



Date de dépôt : 15 octobre 2024

- a) RD 1590-A Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028**
- b) R 1048 Proposition de résolution de Gabriela Sonderegger, Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Jacques Jeannerat, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Céline Zuber-Roy approuvant le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028**

Rapport de majorité de Matthieu Jotterand (page 4)

Rapport de minorité de Stéphane Florey (page 95)



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

R 1048

Signataires : Gabriela Sonderegger, Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Jacques Jeannerat, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Céline Zuber-Roy

Date de dépôt : 15 octobre 2024

Proposition de résolution

approuvant le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028

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

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028 du 15 mai 2024 (RD 1590),

approuve le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028, sous réserve des amendements suivants :

- action 4 (modification du titre) : Encourager les entreprises à partager des flottes de véhicules professionnels ;
- action 10 (modification du titre) : Favoriser la création d'espaces de transbordement pour la cyclologistique ;
- action 11 (modification du titre) : Encourager le développement de plateformes logistiques permettant la massification et la mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville ;
- action 14 (modification du titre) : Encourager le développement d'un système d'automates à colis multiopérateurs ;

- action 18 (modification du titre) : Encourager le développement des espaces de stockage (mutualisés ou non) dédiés aux artisans, au centre-ville et dans les nouveaux quartiers ;
- action 21 (nouvelle action) : Améliorer le stationnement des taxis, en particulier dans l’hypercentre.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

Préambule

La commission des transports a traité des plans d'actions concernant la mobilité pour la période 2024 à 2028 de juin à septembre 2024 sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger. Pour rappel, le plan d'actions des transports collectifs avait été discuté et voté préalablement, afin de permettre la mise en place du contrat de prestations avec les TPG.

Le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services a été spécifiquement traité lors des séances des 4 et 25 juin, des 20 et 27 août ainsi que des 3, 10 et 17 septembre 2024.

Le présent rapport est constitué d'un « tronc commun » qui relate les débats autour des quatre plans traités à cette période, c'est-à-dire :

- le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028 (ci-après : PATPRO) ;
- le plan d'actions du réseau routier 2024-2028 (PARR) ;
- le plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 (PAMA) ;
- le plan d'actions du stationnement 2024-2028 (PAST).

Les points qui concernent d'autres rapports que le PATPRO sont accompagnés d'un astérisque dans le titre.

Ensuite, le rapport traitera des discussions et des votes spécifiques sur le PATPRO et le lecteur ou la lectrice est renvoyé aux rapports correspondants aux autres plans d'actions pour les discussions qui leur sont spécifiques.

Présentation du plan d'actions

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (DSM), M. Alexandre Prina, chef du secteur prospective de l'OCT, et M^{me} Chrystelle Charat, directrice de l'unité de développement et prospective de l'OCT

La présentation PowerPoint qui a accompagné cette séance est annexée au présent rapport.

Après une brève introduction du conseiller d'Etat, M^{me} Charat commence la présentation du PATPRO en rappelant les principes qui sous-tendent ce plan d'actions. Ces derniers sont au nombre de cinq :

1. Garantir l'accessibilité du trafic professionnel aux différents secteurs de l'agglomération et faciliter les livraisons et les interventions des artisans.
2. Améliorer les conditions de circulation et de stationnement des autocars et des taxis et du transport professionnel de personnes en situation de handicap.
3. Améliorer l'information sur la mobilité pour les professionnels (chantiers, plans de mobilité...).
4. Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs (vélos-cargos, ferroviaire...).
5. Mieux définir le transport professionnel pour faciliter l'identification, le contrôle et le respect des réglementations.

Le PATPRO se décompose en vingt actions. Les six premières concernent le transport professionnel au sens strict, les dix suivantes le transport de marchandises et les quatre dernières le transport de personnes et de services.

La première mesure (slide n° 6 de la présentation annexée) vise à créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries. Cela nécessitera la modification du cadre légal pour mieux définir le transport professionnel.

La deuxième mesure (slide n° 7) concerne autant les déplacements pendulaires des entreprises que les déplacements professionnels. Il s'agit surtout d'accompagnement auprès des acteurs économiques.

La troisième mesure (slide n° 8) soulève la question de la priorisation. Il s'agit de faciliter la vie économique des acteurs.

La quatrième mesure (slide n° 9) vise à créer des flottes de véhicules professionnels partagées. L'idée est de constituer des flottes de véhicules utilitaires, de véhicules classiques, voire même de vélos-cargos. Il est précisé que cela s'adresse uniquement aux entreprises volontaires, rien n'est imposé.

La cinquième mesure (slide n° 10) vise la coordination et la communication au niveau des chantiers. Les professionnels qui se déplacent ont besoin d'avoir une vision claire des chantiers en cours.

La sixième mesure (slide n° 11) a pour objectif la simplification des démarches administratives. Le but est de faciliter le quotidien des professionnels dans le cadre des démarches administratives.

Les mesures suivantes sont relatives au transport de marchandises.

La septième mesure (slide n° 12) concerne la question des horaires. Un des challenges pour les professionnels est de pouvoir livrer à toute heure sur le canton. L'idée est d'offrir une visibilité de l'ensemble des horaires de livraison et potentiellement de pouvoir aussi les décaler. Souvent, les livraisons se font aux heures de pointe, ce qui pose des problèmes de congestion. L'idée n'est en tout cas pas de réduire ces horaires, mais de les adapter.

La huitième mesure (slide n° 13) est relative à la question des poids lourds. Certains poids lourds doivent stationner sur des périodes longues, notamment avec des remorques, ce qui peut créer des problèmes au sein de la zone industrielle. L'idée est d'envisager le stationnement sur des parkings privés.

La neuvième mesure (slide n° 14) concerne quant à elle les plateformes de transbordement route-rail. Le report de la route vers le rail fait partie des objectifs. Des déchets doivent être évacués en provenance des chantiers ; l'idée est de transférer ces déchets des camions vers le rail. Un certain nombre de sites pourraient permettre ce transbordement, respectivement ce report modal.

La dixième mesure (slide n° 15) concerne la cyclologistique. La plupart des marchandises sont transportées par des camions. On cherche à tendre sur le rail certes, mais les vélos-cargos sont aussi une piste à étudier. La livraison du dernier kilomètre peut se faire via des vélos-cargos, cela a déjà été expérimenté dans le cadre de projets pilotes. La mesure consiste ici à développer ce type d'opportunités.

La onzième mesure (slide n° 16) concerne les plateformes de logistique. Il s'agit de pouvoir connecter plus facilement le transport de marchandises au rail, notamment via la création d'une halle logistique à Praille Ouest. Il faudra également essayer d'optimiser l'usage de la halle logistique du site de Montbrillant.

La douzième mesure (slide n° 17) consiste à reporter la partie des marchandises pour lesquelles c'est possible sur le train ainsi que sur d'autres modes de transport, via notamment des transports de palettes dans des tunnels (cargo sous-terrain). Cette solution est développée en Suisse alémanique et l'idée est de rattacher Genève à ce réseau.

La treizième mesure (slide n° 18) concerne les véhicules autonomes et le projet ULTIMO. La particularité de ce projet réside dans le fait de pouvoir utiliser des navettes autonomes pas seulement pour des personnes, mais aussi pour du transport de marchandises, en collaboration avec les TPG. L'idée est de faire un test sur une zone bien définie.

La quatorzième mesure (slide n° 19) concerne quant à elle la livraison au dernier kilomètre pour les individus. Elle vise notamment la création de systèmes d'automates à colis. Ce projet est actuellement testé à l'HEPIA, à Vernier et aux Eaux-Vives. L'idée est d'avoir un plus grand nombre d'automates à colis. Le but est d'éviter des tournées de livreurs chez les gens.

La quinzième mesure (slide n° 20) est dédiée aux aspects de la livraison au niveau comportemental. Le principe est de sensibiliser les livreurs aux questions de sécurité afin de réduire l'accidentologie.

La seizième mesure (slide n° 21) est consacrée aux convois exceptionnels. Il n'y en a pas tous les jours, mais ces convois nécessitent de passer sur des voiries dont les gabarits sont adaptés à ce type de transports.

Il convient de procéder à des modifications légales pour pouvoir inscrire l'itinéraire de ces convois. Il serait souhaitable d'avoir un lien entre la plateforme chantier-mobilité, l'OCV et les convoyeurs afin de pouvoir faciliter l'identification des itinéraires les plus adaptés à ce public.

Les mesures suivantes concernent le transport de personnes et de services.

La dix-septième mesure (slide n° 22) concerne les activités de services pour les artisans. Pour les interventions planifiées, on peut réserver les espaces, mais quand il s'agit d'interventions en urgence, il serait intéressant d'identifier les véhicules et les secteurs afin que les véhicules ayants droit puissent stationner sur la voie publique.

La dix-huitième mesure (slide n° 23) souligne que le fait de circuler avec un véhicule peut poser un problème pour les artisans. L'idée est de créer des espaces de stockage au centre-ville pour les artisans afin de leur permettre de se déplacer plutôt à vélo-cargo. Il s'agit à nouveau d'une proposition (volontariat).

La dix-neuvième mesure (slide n° 24) concerne les lignes internationales d'autocar. L'idée est de permettre à ces autocaristes de stationner de manière longue durée en dehors du centre-ville. Les passagers de ces lignes internationales seraient amenés à utiliser le tram Nations-Ferney pour rejoindre le centre-ville.

La vingtième et dernière mesure (slide n° 25) concerne également l'arrêt des autocars, mais cette fois-ci au centre-ville. L'idée est de permettre aux

autocaristes de prendre en charge des passagers et de les déposer au centre-ville, mais il s'agit ici de dépose-minute et non pas de stationnement longue durée.

En résumé, ce plan d'actions couvre les différents transports professionnels, propose des priorisations en faveur des professionnels et favorise le report modal.

Questions des commissaires aux auditionnés

Une commissaire (S) pose quatre questions. La première porte sur l'importance du rail pour transporter les matières excavées. Elle souligne que le chantier Pictet est largement commencé. Elle demande comment ce test est envisagé par le département. Sur le chantier Pictet, le département suivra les tenants et les aboutissants de cette expérience. M^{me} Charat mentionne également la plateforme similaire située à Renens, qui est suivie par leurs homologues vaudois.

S'agissant du transport de marchandises, les contacts avec CFF Cargo sont cités. On sait que CFF Cargo ne suit pas toujours les mêmes principes que CFF Immobilier. Elle demande quels sont les contacts du département avec CFF Immobilier.

M. Favre répond que le projet Cargo sous-terrain est un projet ultra-ambitieux qui vise à couvrir tout le territoire suisse via un réseau de tunnels peu larges et peu profonds. Un premier tronçon est déjà planifié en Suisse allemande. La Confédération a défini une base légale permettant à des acteurs privés de lancer ce projet. Récemment, la Confédération a sollicité Genève par rapport à ce projet. Genève a réaffirmé que Genève et la Suisse romande sont très intéressées à participer à ce système. Il a également été indiqué qu'il fallait un effet d'échelle pour que ce projet fasse sens : pour que ce soit intéressant, il faut que le réseau qui se développerait à Genève et en Suisse romande soit rattaché au reste du réseau en Suisse allemande. Les CFF ne sont pas spécialement associés au projet. Les CFF restent axés sur le rail traditionnel. Il est évident qu'il ne faut pas le négliger, et le cas du trou de Tolochenaz l'a démontré avec des entreprises qui ne pouvaient plus être approvisionnées. A Founex, une nouvelle voie de dépassement a été mise sur place. On veille donc à ce qu'il y ait toujours suffisamment de tronçons de fret. Avec le nouvel horaire CFF, il n'y aura plus, à part aux heures de pointe, de ligne directe entre Genève et Bienne. Cela démontre qu'il faut toujours garder le rail à l'esprit quand on se pose ces questions.

Dans le cadre du PAV, le réseau ferroviaire joue un rôle très important. Le but est de créer un hub logistique pertinent dans le cadre du PAV. A l'heure actuelle, le suivi de ces questions se passe plutôt bien.

Il y a encore un autre élément qu'il convient de mentionner : suite à l'agrandissement de la gare Cornavin, il faut déplacer ou prévoir l'agrandissement d'un certain nombre d'éléments ferroviaires purs. Si on veut continuer à développer le ferroviaire à Genève, il faut qu'on puisse de plus en plus entretenir les trains et les stocker à Genève. C'est donc énormément de surfaces qui doivent pouvoir être mises à disposition des CFF. Il est évident que ces surfaces entrent en conflit avec les besoins relatifs au développement économique. Mais, dans l'ensemble, tous les acteurs jouent le jeu. Il se félicite que, désormais, les cantons arrivent à se faire entendre par la Confédération. Les cantons ont leur mot à dire sur ces aspects qui sont fondamentaux tant au niveau environnemental qu'économique.

Sur la mesure n° 18, consacrée aux véhicules utilitaires, elle demande si dans le cadre de cette mesure un travail est prévu avec les régies pour l'utilisation des parkings privés externes qui sont vides. Souvent, les artisans vont sur ces places ; or ils peuvent être amendés par les concierges.

Il est répondu que, pour l'utilisation des parkings privés, il est évident que les régies immobilières font partie des partenaires, de manière à avoir le champ d'action le plus large possible quant aux emplacements. On ne peut pas faire ce travail sans elles. Il s'agit d'un partenariat nouveau, il sera tenté par le département.

Enfin, elle pose une question plus large : elle relève que le travail à mener avec la FTI est mis en avant par le département. Elle demande si le département est associé aux réflexions qui sont menées quant aux implantations de nouvelles entreprises dans le cadre de la création de nouvelles zones.

M^{me} Charat répond que, pour la FTI et la zone ZIMEYSAVER, les rapports qu'a le département sur les questions de transport professionnel sont bons : le contact est permanent avec la FTI. Il ne peut y avoir de réflexion sur le développement d'une telle zone sans que la question de la desserte ne soit posée. L'amélioration de la mobilité pendulaire fait également partie des points importants de la collaboration entre le département et la FTI. Les feux sont au vert quant à ce contact.

Un commissaire (PLR) remercie les auditionné-es pour leur présentation du plan d'actions. Premièrement, il relève que les sociétés de livraison disent toujours qu'elles ont des milliers de francs d'amende à la fin du mois parce qu'elles ne savent pas où se parquer. Il demande ce qui est prévu dans ce plan d'actions par rapport à cela. Deuxièmement, concernant le report modal sur le

ferroviaire, il demande s'il est prévu de faire passer des marchandises sur la ligne du Léman Express. Troisièmement, s'agissant du projet ULTIMO qui est testé sur le site de Belle-Idée, il demande s'il y a des avancées pour permettre un tel test sur l'espace public cette fois-ci.

M^{me} Charat répond sur la question des livraisons et des véhicules utilitaires : elle indique que la mesure n° 17 prévoit la création de cases réservables spécifiquement pour les artisans. L'idée n'est pas de supprimer les places qui actuellement permettent la dépose pendant de courts laps de temps. Le dispositif prévu dans le plan d'actions ne supprime pas les cases qui sont actuellement interdites au parage. Le dispositif prévu dans le plan d'actions doit être complémentaire au dispositif actuel.

M. Favre complète en indiquant que toute la campagne de sensibilisation sur les places de livraison visant à serrer la vis envers ceux qui utilisaient à tort ces espaces a rencontré un bon succès : les retours des professionnels sont positifs. Il y a en effet l'aspect du contrôle, mais l'idée est également de créer un nouveau macaron pour les artisans. Ce plan d'actions vise donc également à mieux définir le transport professionnel et à mieux définir les artisans pour que ceux-ci, via l'utilisation d'un macaron spécifique et la création de cases supplémentaires, puissent effectuer leurs livraisons de façon facilitée.

M^{me} Charat ajoute qu'un macaron est prévu dans ce sens ; il coûtera 100 francs par mois pour des véhicules électriques.

M. Favre répond ensuite à la deuxième question : il n'est pas prévu d'utiliser le LEX pour le transport de marchandises. Le hub mobilité pour les marchandises à Genève est situé à La Praille. Le fait d'avoir des trains de marchandises sur le LEX serait très compliqué à mettre en place, notamment en raison des différentes substances, par exemple pour le transport du chlore.

M. Maudet indique qu'il est encore beaucoup plus catégorique sur cette question : concernant le transport de marchandises sur les lignes du Léman Express, c'est niet. Les tunnels ferroviaires pour le transport de personnes ne seront pas utilisés pour les marchandises. Il rappelle l'exemple de l'incendie qui s'était propagé dans le tunnel du Mont-Blanc à cause d'une cargaison de margarine qui avait pris feu.

M^{me} Charat répond sur le projet ULTIMO : quant au type de marchandises qui est visé, elle indique que le test qui est envisagé par le département concerne avant tout le transport de petites palettes. L'idée est d'utiliser des véhicules de gabarit relativement petit, de les faire stationner à un endroit et d'avoir ensuite une palette qui soit chargée. Cela est donc compatible avec de l'activité voyageur, vu que cela se fait à un moment où le véhicule est vide. On recherche donc de la complémentarité via ce projet. Elle reconnaît que ce projet

est encore trop neuf pour pouvoir envisager d'envoyer des véhicules autonomes dans la circulation et de réaliser ainsi le transport de personnes et de marchandises de façon liée. L'idée est en effet de lier les deux éléments : c'est le même véhicule qui peut, entre 9 heures et 10 heures, transporter des voyageurs et, entre 10 heures et 11 heures, transporter des marchandises. Ainsi, l'objectif est que le même matériel soit compatible avec le transport de personnes et le transport de marchandises.

M. Favre ajoute un point supplémentaire sur cette question. Il rappelle que la Suisse est déjà pionnière sur la question des véhicules autonomes en Europe. Les TPG sont une entreprise pionnière en la matière. L'idée est de pouvoir basculer sur ce type de transport pour le dernier kilomètre. Il indique que le projet ULTIMO vient de publier une vidéo qui présente le concept de ce projet. Il est précisé que le projet ULTIMO réunit les deux volets que sont le transport de personnes et le transport de marchandises. Pour la deuxième phase du test, le gros challenge est d'acquérir les bons véhicules. Il faut des véhicules plus grands, plus agiles, plus high-tech.

Une commissaire (MCG) remercie les auditionnés de leur présentation. Elle demande comment le département envisage d'améliorer l'information quant à la mobilité en faveur des professionnels. Elle demande ce que le département entend par flotte de véhicules professionnels partagés avec les entreprises volontaires. Enfin, elle demande si une station taxi est envisagée aux abords du P47.

Il lui est répondu que le département a convenu de mettre à disposition une carte indiquant quels sont les principaux chantiers en cours sur le canton de Genève. Cette carte serait mise à jour tous les quatre mois. Le but est de pouvoir offrir une vision la plus actualisée possible quant aux principaux chantiers et de permettre ainsi une vue d'ensemble de la situation.

M. Favre ajoute qu'il y a quelques années, le Grand Conseil a créé le Conseil du transport professionnel, qui a contribué grandement à l'élaboration de ce plan d'actions.

M^{me} Charat répond ensuite sur la flotte de véhicules utilitaires partagés : cette solution concernerait des entreprises qui, par exemple, auraient besoin d'un vélo-cargo, mais qui n'en disposeraient pas. Il s'agirait de véhicules utilisés de manière partagée, sur la base du même principe que les Mobility pour les particuliers. On pourrait envisager une flotte de vélos-cargos avec une entreprise qui réserverait un de ces vélos-cargos, par exemple pour une plage horaire entre 10 heures et midi. Il s'agit de partage : ça peut être une façon de mutualiser des moyens sur une base de volontariat. Ce sont des solutions

nouvelles pour le transport professionnel. Jusqu'à maintenant, c'était chacun sa flotte, mais ce sont des solutions qui valent la peine d'être testées.

Puis, sur le P47 : dans la mesure où il s'agit d'un véritable hub de mobilité, il n'y a pas de raison qu'il n'y ait pas la possibilité pour les taxis d'y accéder. Ce ne serait pas logique ni pertinent qu'il n'y ait pas de taxis dans un tel hub de mobilité. Il faut que les taxis puissent décharger des passagers et en prendre.

Un commissaire (Ve) se félicite que l'on constate au sein de ce plan beaucoup d'inventivité pour faire face aux grands défis que posent les déplacements professionnels à Genève. Il se demande pourquoi on ne fait pas usage des possibilités d'utiliser un tarif différencié de péage urbain pour diminuer le volume de 12 mètres carrés devant circuler pour déplacer une seule personne. Il se félicite de toutes les solutions innovantes qui sont envisagées, mais il se demande s'il ne serait pas plus intéressant de tester le péage urbain.

Le conseiller d'Etat lui répond que cinq villes ont été annoncées comme étant potentiellement des villes-tests pour le péage urbain. Il n'y a pas de tabou et toutes les possibilités doivent être évoquées, mais pour le péage urbain, il doute que cela ait sa place dans un plan d'actions portant sur une durée de quatre ans. Pour le plan d'actions, on envisage des solutions rapides, notamment pour les déplacements professionnels des artisans. Il évoque la perspective consistant à réserver certaines voies de circulation pendant certaines heures pour ce type de transports.

Le commissaire rebondit sur ce dernier élément et évoque les Rues Basses où il y a la possibilité pour les livraisons de stationner jusqu'à 11 heures sur les trottoirs. Cela fonctionne bien. Cet exemple le pousse à aller dans le sens de la perspective évoquée par M. Maudet, qui tempère cette observation : il y a des abus dans les Rues Basses, ce qui engendre notamment des plaintes de conducteurs TPG qui disent que cela rend les manœuvres difficiles.

Audition de l'ASTAG(*)

M. Andrea Genecand, président, M. Christophe Pradervand, président d'honneur, et M. Milos Blagojevic, secrétaire patronal – section Genève

Les auditionnés commencent par donner lecture de leur prise de position écrite, annexée au présent rapport. Ils ont ensuite des commentaires qui se réfèrent au PowerPoint de présentation du département, précédemment mentionné en annexe.

Sur la page 2, ils notent que l'art. 7 al. 7 LMCE garantit l'accessibilité des transports professionnels, notamment dans les zones 1 et 2.

Sur les pages 2 à 6, ils s'opposent au fait d'astreindre les entreprises de transport à un usage accru du domaine public. En 2023 s'est opéré un changement d'interprétation de la LDPu. Auparavant, les entreprises de transport déposaient des panneaux de stationnement pour réserver des places lorsque c'était nécessaire afin de charger et décharger des marchandises. Depuis 2023, la Ville de Genève opère une taxation de l'usage accru du domaine public. Cela a créé des alourdissements des procédures administratives et des coûts supplémentaires pour la population.

M. Genecand estime que la mesure n° 5 relève du bon sens. Ces différentes actions proposées seront appréciées au sein des entreprises, mais l'Etat n'a selon lui pas besoin de se préoccuper de ce genre de choses, ce n'est pas son rôle. Il note ensuite qu'il est extrêmement compliqué de mettre en place de nouveaux trafics rail-route, car les entreprises ne le font lorsque les conditions sont remplies. Le client doit bénéficier d'un terminal ferroviaire qui nécessite les disponibilités nécessaires afin d'accueillir plusieurs wagons, charger les marchandises et les acheminer au terminal ferroviaire.

S'agissant de la cyclologistique, l'ASTAG la voit de manière circonspecte. Ce moyen de transport offrirait peu de confort à leurs collaborateurs et il semble peu opportun de leur mettre à disposition ce moyen avec lequel ils ne sont protégés ni du froid ni de la chaleur. Il est nécessaire d'aller chercher la marchandise dans une plateforme, l'amener à un hub puis la retransborder. Il est estimé que 7 cyclologisticiens sont nécessaires pour remplacer un chauffeur doté d'un camion de 19 tonnes. Cela ne semble donc pas opportun, car cela augmenterait le coût des transports.

Selon les auditionnés, il faudrait que les professionnels du transport puissent empiéter sur les voies de bus déjà existantes. S'il s'agit de retirer des voies au trafic individuel motorisé, ils vont reporter l'engorgement du trafic en amont des voies réservées aux transports professionnels.

Par rapport au plan d'actions du réseau routier, les auditionnés relèvent qu'en 2018, les pénétrantes ont été supprimées et que les axes primaires ont

été maintenus. A l'horizon 2028, il n'y aura plus d'axe primaire dans la zone II mais seulement des axes secondaires. La présence de voies de bus et de pistes cyclables remet en question leur capacité à approvisionner les axes secondaires, sachant qu'ils ont l'interdiction de s'arrêter pour charger et décharger des marchandises. L'approvisionnement du pays est une tâche vitale, ils doivent se pencher sur la façon dont ils vont pouvoir continuer à approvisionner le pays avec ces axes relayés en axes secondaires.

Questions des commissaires à l'ASTAG()*

Un commissaire (S) a trouvé cette présentation un peu tranchée sur certains points, notamment concernant la prolifération de pistes cyclables et de voies de bus. Il demande si, selon eux, il faudrait donc renoncer aux pistes cyclables et aux voies de bus sur ces axes.

M. Genecand explique que leur prolifération ne leur permet plus de s'arrêter pour charger et décharger les marchandises. Le commissaire indique donc déduire de leurs dires qu'il faudrait que soient gardés un maximum d'axes primaires et que la mobilité douce soit relayée ailleurs, ou trouver des solutions sur les axes secondaires pour que des livraisons puissent se faire. Il demande s'il ne faut pas passer à une autre hypothèse : la livraison n'a pas un droit absolu à se faire au mètre près et peut être effectuée dans une rue perpendiculaire ou parallèle. M. Pradervand lui indique travailler dans la collecte de déchets et qu'il est compliqué de marcher 200 mètres pour cela. Le commissaire demande si 20 à 50 mètres, s'il le faut, sont envisageables. Le faire plusieurs fois est compliqué, selon l'auditionné. Le commissaire demande comment ils voient la chose dans le réseau de quartier. M. Pradervand indique qu'ils s'arrêtent au milieu de la route et qu'ils n'ont pas le choix. Le commissaire se demande s'ils ne devraient pas alors être partisans de la réduction du nombre de voitures plutôt qu'être en faveur du passage du réseau primaire au secondaire. Le grand nombre d'infrastructures routières amène plus de voitures. M. Genecand pense que ce n'est pas vrai, il donne comme exemple que ce n'est pas parce qu'il y a plus d'hôpitaux qu'il y a plus de malades.

Le même commissaire revient sur leurs arguments sur les transports ferroviaires selon lesquels ils ne peuvent pas faire grand-chose pour augmenter cette part modale puisqu'elle est du ressort de la Confédération. Il demande s'ils ne peuvent vraiment rien faire à Genève, comme adapter et développer d'autres pôles d'échanges. M. Genecand raconte effectuer du trafic rail-route au quotidien. Le problème étant qu'il a essayé de mettre en place un nouveau trafic ferroviaire. Ils n'ont pas forcément de disponibilité pour les clients avec lesquels ils traitent, ils ne peuvent plus accueillir de wagons. Il faudrait charger

la marchandise, l'amener à un autre terminal ferroviaire puis la transporter. Economiquement, ce n'est pas viable. Le commissaire souligne que le transport ferroviaire requiert moins de personnel, ce qui va dans leur sens, selon l'argument déroulé sur la cyclologistique. M. Genecand doute de la compétitivité de ce service, alors que, selon lui, c'est ce que la population attend.

Le commissaire constate que des camions viennent parfois livrer une seule palette à des commerces de la gare. Qualitativement, cela pourrait être remplacé par des livraisons à vélo-cargo. C'est d'après lui la qualité *versus* la compétitivité économique.

M. Genecand explique que les tournées sont optimisées. Le vélo-cargo qui dépose une palette devra de toute façon retourner au hub pour pouvoir continuer les livraisons en raison des limites de poids. Le camion est plus efficace et optimise au maximum son chargement.

M. Pradervand ajoute qu'ils ont de gros soucis d'infrastructures au niveau du rail. Les CFF poussent pour le transport de personnes et délestent celui de marchandises. Genève se trouve au bout du territoire, ils ne peuvent pas agrandir les flots de circulation. Il existe également des problèmes de disponibilité de wagons. Il faudrait développer le rail mais également les autres infrastructures, tout doit être homogène pour fonctionner. Un wagon coûte également plus cher qu'un transport en camion, mais ils le favorisent pour des raisons écologiques.

Un commissaire (PLR) revient sur l'utilisation accrue du domaine public et demande s'ils ont une idée du délai pour la décision. M. Genecand explique que la décision est pendante devant la Chambre administrative, cela prendra certainement deux mois au plus. M. Pradervand ajoute que cela ne concerne pas seulement les déménageurs, mais aussi diverses activités sur le domaine public. Le même commissaire rappelle qu'ils ont parlé de macarons de livraison et demande s'ils le soutiennent. M. Genecand explique qu'ils ne stationnent pas. Les entreprises de transport s'arrêtent pour charger et décharger les marchandises. Ce sont plutôt les artisans qui s'arrêtent.

Le commissaire reprend leurs arguments concernant la moyenne ceinture qui ne fonctionne pas et l'absence de traversée du lac. Il demande ce qu'il faut pour que celle-ci fonctionne. M. Pradervand pense que la traversée du lac est nécessaire. Aujourd'hui, le trafic lourd pose un certain nombre de problèmes. Certains quartiers se développent et auront des demandes en termes de transports, il faudra donc du transport massif. Il est utopique de penser aujourd'hui à cette moyenne ceinture. Ils ont également pensé à demander des autorisations pour passer par l'autoroute de contournement depuis Vernier. Il

existe toutefois des problèmes de douane, ils ne peuvent pas transporter de déchets d'un pays à l'autre.

Une commissaire (Ve) n'a pas compris pourquoi ils ne privilégient pas les vélos-cargos dans les centres urbains par rapport à des raisons de coût, d'essence, d'infrastructure. Ils ont indiqué que le camion est plus efficace, mais le vélo-cargo doit revenir. Elle suggère d'investir dans un vélo-cargo pour le dernier kilomètre. Elle demande également pourquoi ils n'ont pas donné leur avis sur le RD 1592 (plan d'actions des mobilités actives). Elle indique que les Vertes ont une vision du transport de marchandises très soutenante. Ils ont envie de soutenir les professionnels et de les prioriser, quitte à enlever la circulation relative à des transports de loisirs. Elle demande pourquoi ils veulent plus de trafic. M. Genecand explique que, s'ils estimaient le vélo-cargo comme viable et qu'il permettait d'aller plus vite, ils l'auraient fait. Les entrepreneurs sont pragmatiques et regardent le coût-profit. Ils ne l'ont pas jugé plus productif que le moyen actuel. Il ajoute que des études et des essais ont été effectués. Au niveau de la chaîne du froid, avoir des vélos refroidissants peut poser quelques soucis. En termes de quantités, cela pose aussi des problèmes. Pour les petites livraisons, cela fonctionne, mais dans une logique économique, ils ont besoin d'autres moyens que le vélo. La commissaire demande pourquoi ne pas privilégier les véhicules professionnels prioritaires dans les quartiers plutôt que soutenir le trafic automobile qui ralentit leurs camions.

M. Genecand explique qu'ils sont en faveur d'une priorisation sur les voies existantes. S'ils souhaitaient prioriser des voies, cela risque de congestionner encore plus la ville. Le trafic découle de la logique des flux, en utilisant un plus petit tuyau, il y a moins de flux qui passe. Quant au rapport sur les mobilités actives, ils ont préféré se prononcer sur leur domaine d'activités, soit le transport professionnel de marchandises et le réseau routier qu'ils utilisent quotidiennement.

Un commissaire PLR indique comprendre des dires de la gauche que, pour garder la compétitivité, il faut que l'entreprise soit largement subventionnée. Cela engendre, sinon, une hausse des coûts et une perte du pouvoir d'achat pour la population. La qualité est une politique différente de celle qu'ils pratiquent aujourd'hui, s'ils veulent garder le même coût, cela nécessite une subvention. Il comprend que les entrepreneurs soient liés à l'augmentation du trafic et au développement urbain. Leur métier va augmenter linéairement avec les besoins de la population.

M. Genecand admet qu'il faudra approvisionner plus de personnes sur le territoire cantonal. Il existera des besoins accrus en matière d'approvisionnement. Le commissaire souligne qu'il faut maintenir le système

actuel pour maintenir les coûts mais en le rendant plus efficient, soit ils demandent des millions de subventions et baissent le pouvoir d'achat de la population (et omet donc de poser une question). M. Pradervand y répond malgré tout, en ajoutant que les habitudes d'achat changent aussi. Autrefois, tout le monde allait dans les magasins et aujourd'hui les gens se font aussi livrer les courses, ce qui ne diminue pas le trafic. Il se voit mal faire le dernier kilomètre avec autre chose qu'un véhicule lourd. M. Genecand dit ne pas pouvoir demander aux employés de prendre un vélo alors qu'ils ont un camion.

Le commissaire comprend la problématique des déchets. Leur collecte nécessite une certaine fluidité, ce qui implique de la faire assez tôt, mais la population peut se plaindre du bruit. Si elle est effectuée plus tard, il y a de la circulation. Il n'y a aujourd'hui pas de solution et on parle de réduire le bruit et la pollution, ce qui implique de permettre la collecte des déchets à 6h du matin. Il omet à nouveau de poser une question, mais M. Pradervand y répond à nouveau en expliquant qu'ils font de moins en moins de porte-à-porte pour la collecte des déchets. Ils réalisent de plus en plus d'écopoints. Dans une communauté, tout ce qui entre ressort sous une forme ou une autre, il y a toujours un flux de marchandises.

Un commissaire (Ve) souligne leurs propos sur la perte de temps à consacrer des ressources à sensibiliser les livreurs ou les plans de mobilités pour les entreprises. Il demande s'ils ont l'impression que cela permettrait qu'il y ait moins de véhicules, leurs camions pourraient donc mieux circuler. C'est un gain de temps pour leur métier et le respect des autres usagers, certains sont plus fragiles que les camions. Il demande en quoi la sensibilisation et les plans de mobilités sont inutiles. Pour une recherche de compromis, il demande s'ils envisagent des zones 20 où chacun peut se déplacer. Il demande s'ils ont eu cette expérience pour la livraison de matériel afin de se partager l'espace de la manière la plus conviviale possible.

M. Genecand pense que, concernant la sensibilisation des livreurs, ce n'est pas le rôle de l'Etat. Ils sont au courant des règles de la circulation routière et il relève de la responsabilité individuelle de s'occuper de ces choses. Pour les plans de mobilités, l'Etat doit mettre en place des infrastructures nécessaires pour que les gens puissent être mobiles de manière efficiente. Chacun doit pouvoir se mouvoir en fonction de ses contraintes individuelles.

S'agissant des zones 20, les premières expériences montrent que l'absence de passage piéton est potentiellement dangereuse. Il préfère des indications claires pour permettre à chacun de savoir où traverser et s'arrêter. M. Pradervand pense que cela pourrait fonctionner dans le meilleur des mondes. Dans les zones 20, ils rencontrent beaucoup de « zombies », les yeux rivés sur leur téléphone, qui ne se soucient pas du trafic et traversent sans

regarder. C'est une question d'éducation et du respect d'autrui. Le commissaire pense que ces plans doivent permettre une vision globale et il trouve que l'ASTAG incite à une vision individuelle sans chercher de compromis.

Un commissaire (LC) comprend qu'ils sont opposés au RD et il peut partager certaines conclusions. Il demande s'il y a des amendements ou des suppressions à faire. Il faudra intégrer certaines de leurs revendications et il se demande s'il existe un moyen de rendre les plans d'actions compatibles avec les souhaits de l'ASTAG. M. Genecand indique ne pas vouloir se transformer en ingénieur de la circulation et que ce n'est pas à l'ASTAG de donner des solutions. Ils doivent assurer l'approvisionnement, la fluidité du trafic, ainsi que l'accès des zones 1 et 2 aux transports professionnels. Les PATPRO et PARR ne semblent pas aller dans ce sens-là. Dans sa compréhension, les plans d'actions doivent mettre le droit en mouvement.

Il faudrait pouvoir assurer le trafic entre la rive gauche et la rive droite en évitant de supprimer les axes primaires au bord de la zone II pour permettre une alternative et assurer le trafic de transit entre la rive gauche et la rive droite. Il faut fluidifier la moyenne ceinture et élargir l'autoroute de contournement car son niveau de saturation est de 3/3 selon la Confédération. Ils arrivent à un périphérique totalement bouché.

Un commissaire (MCG) s'interroge sur les heures des livraisons. Parfois, ils s'arrêtent sur les couloirs de bus à certaines heures. Il se demande s'ils ont testé d'autres heures que celles indiquées. M. Genecand explique que les poids lourds ne peuvent circuler qu'entre 5h et 10h. Les transports frigorifiques sont seuls autorisés à rouler la nuit. L'arrêt sur les voies de bus est compliqué s'il y a du trafic. Le commissaire demande si une modification doit être faite aux signalements de la route et dédier les lignes de bus à leur circulation. Il y a peut-être un aménagement à faire sur les voies de circulation.

S'agissant de la signalisation sur la route, M. Genecand explique qu'ils peuvent s'arrêter sur une ligne cyclable discontinue. Sur les voies de bus, il y a le problème des arrêts. Pour garantir leur arrêt sur le côté droit de la route, il serait mieux que la voie de bus soit au milieu, mais cela pose évidemment le problème du (dé)chargement des personnes. Par exemple, les voies de tram sont souvent au milieu. Le commissaire s'enquiert d'un passage de la page 6, et demande s'il doit comprendre que l'ASTAG souhaiterait pouvoir rouler dans les couloirs de bus. Il lui est répondu qu'ils sont enclins à tenter l'essai et à pouvoir rouler sur les voies de bus comme les taxis. Sur les lignes de tram, cela pourrait poser problème avec les câbles.

Le même commissaire demande, s'ils roulent sur les voies de bus, s'ils envisagent d'être équipés d'un dispositif pour les feux comme le sont les TPG. Certains feux sont programmés pour faire passer un certain nombre de transports avant de permettre à la circulation de rouler. Il n'y est pas répondu.

Une commissaire (S) constate leurs critiques par rapport aux plans d'actions, tout en soulignant qu'elle fait confiance à l'administration. Elle demande si certains points sont rédhibitoires ou si le plan d'actions dans son entier ne convient pas. Toutefois, s'ils pensent qu'il n'y a rien à trouver pour les satisfaire, c'est relativement compliqué pour donner des lignes directrices de travail. M. Genecand souligne que le PATPRO n'a pas de principe contraignant et que la direction est donnée par la loi. Ils ont cité des articles de lois qui ne sont, selon eux, pas mis en œuvre par ce plan d'actions, c'est ce qu'ils demandent.

La commissaire pense alors comprendre que les actions proposées iraient selon eux à l'encontre du droit qui doit cadrer leur activité.

M. Genecand pense qu'elles ne permettent en effet pas l'application du droit. La commissaire demande s'ils veulent la modification de certaines lois pour permettre que certaines propositions du PATPRO puissent les satisfaire. Il affirme qu'une refonte claire de la LMCE doit être abordée afin de donner des principes directeurs.

Un commissaire (UDC) souligne qu'ils ont cité les états généraux de la mobilité (EGM). Il demande s'ils ont participé et, si oui, de quelle manière. Il constate que l'ASTAG n'aurait pas été entendue. M. Pradervand le confirme. Il y avait tant de personnes qu'il était compliqué d'en ressortir une solution concernant leurs problématiques. Sur 180, ils étaient 5 transporteurs à participer. Les EGM ont le mérite d'exister, mais plein de gens seraient arrivés avec des idées utopiques, et les suggestions de l'ASTAG n'auraient pas été prises en compte. Il souligne toutefois la rapidité de travail de l'administration. Ils ont également participé à une deuxième séance et ont pu travailler sur différentes idées. Le commissaire comprend qu'ils ne prennent pas position sur le PAMax, mais reste sur sa faim concernant le PAST. En regardant le plan d'actions qui les concerne, il existe des reports à d'autres plans d'actions (*par exemple en p. 52*). En p. 54, point 8, le PAST concerne les transports professionnels sur quelques points.

M. Genecand estimait que cela ne représentait pas vraiment leurs membres. Ces macarons concernent éventuellement les garages souterrains auxquels ils ne peuvent accéder. Ils ne stationnent pas, ils s'arrêtent. Ils ont préféré se concentrer sur les autres plans d'actions. Le commissaire rappelle la nécessité de leur octroyer des places pour livrer, ce que M. Genecand conteste. D'après

lui, ils ont l'autorisation de s'arrêter sur la chaussée pour livrer. La LCR les empêche de s'arrêter sur la piste cyclable. S'il y a une double voie, ils peuvent s'arrêter pour charger et décharger les marchandises.

Questions diverses et réponses du département()*

Concernant le bétonnage d'un m² qui impliquerait le « débétonnage » d'un autre m², un commissaire PLR a l'impression que la transmission d'informations entre départements ne se fait pas, pourtant il a l'impression que M. Gorce, qui avait évoqué cela, travaille tant pour le DSM que l'OCGC. Entre la lutte contre les îlots de chaleur et de nombreux éléments, ils bétonnent sans débétonner. Il demande au conseiller d'Etat si c'est une préoccupation du département.

M. Maudet rappelle que les services travaillent de manière transversale. M. Gorce est au courant de ces recommandations et a lu les orientations de la commission cantonale sur la diversité biologique. Il relate les soucis en matière de dégrappage. Ils ont ce souci qu'un m² de béton supplémentaire a un impact. Toutefois, ils ne trouveront pas d'action déterminée visant à soustraire du béton dans le PARR. Par exemple, pour la route de Chancy, elle est composée de trois pistes, même si deux peuvent suffire a priori. Ils pourraient envisager le dégrappage d'une des pistes afin de pouvoir « grapper » à d'autres endroits.

Pour la piste cyclable qu'ils souhaitent réaliser le long de la route de Drize, il faudrait bétonner et utiliser ainsi le crédit « grappage »/dégrappage. Sur la route de Chancy, ils se trouvent sur une utilisation parcimonieuse de la deuxième piste. M. Gorce est parfaitement au courant de ces éléments, mais ils ne trouveront pas d'indications chiffrées dans ce plan d'actions. Le commissaire pensait voir la notion de trame noire dans un des plans d'actions. Il trouve dommage que cette notion ne soit pas mentionnée, car il y a une réelle volonté d'engager les communes dans la même politique cantonale. M. Maudet affirme que les plans d'actions n'ont pas vocation à rappeler tout ce qui se fait dans une périphérie proche. Aussi, la traversée du lac n'a rien à faire dans un plan d'actions ayant une portée de quatre ans. Ils travaillent sur ce projet mais qui n'arrivera pas avant la fin de cette législature.

Une commissaire (S) explique avoir entendu une critique sur le fait d'avoir organisé la consultation de la société civile sans cibler les utilisateurs stricto sensu « de la route », respectivement « du domaine public ». Elle demande ce qui a présidé dans le choix d'une consultation en ce sens.

M. Maudet explique que le Conseil d'Etat s'inscrit dans la perspective constitutionnelle. La Constitution postule pour des consultations larges, a fortiori dans des domaines contestés qui procèdent plutôt de la guerre de

tranchées que de la volonté de trouver des compromis. Il a donc fallu mettre sur pied les EGM en septembre, en octobre ainsi qu'en janvier. Des ateliers se sont tenus avec les différents acteurs du milieu des transports professionnels qu'ils n'ont pas souhaité hiérarchiser entre eux.

Ils ont récupéré tous les avis et ont récolté plus de 2500 commentaires en phase finale de consultation. Ils n'ont pas pu tenir compte de tous ceux-ci. Ces questionnaires montrent aussi des contradictions béantes. Cette situation totalement transparente permet de rassembler un front assez large. Il ne faut pas hiérarchiser la société civile *versus* les associations spécialisées dans le domaine de la mobilité. Celles-ci ont de toute façon un coup d'avance en raison de leur expérience.

La commissaire trouve la mise au pluriel des mobilités intéressante au niveau sémantique. Le conseiller d'Etat explique que ce choix s'est imposé au Conseil d'Etat lors de l'attribution des départements. Pour sortir de la guerre des tranchées, il fallait reconnaître une pluralité dans les modes de transport. Pour se déplacer d'un point A à un point B, il faut laisser le plus de choix possible. Parler « des mobilités » signifie d'arrêter d'ériger une mobilité contre une autre.

Un commissaire (S) relate une proposition d'auditionnés précédents d'utiliser les sites propres et le déchargement de bus au centre des voies comme les voies de tram. M. Maudet pense que c'est une bonne idée, il ne faut pas l'exclure. En travaillant cette semaine avec des parties adverses, telles que le TCS et la commune de Vernier, ils se sont rendu compte qu'il s'agit d'une option pour le BHNS car il doit garantir une certaine fluidité. Ils peuvent s'inspirer de certaines villes scandinaves. Ils peuvent proposer des choses intéressantes.

Un commissaire (PLR) explique apprécier la politique des transports de la ville de Bordeaux, leurs voies de tram se trouvent au milieu des axes principaux et le tram se nourrit de l'énergie au sol. A Genève, il existait un large réseau de trams jusque dans les années 60, réseau qui a été arraché pour favoriser les voitures. Aujourd'hui, ils créent à nouveau des voies de tram. Il demande s'il existe la possibilité de développer des voies plus modernes à l'image de Bordeaux, également sur des axes sans tram. Sur la route de Malagnou, il se demande s'il est possible de retirer les voies de bus pour y mettre le tram.

M. Maudet pense que c'est une excellente idée, mais dont la portée va au-delà des plans d'actions. A l'horizon 2027-2028, le dispositif du PATC sera achevé. Les six lignes de tram vont quadriller le canton dans une approche radiale qui coupe le centre-ville. Ce concept est extrêmement important, mais

il n'est pas suffisant, l'étape suivante serait d'avoir des lignes tangentielles. Par exemple, une relation de l'aéroport à Carouge qui opère une grande capacité et passe par hypothèse sur le pont Butin. Simplement, les ouvrages ne sont pas extensibles à l'infini. Il faudra un jour se poser la question du passage d'un tram sur le pont du Mont-Blanc. Le franchissement des cours d'eau à Genève est un problème depuis toujours. Chaque franchissement nécessite de nombreux ouvrages. Le pont de la Coulouvrenière est arrivé à saturation. S'ils créent la capacité sur le pont du Mont-Blanc, il faut se demander où faire passer le TIM. La vision qu'il souhaite développer est celle de la LMCE avec un centre-ville protégé. A Bordeaux, il n'y a plus de véhicules statiques en surface, ils sont tous en sous-sol. La qualité de l'espace public a été restituée, il n'y a pas de troubles visuels.

Ce dispositif suppose une diminution du stationnement en surface, une dévolution plus importante aux transports en commun, une vraie pression pour que les trajets sur un rayon de moins de 5 km s'opèrent plutôt en transports publics et une conception de la ville avec une vraie périphérie qui permette de subdiviser le périphérique en utilisant les transports en commun. Cette vision épouse des vues qui se sont vérifiées dans les villes françaises et suppose une forte capacité du transport de personnes avec des trams ou des métros.

Un commissaire (MCG) explique qu'ils ont précédemment parlé du marquage de certains endroits dans la ville et il se demande s'il est possible de décaler les voies de bus afin de concentrer plus de trafic au centre de la route. A certains endroits, il serait possible de réaliser des tests. Les pistes cyclables pourraient aussi être intégrées sur ces voies.

M. Maudet indique qu'ils restent ouverts, le PARR et PAST les autorisent à le faire. Ils veulent placer les places PMR à proximité d'édifices culturels. Toutefois, ils peuvent faire l'arbitrage avec les places de livraison et faire bénéficier un plombier du macaron à 1000 francs à condition d'avoir un véhicule électrique.

Un commissaire (PLR) souligne que le système TOSA en France permet une expropriation. Les gens qui n'ont pas négocié ont dix-huit mois pour trouver une autre solution avant que cela devienne effectif. Cela permet de détruire des immeubles et de les reconstruire en l'espace de quatre ans. Ce système prendrait plus de temps chez nous, car nous n'apprécions pas le système d'expropriation. Bordeaux a bénéficié de ce système afin d'élargir les routes pour les transports publics. Il demande si l'avenir du réseau genevois n'est pas plutôt dépendant du sous-sol.

Le conseiller d'Etat souligne que Saint-Julien est également en travaux. En France, ils exproprient, ils aménagent, c'est un régime légal différent. En

Suisse, il existe des oppositions compréhensibles sur le tronçon à Perly. La seconde question est pertinente. Cela coûte cher de construire en sous-sol, mais c'est possible, il faut environ 150 millions de francs par kilomètre pour un tunnel routier. Cela ne fait pas vraiment sens d'y installer des trams, c'est plutôt prévu pour des transports avec des arrêts moins fréquents. Entre le temps pour installer des trams en surface, le manque de place, les expropriations, les recours, il y a une balance à faire.

M. Favre rappelle qu'ils ont reçu un document établissant un bilan de l'ancien plan d'actions des mobilités douces (PAMD) et des impacts du PAMA en matière d'aménagement et du kilomètre sur le réseau global. Il constate qu'il n'y a pas de commentaires.

Concernant les feux clignotants pour les vélos, il existe trois cas de figure pour les boîtes à feu vélo : uniquement du vert, du vert-jaune clignotant, et du jaune clignotant en lieu et place du vert.

Informations complémentaires fournies par l'OCT sur les critères déterminants pris en compte pour l'installation des tourner à droite aux feux rouges pour les cyclistes sur des intersections dument identifiées par la plaque OSR 5.18 (vélo et flèche jaune sur fond noir) :

Critères issus de l'OSR

1. *La voie de circulation concernée doit comporter une bande cyclable ainsi qu'une ligne d'arrêt jaune pour les cyclistes*. La bande cyclable n'est pas nécessaire s'il y a une voie de circulation séparée pour obliquer à droite ou si les autres véhicules ne sont pas autorisés à obliquer à droite, et si la voie de circulation présente une largeur suffisante (plus de 3m20).*

Critères recommandés par le bureau de prévention des accidents

2. *La sécurité routière doit être garantie en tout temps, notamment avec l'absence d'obstacles à la visibilité.*

3. *S'il y a des rails de tramway sur la voie de circulation vers laquelle les cyclistes s'engagent, une bande cyclable est nécessaire.*

4. *Le volume de trafic doit être pris en compte. Sur la base de cette recommandation, le canton a décidé qu'en présence d'un trafic journalier moyen de plus de 3000 véhicules, la voie en sortie doit avoir une bande cyclable*.*

Critères complémentaires fixés par l'OCT

5. *En présence de sas de tourner à gauche indirect, le tourner à droite n'est pas applicable pour éviter les conflits.*

6. *Le tourner à droite n'est pas proposé s'il nécessite une reprogrammation des feux du carrefour, notamment dans les cas où l'ajout d'un sas vélo nécessiterait de reculer les lignes d'arrêt actuelles et donc de modifier la régulation des carrefours à feux. Ces éléments nécessitent des études que les ressources humaines et financières de l'OCT ne permettent malheureusement pas de mener à bien ni, le cas échéant, de mettre en œuvre les adaptations des aménagements y relatifs, qui ne figurent pas dans ses planifications pluriannuelles.*

(des dérogations au cas par cas sont envisageables)*

M. Favre ajoute que le 30 km/h sur la route de Malagnou n'existe pas. M. Meiffren explique qu'ils restent à 60 km/h sur le trait gris puis passent à 50 km/h. M. Favre explique qu'un bilan de stratégie de la régulation sera réalisé à l'automne après la visite de terrain des équipes de régulation afin d'expliquer comment les 50 millions de francs ont été dépensés, la stratégie, ainsi que son évolution. Pour le bilan de la LMCE, les mesures ont été reprises dans les plans d'actions.

Audition de Pro Vélo Genève(*)

M. Thomas Dagonnier, membre du comité, et M. Nataniel Mendoza, secrétaire général

M. Dagonnier explique que Pro Vélo est une association genevoise de plus de 40 ans qui promeut l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement. Il y a un échelon au niveau fédéral qui regroupe 40 associations régionales. Pro Vélo Genève fait également partie du Collectif CICLABLE qui couvre toute l'agglomération grand-genevoise. Leurs activités principales sont des cours de formation et des actions de sensibilisation principalement par rapport à la sécurité. L'association participe aussi au suivi du plan d'actions sur les mobilités actives au sein du groupe technique du suivi. Ils se réunissent régulièrement avec les associations et l'office cantonal des transports pour étudier en détail chaque proposition et les affiner. M. Dagonnier explique qu'ils ont pris le temps de consulter les plans d'actions et qu'ils ont globalement un sentiment assez positif sur ces plans.

Une présentation utilisée lors de cette audition est annexée au présent rapport.

Le principal point qu'ils ont remarqué est le changement de nom en « mobilité active » plutôt que « mobilité douce » qu'ils estiment positif, parce que ce nouveau terme met en avant les principaux avantages du vélo et de la

marche à pied, en soulignant les bénéfices pour la santé physique et mentale des usagers. Ce changement permet également de rendre les rues plus dynamiques et vivantes, en encourageant une utilisation plus active que le simple passage en bus ou en voiture, ce qui est perçu comme bénéfique pour la ville, les communes et les commerces.

Les plans adoptent une approche plutôt pragmatique ; bien que les objectifs pour le vélo puissent sembler peu ambitieux, les mesures proposées sont réalistes et conséquentes. Ils ont également souligné l'importance accordée à la sécurité due à la continuité des aménagements cyclables, essentiels pour encourager la pratique du vélo. De plus, il a été noté qu'une attention accrue a été donnée, lors des révisions, aux résultats attendus des plans d'actions en matière d'utilisation du vélo et de mobilité active.

L'auditionné identifie trois domaines à aborder en termes de remarques complémentaires : l'usage et les usagers, le réseau cyclable et l'application de la loi fédérale sur les voies cyclables, ainsi que les actions complémentaires requises sur le réseau routier, conformément au plan d'actions de ce réseau. Il revient sur les usagers et les usages, soulignant que, dans les plans d'actions, la loi sur les axes forts vélos met beaucoup l'accent sur les déplacements pendulaires, qui sont spécifiquement mentionnés plusieurs fois. Cependant, les statistiques cantonales et fédérales montrent que les déplacements vers le lieu de travail ne représentent qu'environ 20% du total des déplacements. De nombreux autres types de trajets ne sont pas pris en compte spécifiquement pour le vélo.

Cette situation se reflète également dans les catégories d'usagers. Les profils des cyclistes, souvent classifiés selon des standards communs en Suisse, couvrent un large éventail de types d'utilisateurs. Au niveau cantonal, les axes forts sont priorisés pour les pendulaires, et les voies vertes sont dédiées aux balades à vélo. En revanche, les autres types de cyclistes, qui se situent entre ces deux catégories, ne sont ni couverts ni détaillés spécifiquement. Cela pose problème car, selon les études, la sécurité des usagers potentiels est une préoccupation majeure. Beaucoup de cyclistes hésitent à utiliser les voies en raison de la proximité avec le trafic motorisé. Les études montrent qu'une séparation des aménagements cyclables du trafic motorisé entraîne une augmentation du nombre de cyclistes et une réduction significative des accidents. Il ajoute qu'il est essentiel que les aménagements cyclables soient également séparés de la mobilité piétonne.

M. Dagonnier propose de définir la qualité des aménagements et d'évaluer les itinéraires sur leur ensemble, plutôt que de se concentrer uniquement sur le nombre de kilomètres d'aménagement, comme c'est le cas dans le premier plan d'actions. Il suggère de mettre l'accent sur des aménagements de qualité, en

établissant des critères spécifiques pour cette qualité et en évaluant les aménagements en fonction de ces critères. Il souligne l'importance de renforcer les aménagements afin qu'ils soient accessibles à tous, de 8 à 80 ans, et de ne pas se limiter à une catégorie spécifique d'usagers.

Il explique qu'un autre aspect que Pro Vélo soulève concerne l'accessibilité universelle. Les aménagements doivent être conçus pour être accessibles à toutes et tous, quels que soient les capacités, handicaps ou problèmes de mobilité des usagers. Certaines personnes, qui ne peuvent pas marcher, peuvent toutefois se déplacer à vélo, et le vélo pourrait ainsi servir une catégorie de personnes actuellement exclue. Bien qu'ils sont peu visibles à Genève, il existe des stationnements pour vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite. Pro Vélo estime qu'il n'est pas nécessairement compliqué d'inclure cette catégorie de personnes. Intégrer le vélo dans l'accessibilité universelle permettrait d'ouvrir ce mode de déplacement à un plus grand nombre d'usagers.

Concernant le réseau cyclable et l'application de la loi fédérale sur les voies cyclables, il manque encore des détails sur la façon dont cette loi sera mise en œuvre. Il semble que la traduction dans le droit cantonal soit en préparation et qu'elle constituera une des principales activités du département dans les années à venir. En examinant les plans d'actions pour la mobilité active, on constate que l'importance de la continuité n'est pas encore reflétée dans les cartes présentées. Par exemple, les axes forts s'interrompent au milieu, sans connexion entre eux, et il est difficile de voir comment les différents aménagements et infrastructures seront intégrés dans le réseau cyclable.

L'auditionné estime que ces travaux sont en cours, mais Pro Vélo souhaiterait avoir, à plus court terme (avant 2028), une carte du réseau cyclable à l'échelle cantonale. Ils aimeraient que les axes forts continus soient représentés sur ces cartes pour permettre une mise en œuvre optimale. Bien que la réalisation de tous ces aménagements prendra du temps, il est crucial de savoir où les axes seront situés pour coordonner les nombreux chantiers et réaménagements en cours dans le canton de manière intelligente.

Ce qui manque dans les plans actuels c'est le lien entre les communes et la connexion entre les axes communaux et cantonaux. Il est également nécessaire de définir des axes régionaux et intercommunaux pour le vélo, qui couvrent des zones spécifiques dépassant les compétences des communes. M. Dagonnier cite l'exemple de la ville de Winterthur, qui a évalué la qualité de l'aménagement sur l'ensemble d'un itinéraire spécifique et des différents éléments de cet aménagement. Cette évaluation permet d'identifier les points à améliorer pour optimiser l'efficacité.

M. Dagonnier propose de publier une version préliminaire dans les mois à venir. Bien que cette version ne soit pas parfaite et qu'elle nécessitera des ajustements ultérieurs, elle pourra être utilisée pour la planification. Il souligne également l'importance de garantir que les axes soient continus et bien connectés.

En parallèle au plan d'actions sur la mobilité active, il existe également un plan d'actions pour le réseau routier, qui inclut de nombreuses mesures touchant également la mobilité cyclable. Cela est particulièrement pertinent en ce qui concerne la pacification des quartiers, les interventions sur les zones accidentogènes et les points noirs. Un exemple bien connu est le carrefour de la route de Chancy sur le pont Saint-Georges. Cet endroit, qui constitue un point noir important, a bénéficié de certains aménagements, comme une bande cyclable au milieu de la route. Cependant, des accidents graves surviennent toujours tous les 16 à 18 mois. Il est crucial de trouver des solutions pour améliorer la sécurité des cyclistes ainsi que celle des piétons afin de permettre une traversée sécurisée de ce carrefour.

La pacification des quartiers est cruciale pour améliorer la sécurité. Il est clair que l'objectif n'est pas de créer des axes cyclables dans toutes les rues du canton, mais plutôt de limiter le trafic de transit dans les quartiers résidentiels, où seul le trafic local est autorisé. Ces mesures peuvent avoir un impact significatif sur la mobilité cyclable et piétonne, ainsi que sur la qualité de vie des habitants. Elles sont simples et légères à mettre en œuvre, et peuvent également être facilement ajustées si nécessaire. La pacification ne compromet pas l'accessibilité pour les véhicules individuels ou les lignes de bus, permettant aux bus et aux vélos de circuler dans certaines zones spécifiques. Ces mesures sont peu coûteuses et peuvent être rapidement mises en place, offrant de grands bénéfices en termes de mobilité et de qualité de vie pour les quartiers.

Il conclut en résumant les principales remarques sur les plans d'actions : premièrement, il est essentiel de prendre en compte tous les usagers et leurs besoins, plutôt que de se concentrer uniquement sur une catégorie spécifique. Deuxièmement, il serait avantageux de publier une carte du réseau cyclable continu, afin de permettre des aménagements par étapes de manière opportuniste et rapide. Enfin, il souhaite voir le réseau routier légèrement modifié pour favoriser davantage la mobilité active aux endroits nécessaires.

Questions des commissaires à Pro Vélo()*

Un commissaire (Ve) revient sur l'aspect du critère qualitatif plutôt que quantitatif. S'il a bien compris, l'association souhaiterait que ce soit plutôt des

critères de continuité et de séparation de flux qui soient retenus, car elle estime que ce serait plus pertinent. Il interroge l'association sur son avis concernant les 80 km d'aménagements évoqués et il demande quel critère qualitatif ils ajouteraient pour mieux répondre aux besoins des cyclistes.

M. Dagonnier suggère de trouver une méthode pour calculer la continuité de manière plus visuelle que numérique. Il propose de consulter des spécialistes en géographie pour définir cette approche, en prenant exemple sur Winterthur, qui analyse l'aménagement carrefour par carrefour. Les villes de Winterthur et Berne sont de bons exemples à suivre.

Une commissaire (S) demande si, d'un point de vue global, l'auditionné estime que le plan d'actions est suffisant et satisfaisant, ou au contraire insuffisant et insatisfaisant en vue des enjeux actuels, en prenant en considération le principe de réalité pour faire des aménagements.

Pro Vélo préférerait que le plan d'actions soit plus ambitieux, même s'il reconnaît que la réalisation des aménagements est difficile et prend du temps. Par exemple, la construction d'une passerelle peut être très longue. C'est pourquoi il est important de mettre en place rapidement un plan permettant d'agir de manière opportuniste, ce qui pourrait être très convaincant. Les points accidentogènes, bien connus, comme le pont Saint-Georges, devraient être traités en priorité, tout comme les trous dans le réseau à certains endroits. Il est certainement possible d'en faire un peu plus tout en restant réaliste.

La commissaire mentionne le pont Saint-Georges comme un exemple frappant où l'aménagement actuel n'assure pas la sécurisation de l'itinéraire. Elle demande quels aménagements seraient nécessaires pour sécuriser cet endroit.

M. Dagonnier répond que le réaménagement serait long en raison du passage du tram. Cependant, il est essentiel de lancer ce projet rapidement, car ce point problématique divise un quartier en deux. Parmi les mesures proposées dans le plan d'actions figure la restriction du trafic de transit. Une solution pourrait être de couper le trafic individuel motorisé de transit, par la rue des Deux-Ponts, ce qui réduirait considérablement le nombre de véhicules et contribuerait ainsi à sécuriser la zone.

Une commissaire (PLR) se demande comment mettre en œuvre le blocage du trafic de transit. L'auditionné explique qu'il faudrait examiner les mesures pratiques à mettre en place. Par exemple, une interdiction pour les voitures venant de la route des Jeunes pourrait être envisagée. Il est nécessaire de déterminer où placer cette interdiction et quel type d'interdiction appliquer, à l'instar de ce qui a été fait à Bel-Air, où seuls les transports publics et professionnels sont autorisés à passer. La commissaire lui demande si, pour

lui, c'est le seul moyen de sécuriser ce carrefour pour les cyclistes. Il répond que oui, mais cela ne constitue qu'une solution à court terme. A long terme, il serait nécessaire de réaménager l'ensemble de cet axe, notamment en prenant en compte les rails de tram qui se trouvent au centre.

M. Dagonnier conclut en reprenant une question précédente concernant la réalisation et les ambitions. Lors de la discussion, l'accent a été mis sur la ville, mais il est également important de considérer les opportunités offertes par les chemins agricoles, moins utilisés, à la campagne. Il serait possible de supprimer le trafic à certains endroits en réservant ces chemins aux riverains et aux agriculteurs. Cela permettrait de créer des axes alternatifs en périphérie, facilitant l'accès à certains lieux et contribuant à réduire la congestion sur les axes principaux. Il serait pertinent d'explorer d'autres solutions, comme passer par les quartiers résidentiels.

Une commissaire (PLR) se demande si les gens seront prêts à consacrer plus de temps en empruntant les petits chemins dans les quartiers résidentiels, ou s'ils choisiront plutôt le trajet le plus rapide. L'auditionné répond que cela permettra d'offrir un choix. Les usagers ne prennent pas le même chemin chaque jour, donc cela offrirait d'autres possibilités. Ceux qui ne craignent pas actuellement de faire du vélo à côté des véhicules motorisés pourraient continuer à le faire, mais cela encouragera les personnes inquiètes à opter pour le vélo. Il estime que des aménagements de ce genre ne posent pas de problème et sont facilement réalisables.

M. Mendosa complète en indiquant que les études montrent que la vitesse n'est pas une priorité majeure pour les usagers. Ce qui est réellement important, c'est la sécurité et le confort du chemin.

Audition de Genève Mobilité(*)

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

M. Rufener rappelle que Genève Mobilité est un groupement composé de dix associations genevoises, préoccupées par les conditions-cadres de la mobilité et du transport professionnel. L'objectif de Genève Mobilité est de représenter les intérêts économiques dans le débat politique sur les questions de mobilité, en mettant l'accent sur le trafic professionnel, l'accessibilité au centre-ville et la capacité des acteurs économiques à offrir des services à la population et aux entreprises genevoises.

Genève Mobilité ne soutient pas l'idée que le libre choix du mode de transport, disponible partout et tout le temps avec tous les moyens de transport, est toujours réalisable. Il est souvent nécessaire de faire des arbitrages en

faveur de certains modes de transport au détriment d'autres. Bien que le trafic professionnel comprenne une part de déplacements pendulaires, ce n'est pas sa majorité. Le trafic pendulaire, qui ne fait pas partie intégrante des contrats de travail, est un sujet d'intérêt pour Genève Mobilité, mais l'accent est davantage mis sur le trafic professionnel.

M. Rufener est convaincu que l'amélioration de la fluidité du réseau périphérique est essentielle. Cela implique certains aménagements, comme des stationnements proches des centres et des lignes de transport public, afin de faciliter l'accès aux lieux de transport et de permettre les transferts modaux nécessaires. Genève Mobilité est attachée à l'amélioration des transports publics et des infrastructures pour la mobilité douce, tout en préservant le réseau routier. L'organisation cherche une approche du pour et pas du contre. Elle ne cherche pas à nuire aux voitures en créant des pistes cyclables. Toutefois, elle reconnaît que la création de pistes cyclables peut parfois avoir des conséquences néfastes sur le réseau routier en favorisant l'utilisation des vélos.

En ce qui concerne le plan d'actions pour le réseau routier, Genève Mobilité adhère aux principes généraux de ce plan. L'organisation soutient la préservation de la ceinture urbaine, y compris le U lacustre, et considère que la passerelle du Mont-Blanc est absolument essentielle et doit être réalisée.

Genève Mobilité est entièrement d'accord sur le fait que l'extension complète à trois voies du contournement autoroutier genevois est cruciale pour canaliser le trafic. Cette extension permet de détourner une grande partie du trafic vers le contournement et, de ce fait, devrait alléger la circulation au centre-ville. Genève Mobilité estime que la mise en place de cette infrastructure, accompagnée de mesures réfléchies, ne générera pas davantage de trafic en centre-ville, mais contribuera à réduire une partie du trafic qui y circule actuellement. De plus, Genève Mobilité pense qu'il est important de maintenir l'attractivité du réseau secondaire, notamment pour les liaisons inter-quartiers ainsi que les entrées et sorties de quartiers. Sinon, il y a un risque de voir le trafic individuel motorisé se reporter sur le réseau de quartiers. Par exemple, à la rue Malatrex, les voitures et scooters circulent plus rapidement que les vélos, ce qui pénalise le réseau secondaire.

L'auditionné se penche sur l'action 3, qui vise à renforcer la fluidité du trafic. Genève Mobilité trouve intéressant d'avoir un retour d'expérience sur l'interdiction de la circulation des transports individuels motorisés (TIM) dans le secteur de Bel-Air, avec cette possibilité d'accorder un accès privilégié aux transports professionnels. Il est jugé nécessaire d'objectiver le bilan pour évaluer concrètement les effets de cette mesure.

Genève Mobilité considère qu'une interdiction des TIM sur la totalité ou une partie de la zone I à certaines heures pourrait réduire le trafic pendulaire et améliorer la fluidité pour les transports professionnels. Ils reconnaissent que Genève est extrêmement dense, ce qui favorise les déplacements avec les mobilités douces et actives. Ils sont convaincus que les transports publics, jugés relativement lents avec une vitesse commerciale médiocre selon une étude récente, souffrent de la densité élevée des arrêts. Une alternative crédible pourrait se développer dans la zone I, où des mesures restrictives pour les TIM seraient acceptables. Cependant, la mise en œuvre de telles mesures est plus complexe dans la zone II, en raison de l'expansion continue des villes. L'hypercentre devenant de plus en plus vaste, l'efficacité des mobilités actives pourrait en pâtir. En cas d'extension des zones I et II, il sera nécessaire de réévaluer la pertinence de ces mesures.

M. Rufener se concentre sur l'action 6, relative à la régulation lumineuse. Il souligne que la régulation intelligente des feux peut significativement améliorer la fluidité du trafic, par exemple en adaptant la circulation pour favoriser un sens le matin et l'autre sens le soir. Des expériences menées, notamment dans le canton de Zurich, ont montré que cette approche est pertinente. Il considère que la limitation de vitesse à 30 km/h, lorsqu'elle est intégrée avec une régulation appropriée, est efficace pour améliorer la fluidité, la sécurité, et réduire les risques. M. Rufener précise que la régulation lumineuse ne devrait pas être utilisée comme une contrainte pour les transports individuels motorisés. Il est préférable de se concentrer sur le stationnement et les restrictions d'accès pour réguler le trafic TIM.

En ce qui concerne le plan d'actions pour les mobilités actives, la mobilité piétonne est selon lui actuellement négligée. Etant donné que tout le monde est piéton à un moment ou un autre, Genève Mobilité estime qu'il est important d'intégrer cette dimension, car la marche reste un moyen de transport et de déplacement efficace. Genève Mobilité considère que, si la politique en faveur des cyclistes est souhaitable, elle doit être améliorée. Il est essentiel de promouvoir une politique « pour les vélos » plutôt que « contre les véhicules motorisés ». Cependant, il est nécessaire de prendre en compte les répercussions négatives possibles sur les véhicules motorisés. De plus, le vélo n'est pas une alternative crédible pour les grandes distances.

M. Simonin prend la parole pour discuter du plan d'actions concernant le transport professionnel. Il fait d'abord des observations générales sur la nécessité de mettre en place des mesures visant à favoriser le transport professionnel au détriment des transports individuels motorisés dans l'hypercentre. La question clé est de savoir comment implanter ces mesures de manière intelligente, car le stationnement reste un problème pour certaines

catégories de professionnels, comme les artisans qui doivent parfois effectuer des travaux chez des particuliers ou dans des entreprises pendant plusieurs heures.

Il se concentre ensuite sur l'action 1, qui concerne l'identification du transport professionnel. Selon lui, il est crucial de définir ce qu'est le transport professionnel pour pouvoir le promouvoir efficacement. Genève Mobilité propose d'exclure du transport professionnel les entreprises de services qui ne transportent ni marchandises ni matériel (comme les avocats ou les assureurs). La meilleure approche serait de baser cette identification sur le secteur d'activité, en favorisant les transports de marchandises ou de matériel.

M. Simonin aborde ensuite l'action 3, qui vise à prioriser le transport professionnel. Genève Mobilité est en discussion avec le département pour concevoir des mesures pilotes. L'une des options envisagées est de restreindre la circulation des TIM dans la zone I à certaines heures pour limiter le trafic pendulaire et faciliter le trafic professionnel. Une autre possibilité serait de créer des axes réservés au transport professionnel, mais cela soulève la question du report de trafic. Par exemple, le trafic actuellement sur la route de Vernier pourrait se déplacer vers la route de Meyrin, où d'autres transports professionnels circulent déjà. Cependant, cela serait réalisable sur des axes à deux voies, avec une voie dédiée au transport professionnel et une voie pour les TIM.

M. Simonin se penche sur l'action 17, qui concerne le stationnement pour les artisans. Il estime que cette mesure devrait être une priorité. La création d'espaces de stationnement réservés aux artisans est essentielle, mais la question de la tarification doit être avantageuse, car cette mesure bénéficie à l'ensemble de la communauté. Genève Mobilité salue la mise en place de cette action.

M. Simonin se penche maintenant sur le plan d'actions concernant le stationnement. Il fait les observations suivantes : la diminution rapide du stationnement en surface ne semble pas encore nécessiter de mesures compensatoires. Les effets du nouveau RPSFP doivent encore être évalués pour mesurer leur impact sur les nouveaux quartiers. Le stationnement pour les professionnels demeure problématique dans certains secteurs. Il note également que la stratégie du canton en matière d'électromobilité est plutôt modeste.

En ce qui concerne l'action 4, qui traite des bornes de recharge électriques, l'auditionné estime que, bien que la mesure soit positive, elle manque d'ambition. Les objectifs politiques en électromobilité (40% d'ici 2030) semblent irréalistes compte tenu de la situation actuelle. Il y a un décalage, et

Genève Mobilité considère qu'il serait nécessaire soit de fixer un nouvel objectif, soit de mettre en place une politique beaucoup plus ambitieuse. Les coûts d'achat restent des obstacles importants pour les professionnels, tout comme la question du stationnement en dehors des entreprises.

Pour l'action 8, concernant l'introduction d'un nouveau macaron de stationnement professionnel, M. Simonin juge qu'un macaron simple et accessible est souhaitable. Actuellement, limiter ce macaron aux véhicules électriques aurait un impact très limité en raison du faible nombre de véhicules électriques professionnels en circulation. Il propose d'élargir ce macaron à tous les véhicules professionnels, ce qui simplifierait l'administration et réduirait les coûts. Si la proportion de véhicules électriques professionnels augmente à l'avenir, il serait alors possible de réserver le macaron uniquement à ces véhicules.

Questions des commissaires à Genève Mobilité

Un commissaire (S) se questionne sur les défis des pistes cyclables. Il se demande, notamment, si des problèmes tels que les trottoirs trop élevés lors de virages sont courants et s'il existe d'autres exemples similaires. Il s'interroge également sur les améliorations envisagées pour les pistes cyclables.

M. Rufener lui répond qu'il trouve que les études sur les transports et les pistes cyclables montrent un manque d'ambition. Il préfère ne pas faire de propositions spécifiques, ayant eu des problèmes dans le passé. Toutefois, il cite l'exemple de la piste cyclable située devant la synagogue, qui visait à limiter l'accès des voitures. Bien que cette mesure ait contribué à restreindre le trafic motorisé, elle aurait pu être mieux conçue, notamment en ce qui concerne les aménagements pour la descente, dans une zone où il y a des risques d'accident. Il mentionne également un autre exemple à la Jonction, où des protections en caoutchouc ont été installées pour permettre le passage des voies de tram en toute sécurité. Cependant, ces protections ont été placées dans des endroits où les vélos ne circulent pas, illustrant un manque de réflexion dans la conception pour les cyclistes.

Le commissaire revient sur la passerelle du Mont-Blanc et demande comment l'auditionné envisage l'arrivée des vélos au Jardin anglais.

Ce dernier lui répond qu'actuellement, les vélos empruntent le trottoir du pont du Mont-Blanc en descendant depuis la gare. Il mentionne qu'un itinéraire le long du lac permettrait de déboucher sur le quai et même de traverser pour accéder à une piste cyclable en sens inverse sur la rue du Rhône. Cependant, si la passerelle se termine au Jardin anglais, cela pourrait provoquer des conflits entre cyclistes et piétons. Il suggère de faire les ajustements des feux qui

seraient nécessaires ou que le chemin le plus éloigné du lac soit réservé exclusivement aux vélos.

Un commissaire (LC) revient sur la passerelle du pont de la Coulouvrenière, en soulignant qu'il y a une piste cyclable, mais que les vélos ne l'utilisent pas. Genève Mobilité a des discussions pour restreindre le trafic motorisé à certaines zones et heures de la journée. Il se pose également la question de savoir si ces restrictions sous-entendent que le trafic motorisé encombre les routes inutilement et si certaines zones pourraient être réservées aux piétons ou aux cyclistes, tout en se demandant comment les personnes âgées ou ayant des rendez-vous médicaux seraient prises en compte.

M. Rufener répond qu'une restriction n'implique pas une interdiction totale. Il suggère qu'il pourrait être utile d'envisager des mesures coercitives pour décourager les déplacements en voiture pour des trajets de courte distance, comme 5 km, qui pourraient être faits à pied, une pratique plus courante dans des villes comme Zurich et Paris. Il insiste sur la nécessité de prendre des mesures adaptées, en se concentrant sur l'hypercentre plutôt que sur l'ensemble du canton, afin de diminuer l'attractivité de l'hypercentre.

Le commissaire mentionne que l'efficacité des mesures mises en place à Bel-Air doit encore être évaluée pour confirmer leur pertinence. M. Rufener ajoute que les mesures comme celles de Bel-Air pourraient être étendues, en tenant compte des nuances spécifiques.

Audition de Mobilité Piétonne(*)

M. Marco Ziegler, membre

L'auditionné commence par préciser qu'il n'existe pas de section genevoise, car l'association Mobilité Piétonne est une organisation nationale. Un groupe régional de membres actifs est présent, mais il ne possède pas de personnalité juridique.

M. Ziegler indique attacher une grande importance à la mise en œuvre rapide de ces plans, car ils encadrent toute la politique cantonale de la mobilité, dans laquelle l'association s'efforce de jouer un rôle actif. La prise de position de l'association concerne principalement le plan d'actions relatif aux mobilités actives. Les autres plans intéressent l'association dans la mesure où ils établissent les conditions-cadres pour le développement de la mobilité piétonne. Cependant, l'association a une vocation relativement spécialisée dans le domaine de la politique de mobilité. Elle ne cherche pas à adopter une approche généraliste, mais se concentre sur les déplacements piétons et la mise en place des conditions favorables, c'est-à-dire un réseau complet et attractif, exclusivement en milieu urbain. Une autre association défend les intérêts des

usagers en milieu rural. M. Ziegler précise que l'association a déjà régulièrement été consultée dans le cadre du plan d'actions des mobilités actives précédent, qui a été en vigueur jusqu'à l'année dernière et doit être prolongé par ce nouveau plan d'actions. Ce plan est assorti d'une procédure de consultation et de concertation avec les associations concernées, incluant une réunion mensuelle du groupe technique, au cours de laquelle les projets sont présentés au fur et à mesure de leur avancement. M. Ziegler souligne également l'engagement actif du département de l'office des transports.

Mobilité Piétonne a eu l'impression d'avoir été entendue et d'avoir été activement présente au cours de l'élaboration de l'actuel plan d'actions, ainsi que dans le processus de concertation mis en place. L'association a fait des observations lors des consultations, et une partie de ces observations a été prise en compte dans la rédaction finale. En conséquence, l'association n'a pas demandé à être entendue par la commission, estimant que ses contributions avaient été suffisamment prises en compte au cours de l'élaboration du projet, et étant relativement satisfaite du résultat à ce stade. Bien que d'autres intérêts se soient exprimés et que des arbitrages aient été effectués par le département, l'association souhaite désormais que ce plan d'action puisse entrer en vigueur dans les meilleurs délais.

M. Ziegler partage quelques réflexions et observations de l'association Mobilité Piétonne concernant le processus d'élaboration du plan d'actions et deux aspects spécifiques du contenu retenu.

La première remarque concerne le processus d'élaboration du plan d'actions. Etant donné qu'il s'agit d'un plan d'actions cantonal, l'enjeu majeur est la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures, qui sont soit sous l'égide du canton, concernent le territoire cantonal, soit ont été intégrées dans la planification de l'agglomération. Les études ont débuté, et l'association a participé au processus. Il est maintenant crucial que ces projets aboutissent et soient mis en service. Il souligne que l'association préfère se concentrer sur l'achèvement des projets inscrits dans le plan d'actions plutôt que de proposer de nouveaux projets. L'accent est mis sur la nécessité de mettre en œuvre tous les projets énumérés pour garantir leur aboutissement.

La deuxième remarque est faite sous l'angle de la promotion de la marche. Il est constaté une certaine disproportion entre les projets d'aménagement pour les vélos et ceux pour les piétons. Certains estiment que les piétons sont négligés dans la politique de mobilité, ce qui n'est pas totalement faux, mais ce n'est pas non plus une situation dramatique. Il est important de rappeler qu'un des défis de la mobilité piétonne est de suivre la mise en œuvre des planifications communales. La loi cantonale sur les chemins piétons a été déléguée aux communes, qui ont la responsabilité de planifier, de maintenir à

jour, de faire évoluer et de réaliser ces projets. Le problème réside dans l'absence de délais de réalisation et d'outils publics accessibles pour suivre les projets piétons, ce qui réduit leur visibilité et donne une impression de déséquilibre. Cependant, M. Ziegler explique que l'association participe aux discussions sur les projets communaux, notamment avec la Ville de Genève. Il est observé que les communes ont acquis un rythme en matière de réalisation des projets, et que la visibilité des projets piétons s'améliore progressivement. La Ville de Genève a mis en place un logiciel permettant de suivre l'ensemble des projets en cours ou à l'étude sur le canton, bien que cet outil soit pour l'instant réservé à l'administration et ne soit pas encore accessible au public. Il y a une volonté de cohérence et d'exhaustivité dans le suivi des projets, ce qui est rassurant et témoigne d'une évolution significative au cours des vingt dernières années.

Le développement du réseau piéton est complexe en raison de son étendue. Il est crucial de réaliser le maximum de projets dans les plus brefs délais afin d'assurer une bonne connexion entre eux. Les projets doivent être ciblés sur des périmètres restreints et localisés, avec des études maîtrisées et des budgets définis. Il est peu probable que la piétonnisation totale du centre-ville soit réalisable en une seule fois ; il est préférable de commencer par des zones spécifiques, telles que les Rues Basses ou la Rôtisserie. L'association ne considère pas qu'un petit projet soit inutile, car chaque projet contribue à l'amélioration globale du réseau piéton.

L'auditionné aborde le sujet de l'axe fort pour piétons mentionné dans l'action 3, qui préconise l'établissement d'au moins deux axes piétons majeurs. Ce sujet est particulièrement important pour l'association, qui a plaidé en faveur de ces axes en s'inspirant d'exemples très positifs d'autres villes suisses et européennes. Les professionnels ayant élaboré des plans directeurs pour les chemins piétons ont conclu qu'à partir d'une certaine taille de l'agglomération, il est avantageux d'avoir un réseau à deux niveaux de services, voire trois. Cela permet de prioriser les actions, de hiérarchiser les urgences et de suivre l'évolution du transfert vers la marche. En augmentant l'offre d'un réseau piéton amélioré, on peut encourager le passage de l'utilisation de véhicules à la marche, ce qui peut être mesuré. Les axes où les piétons sont priorisés sont ceux où les effets positifs peuvent être observés. Le comptage des flux piétons est une dimension d'un processus continu qui permettra d'ajuster l'offre en fonction de la demande. L'association est très intéressée par la mise en œuvre rapide de cette action, en collaboration avec les communes concernées, notamment la Ville de Genève, car les zones I et II sont ciblées pour le moment. L'axe prévu en direction de l'aéroport, situé dans la coulée verte, est une réalisation remarquable effectuée il y a quelques années, offrant à la fois un

corridor pour la biodiversité et un itinéraire pour la mobilité douce. Il est crucial de développer, d'enrichir et de clarifier ce projet.

M. Ziegler évoque ensuite l'IN 192 (Pour un canton qui marche), qui recommandait également la création d'axes piétons majeurs. Bien qu'il soit évident que la tentative de couvrir rapidement tout le canton ne soit pas très réaliste, l'objectif en soi est pertinent. Il est essentiel de développer un réseau de niveau supérieur pour les piétons, non seulement à l'échelle des agglomérations et des quartiers centraux, mais aussi à l'échelle du canton et pour ceux qui souhaitent pratiquer la marche. Pour répondre aux préoccupations exprimées lors des débats sur l'initiative des Verts, il convient de préciser que l'objectif d'un réseau piéton de qualité supérieure ne signifie pas nécessairement l'élimination totale des véhicules sur ces axes. Il est important de mesurer la répartition des différents modes de transport sans exclure les autres formes de mobilité sur ces axes. La question est d'assurer une répartition équilibrée entre les différents modes de transport. Il est nécessaire que certains axes répondent aux besoins tant des piétons que des autres usagers. Il convient d'aménager ces axes de manière à garantir un confort optimal pour les principaux usagers.

Question des commissaires à Mobilité Piétonne()*

Un commissaire (Ve) pose deux questions concernant la mesure 2, qui concerne la mise en œuvre de la stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève. Il s'interroge sur l'opinion sur ce projet et sur la manière dont il interagit avec les plans directeurs des chemins piétons au niveau communal. De plus, il souhaite savoir si, en termes d'objectifs chiffrés, le niveau de précision est jugé suffisant pour les piétons, ou s'il serait souhaitable d'avoir une précision plus grande, comme cela a été le cas pour les vélos. Il demande également si une estimation a été faite concernant la part modale supplémentaire qui pourrait être attribuée aux piétons dans une ville où chaque mode de transport doit avoir sa place. Il souhaite savoir jusqu'où il serait intéressant d'aller dans cette attribution.

M. Ziegler indique qu'il n'a pas participé activement aux travaux sur la mesure 2. C'est une autre association, celle représentant des personnes en situation de handicap, qui se charge de ce domaine et représente leurs intérêts dans ce secteur. Il est crucial de comprendre ce qui est en cours. L'objectif n'est pas de définir un vaste réseau pour l'ensemble du canton, mais plutôt d'harmoniser les projets en veillant à ce qu'ils soient élaborés dans un cadre de référence commun, étant donné que le Grand Genève couvre également le secteur français. Une définition claire des termes est donc nécessaire. Bien que cet aspect soit important, il ne faut pas attendre de réalisations concrètes dans

les cinq années à venir. En ce qui concerne la deuxième question, M. Ziegler précise qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une précision chiffrée, car l'accent est mis sur les projets concrets plutôt que sur les chiffres. Les objectifs chiffrés servent à suivre et à évaluer l'intérêt des objectifs à terme. L'association préfère se concentrer sur des aspects concrets, tels que la largeur des trottoirs par rapport au flux piéton, c'est-à-dire sur les éléments techniques. L'accent est mis sur les changements réels dans la vie des usagers, l'enjeu principal étant la mise en service de nouvelles réalisations.

Une commissaire (S) souligne qu'un des enjeux de la mobilité piétonne dans les zones denses, telles que le centre-ville de Genève, est la fluidité des trajets à pied. Bien que la densité urbaine permette de relier rapidement les différents pôles du centre, les feux de signalisation peuvent entraver cette fluidité. Il semble que les plans d'actions n'accordent pas suffisamment d'attention à cet aspect. Elle se demande s'il serait pertinent de mettre davantage l'accent sur ce point.

M. Ziegler reconnaît que la régulation par les feux constitue une préoccupation partagée par son association. Dans les zones I et II, il est prévu de redistribuer le temps accordé aux différents modes de transport pour favoriser les piétons. La meilleure approche consiste à évaluer la possibilité de supprimer les feux de signalisation au cas par cas. Dans un premier temps, il est souhaité que le feu piéton soit systématiquement vert par défaut dans cette zone. Les véhicules motorisés devraient uniquement obtenir le passage lorsque nécessaire. Les plans d'action incluent une mesure visant à poursuivre la stratégie de régulation, qui tient déjà compte des intérêts des piétons, mais il est essentiel que cette stratégie soit accompagnée d'un équipement technique approprié et que les moyens nécessaires soient disponibles. L'association est intéressée par cette question, la suit de près, et insiste sur la nécessité de ressources suffisantes pour développer ces mesures.

Un commissaire (S) s'intéresse à l'aspect de la sécurité de la mobilité piétonne. Il souhaite savoir si, selon lui, les différents plans d'actions sont suffisamment clairs à ce sujet, ou s'il serait préférable de séparer davantage les espaces pour cyclistes et piétons, comme cela a été évoqué pour le quai du Seujet.

M. Ziegler rappelle que la nouvelle loi prescrit clairement la séparation des pistes cyclables et des zones piétonnes lorsqu'il y a suffisamment d'espace. Bien qu'il soit parfois possible de faire cohabiter les deux modes de transport sous certaines conditions, lorsque l'espace est déséquilibré, cela ne fonctionne pas correctement. L'association privilégie donc la séparation des espaces pour cyclistes et piétons. En ce qui concerne la manière de réaliser ces aménagements ou la définition dans le plan d'actions, il n'est pas nécessaire

d'apporter davantage de précisions, car cela dépend de chaque projet d'aménagement concret. Il est important que tous les besoins et intérêts soient représentés pour garantir que les arbitrages soient les plus équitables possibles. M. Ziegler souhaite éviter de renverser complètement la voiture, mais plutôt veiller à ce que chaque mode de transport soit entendu. Parfois, il n'est pas possible de trouver une solution qui convienne à tout le monde.

Audition de la Coordination transports et déplacements (CTD)(*)

M. Thibault Schneeberger, vice-président

L'auditionné explique que la Coordination transports et déplacements est une organisation qui regroupe les associations actives dans le domaine de la mobilité durable. Il précise qu'il va essayer d'être synthétique, bien que les plans d'actions soient très détaillés. Il se base sur une présentation PowerPoint qui est jointe au présent rapport.

Il commence par donner le contexte : Genève doit réparer les erreurs du XX^e siècle. En effet, Genève est l'une des villes suisses qui ont procédé à la suppression de lignes de tram (environ 169 km en 1920). Ces lignes n'étaient effectivement pas aux normes actuelles, mais, si elles avaient été modernisées et maintenues en bon état, il aurait été possible de mieux gérer les défis de mobilité rencontrés aujourd'hui.

Le constat actuel révèle une forme de blocage, avec une insatisfaction générale parmi la plupart des usagers de la mobilité. Les automobilistes sont coincés dans les bouchons, et les transports professionnels sont ralentis par ces mêmes bouchons, créés principalement par des automobilistes seuls dans leur voiture. Il serait souhaitable de les encourager à utiliser d'autres modes de transport, mais la faible vitesse commerciale des TPG, due notamment à la densité du trafic des TIM et à l'absence fréquente de voies en site propre ainsi qu'à la régulation des feux non prioritaire, pose un véritable problème pour favoriser l'utilisation des TPG. Concernant le vélo, bien qu'il ait connu une progression significative, il reste inaccessible pour une partie de la population qui se sent trop en danger en raison du manque d'aménagement. La mobilité piétonne est souvent inconfortable (bruits dans les rues, attentes aux feux rouges). Cette situation résulte de l'absence de choix clairs en matière de politique de mobilité à Genève ; en cherchant à satisfaire tout le monde, il en résulte une insatisfaction générale. Les plans d'actions vont dans la direction de la sortie de ces blocages, mais ils demeurent encore insuffisants en termes de choix clairs pour résoudre ces problèmes.

Un défi majeur accompagne cette situation : la réduction indispensable des émissions de CO₂ dans le secteur des transports. Le cadre légal fédéral, avec la

loi climat acceptée en 2023 (75% de oui à Genève), vise explicitement une réduction de 57% des émissions de CO₂ dans le secteur des transports d'ici 2040, et une réduction totale à 100% d'ici 2050. Ce défi peut être relevé par une réduction significative du trafic motorisé, et c'est dans ce cadre que les plans d'actions devraient intervenir, mais ils ne le font pas suffisamment.

Il souligne que, bien que l'orientation globale des plans d'actions soit plutôt bonne, il manque une vision dynamique. Il est crucial de connaître les origines du problème et les objectifs futurs, notamment à travers des objectifs chiffrés sur les parts modales. Par exemple, il serait pertinent de définir un pourcentage de cyclistes à atteindre à la fin de la législature. L'absence d'objectifs liés aux émissions de CO₂ est également problématique, étant donné que le cadre légal exige une telle prise en compte. De plus, il manque des objectifs pour rééquilibrer l'espace public. Bien que les mesures concrètes soient sur la bonne voie, elles restent souvent insuffisantes pour surmonter les blocages actuels et pour respecter les exigences légales (loi climat, LMCE, LMD, etc.).

M. Schneeberger se concentre d'abord sur le PAMA en commençant par les actions concernant le vélo. L'ambition d'aménager 80 km de pistes cyclables semble insuffisante, un objectif d'au moins 120 km serait plus approprié. Il note également un manque d'ambition pour le centre-ville, ainsi que pour la qualité des aménagements, notamment la largeur des voies pour les vélos-cargos et les vélos électriques pouvant atteindre 45 km/h, ainsi que la protection contre le trafic. Les actions prévues pour les carrefours, qui sont des points noirs importants pour les cyclistes, sont également insuffisantes. Concernant les axes forts, l'ambition est très limitée ; il est proposé un essai pour un axe, alors qu'il faudrait au moins deux axes définitifs d'ici 2028. La loi sur la mobilité douce, entrée en vigueur en 2011, exige que toutes les routes principales du canton soient équipées d'aménagements cyclables.

Le plan d'actions présente des aspects positifs, comme la location longue durée des vélos, qui a montré des résultats encourageants en France. Cependant, il manque certaines mesures, telles qu'un soutien pour l'entretien des vélos et une plus grande inventivité en matière de signalétique et de marquages. Par exemple, des pistes cyclables colorées et des aménagements pour ralentir les cyclistes dans les zones de conflit potentiel avec les piétons seraient bénéfiques. Le plan manque également d'ambition quant au lien avec le grand public et les services cantonaux. Bien qu'il soit prévu de faire remonter les problèmes et de montrer l'avancement des projets, il serait souhaitable d'établir une plateforme en ligne permettant aux citoyens de signaler des problèmes et de suivre les progrès des projets.

Concernant les actions pour la marche à pied, bien que les propositions soient bien pensées en termes d'aménagement linéaire, il manque des

véritables zones piétonnes où il est possible de flâner sans traverser de trafic. La suggestion de créer deux axes magistraux piétonniers est jugée extrêmement légère ; en pratique, ces deux axes pourraient en réalité n'en constituer qu'un seul. De plus, l'un des axes proposés traverse des parcs déjà existants. Il est donc nécessaire de considérer d'autres options, telles qu'un axe reliant la rue de Carouge à la gare. Bien que l'idée de créer des zones piétonnes soit bonne, l'ambition est jugée trop faible.

Il est également important d'améliorer la régulation des feux de circulation, car les longs temps d'attente, par exemple, dissuadent les déplacements à pied au quotidien. De plus, de nombreux aménagements posent des problèmes de partage entre piétons et cyclistes. Il serait donc souhaitable d'augmenter les ambitions pour résoudre ces conflits et mettre fin aux zones de partage.

M. Schneeberger se concentre maintenant sur le PARR. Il note que la volonté de réduire le trafic individuel motorisé (TIM) et la révision de la hiérarchie du réseau routier sont positives, bien que cette révision soit encore insuffisante. De nombreux axes primaires sont classés en tant qu'axes secondaires, et la distinction réelle entre les deux n'est pas encore suffisamment marquée. La séparation entre le transport professionnel et le transport privé est une bonne chose, car les besoins sont très différents.

Parmi les points positifs, on trouve la pacification des quartiers, la modération de la vitesse, le traitement des points noirs et la promotion de la mobilité partagée. Cependant, il manque une vision dynamique ainsi que des objectifs chiffrés en termes de parts modales et d'émissions de CO₂.

D'autres aspects font l'objet de critiques. Concentrer le flux de trafic sur la ceinture urbaine et les autoroutes pose un problème, notamment en raison des nuisances pour les riverains de la ceinture urbaine, qui se plaignent déjà. Le covoiturage, bien que présenté comme une bonne intention, est une solution marginale dans la mesure où les transports publics sont déjà bien développés. L'application de la LMCE (loi sur la mobilité douce) pour l'apaisement des centres est encore très insuffisante, manquant d'un bilan et d'un suivi chiffré. En ce qui concerne la tarification de la mobilité, il est acceptable de poursuivre les études, mais il est crucial de prendre en compte les conséquences sociales, telles que la différenciation des tarifs selon le type de véhicule et le kilométrage parcouru. Il est également nécessaire de prioriser davantage les mesures.

Un désaccord majeur réside dans le développement continu du réseau autoroutier. Cela a été observé dans le monde entier : l'augmentation du nombre de voies conduit à une augmentation du trafic sur une période de dix ans, aggravant ainsi les problèmes plutôt que de les résoudre. Plutôt que de reporter les problèmes à 2040, il serait préférable de se concentrer sur des

projets pour l'avenir. Par exemple, l'Office fédéral des routes (OFROU) prévoit une forte augmentation du trafic en cas d'élargissement. Pour l'échangeur du Vengeron, une augmentation de 44 000 voitures par jour est attendue douze ans après la mise en place du service. Prétendre consacrer des voies d'autoroute supplémentaires aux transports publics ou au covoiturage est une illusion dangereuse. Les arrêts de bus sur l'autoroute, par exemple, nécessitent de sortir de l'autoroute pour effectuer un arrêt, puis de revenir sur l'autoroute, ce qui est peu pratique et inefficace. L'horizon pour l'élargissement de l'autoroute est fixé au minimum à 2040. Il est inacceptable d'attendre quinze ans pour mettre en place des solutions qui pourraient améliorer la situation dès maintenant.

M. Schneeberger passe au PAST. Il trouve positif le projet de libérer l'espace public du stationnement sur voirie. Il apprécie également la distinction entre le transport professionnel et le trafic privé, tout en mettant en garde sur la définition de ce qu'est un transport professionnel. Selon lui, il serait pertinent de différencier, par exemple, un carreur d'un courtier en assurance, et il ne faudrait pas limiter les macarons aux seuls véhicules électriques.

Un autre point positif est l'ajout des parkings relais (P+R), bien que cela demeure une solution marginale. Avec 440 000 voitures passant à la frontière chaque jour, les P+R ne captent au mieux que 1% des véhicules. C'est vraiment le transport public qui peut faire la différence à l'échelle nécessaire, et il ne faut donc pas trop compter sur les P+R. Concernant l'offre et les tarifs des macarons, il faudrait une ambition plus forte. Par exemple, la rue Dancet compte environ 300 véhicules stationnés dans un parking à ciel ouvert, tandis que des parkings proches, comme le 5^e sous-sol du parking Ansermet, sont entièrement vides depuis quinze ans. Cela est dû à la tarification trop élevée des parkings publics : 200 francs en surface par an, contre 150 francs par mois pour ce parking au mieux. Il est donc peu incitatif de mettre sa voiture dans un parking. Il est nécessaire de rééquilibrer les tarifs.

M. Schneeberger relève également plusieurs autres aspects positifs, tels que l'amélioration de l'offre en places de livraison (un besoin réel), l'extension du stationnement pour les vélos (en faisant attention à séparer les deux roues motrices des vélos), le soutien aux vélos-cargos, la compensation du stationnement (en exploitant mieux l'existant, y compris à la Fondation des parkings), la libération des vélos épaves, les P+R inversés, et les plans de mobilité dans les entreprises (mais il faut aller au-delà de la simple incitation). Il note aussi que les campagnes d'incitation à l'utilisation des vélos et vélos-cargos nécessitent une adaptation de l'offre en stationnement. En ce qui concerne les places PMR, la centralisation de la gestion et une meilleure visibilité sont les bienvenues. Pour les deux-roues motorisés, il pourrait être

utile d'encourager l'électrification avec des tarifs de stationnement différenciés. Il estime important de différencier les tarifs en fonction du type de véhicule, en excluant les transports professionnels.

M. Schneeberger passe maintenant au PATPRO, qu'il estime globalement positif. Cependant, il émet quelques points d'attention. La création d'un macaron dédié aux transports professionnels est une mesure positive. Toutefois, il met en garde sur la définition de ce qu'est un transport professionnel. De plus, bien que le soutien au report vers la cyclologistique et le ferroviaire soit positif, il est important de rester prudent quant à l'illusion du Cargo Sous Terrain. Ce projet, pour le moins discutable, pourrait risquer d'ajouter du trafic de camions en surface, en plus de ses coûts et de son impact écologique importants.

L'auditionné conclut en indiquant que, pour lui, dans l'ensemble, les plans d'actions vont dans une direction plutôt bonne. Cependant, il manque une vision dynamique et des objectifs chiffrés (parts modales, émissions de CO₂, espace public). Certaines mesures sont bien pensées, d'autres sont insuffisantes, et certaines posent réellement des problèmes. La Coordination transports et déplacements (CTD) propose la création d'un mécanisme de suivi pour informer sur l'avancement de la mise en œuvre de chaque plan, en intégrant le plan climat. Un outil informatique permettant de visualiser l'état des lieux de chaque projet serait intéressant.

Questions des commissaires à la Coordination transports et déplacements()*

Un commissaire (S) pose une question sur le PAMA, spécifiquement sur les améliorations proposées pour les carrefours pour les vélos. Il souhaiterait des exemples concrets de ces améliorations. M. Schneeberger note que, dans les pays du Nord, les aménagements des carrefours sont très différents. Par exemple, sur un site protégé à droite de la route, les cyclistes peuvent être séparés des voitures et avoir la possibilité de rejoindre un sas vélo bien indiqué de l'autre côté, plutôt que de devoir traverser les routes avec beaucoup de véhicules motorisés qui ne comprennent pas toujours les intentions des cyclistes. Il prend l'exemple à Genève, à la sortie du boulevard Georges-Favon pour tourner à gauche en direction de la place de Neuve. Il souligne que les cyclistes sont obligés de croiser les voitures, ce qui pose des problèmes de sécurité.

Un commissaire (PLR) soulève la question de la conciliation entre la sécurisation des voies cyclables et la volonté politique de ne pas imperméabiliser davantage les sols, ce qui engendre des problèmes

environnementaux supplémentaires. Il demande quelles solutions peuvent être envisagées pour créer des aménagements positifs sans ajouter de surfaces imperméables. M. Schneeberger exprime sa sensibilité à la question de l'imperméabilisation des sols. Il rappelle avoir initié une initiative pour le « climat urbain », qui a abouti à un contreprojet soutenu par le Grand Conseil. Ce contreprojet inclut l'objectif de réduire les surfaces asphaltées. M. Schneeberger souligne que des efforts peuvent être faits pour aménager des infrastructures cyclables en utilisant les voies existantes consacrées au trafic motorisé et également de remplacer du béton par de la végétation. Quant à la création d'un véritable métro ou d'autres solutions de transport en commun similaires, il indique que, bien que le tram soit actuellement favorisé et largement utilisé, il est ouvert à la réflexion sur des alternatives telles que le métro ou le train léger. Il insiste sur l'importance d'étudier toutes les possibilités et d'examiner des solutions réalistes adaptées à l'échelle régionale.

Un commissaire (LC) fait référence à l'exemple du boulevard Georges-Favon à vélo et note qu'il existe une piste cyclable sécurisée dans la rue de l'Arquebuse parallèle, qui mène également vers la Migros. Il s'interroge sur la raison pour laquelle cette solution n'a pas été retenue. M. Schneeberger pense que certaines personnes doivent se rendre directement sur le boulevard Georges-Favon. De plus, bien que le passage par la rue de l'Arquebuse soit une alternative, les conditions restent comparables à celles du boulevard Georges-Favon.

Le commissaire observe que, bien que des pistes cyclables de bonne qualité aient été créées, elles ne sont pas toujours utilisées de manière optimale, ce qui réduit leur efficacité. M. Schneeberger lui répond que, bien que de nombreux cyclistes utilisent effectivement la rue de l'Arquebuse, cette rue traverse un secteur fréquenté par les trams, ce qui peut compliquer son utilisation pour les cyclistes.

Le même commissaire pose une question sur l'élargissement de l'autoroute et souligne un point crucial : il se demande quelle a été l'augmentation de la population au cours des dix dernières années. Il s'interroge sur la provenance des 44 000 voitures supplémentaires mentionnées, en supposant que la population reste fixe et que l'on procède à un élargissement des voies. Il cherche à comprendre d'où proviendraient ces voitures supplémentaires.

M. Schneeberger répond en soulignant que la mobilité ne se réduit pas à une simple mécanique des fluides, mais qu'elle dépend de comportements sociaux et de choix individuels. Par exemple, des personnes qui aujourd'hui choisissent de ne pas s'installer plus loin, comme à Morges, pourraient modifier leur décision si l'autoroute était élargie, influençant ainsi leurs choix de déplacement. Il précise que, parmi les 44 000 voitures supplémentaires

anticipées, environ 20 000 représentent en réalité des trajets aller-retour. Divers facteurs pourraient encourager davantage de personnes à utiliser cette autoroute une fois élargie, notamment la réduction temporaire des ralentissements.

Il souligne également que l'augmentation de l'utilisation des voitures est liée à la disponibilité d'infrastructures adaptées à ce mode de transport. Toutefois, il est crucial de faire un choix conscient : l'élargissement des routes, loin de résoudre les problèmes de congestion, pourrait en réalité aggraver la situation. Il cite l'exemple des Etats-Unis, où malgré l'ajout de nombreuses voies au Texas, les bouchons persistent. De plus, il mentionne que la maire de Los Angeles souhaite que les Jeux olympiques se déroulent sans voitures, alors que la ville est entièrement dépendante des transports motorisés individuels, ce qui démontre que la logique d'élargir les routes conduit inévitablement à une impasse similaire.

Un commissaire (S) pose une question complémentaire sur les carrefours aux Pays-Bas, demandant quel serait l'intérêt de leur mise en place. Il prend l'exemple de Georges-Favon et se demande ce qu'il serait nécessaire d'implémenter pour éviter que les cyclistes doivent croiser la route des voitures.

M. Schneeberger répond qu'à cet endroit, deux solutions pourraient être envisagées : soit mettre en place une régulation des feux permettant aux vélos, à la fin de Georges-Favon, au niveau du café Remor, de partir avant les voitures et d'éviter les intersections avec d'autres véhicules ; soit adopter un aménagement de carrefour inspiré des pratiques hollandaises. Il précise qu'il n'a pas étudié en détail les méthodes néerlandaises, mais a souhaité donner un exemple de solutions qui visent à maintenir une séparation permanente entre les cyclistes et le trafic motorisé. Il admet que la mise en œuvre de ces solutions peut être complexe, mais il estime que leur étude mérite d'être envisagée.

Un commissaire (Ve) demande des précisions sur ce que M. Schneeberger entend par « aspect dynamique ». Il s'interroge également sur la possibilité pour l'office cantonal des transports de surveiller les émissions de CO₂ des véhicules, en se demandant si des outils sont actuellement disponibles, si cela est simple ou complexe, et si une telle surveillance est concrètement réalisable.

M. Schneeberger explique que par « aspect dynamique », il entend la nécessité de connaître l'état actuel, d'évaluer les progrès réalisés et de définir des objectifs précis pour l'avenir. Il souligne qu'il manque des objectifs chiffrés sur les résultats à atteindre d'ici 2028, ainsi que des indications claires sur la trajectoire à suivre et sur les moyens d'accélérer les progrès.

M. Maudet, qui assiste à l'audition, revient sur la deuxième question du commissaire concernant la surveillance des émissions de CO₂. Il précise qu'un dispositif est prévu à cet effet et qu'il est administrativement géré par son collègue, M. Hodgers, au sein du service du développement durable. Ce service est chargé de recueillir et d'agrèger les données et de réaliser les évaluations nécessaires. M. Maudet ne peut donc pas fournir de détails précis sur le fonctionnement de ce dispositif, mais confirme que la question est bien prise en charge par son collègue.

Un commissaire (PLR) revient sur la solution à la hollandaise pour les aménagements cyclables, en prenant l'exemple d'Amsterdam. Il explique que, dans cette ville, un contournement routier avec 3 à 4 voies autour de la ville permet d'avoir des carrefours sécurisés pour les cyclistes et autres usagers. Il demande si, pour implanter de telles solutions à Genève, il serait nécessaire de réaliser une traversée du lac pour boucler le contournement et ainsi pouvoir mettre en place des aménagements à la hollandaise. Il fait également une remarque concernant l'impact fiscal d'une nouvelle voie. Il indique que, si la construction de cette voie entraîne un déménagement de nombreux Genevois vers le canton de Vaud, cela pourrait finalement réduire les bénéfices fiscaux. Il estime donc que, sous cet angle, l'ajout d'une troisième voie pourrait ne pas être aussi intéressant.

M. Schneeberger précise qu'il n'y a pas de lien direct entre les deux éléments mentionnés. A Amsterdam, dans les années 70, la ville était extrêmement chargée en trafic, ce qui a conduit à une prise de conscience des nombreux accidents de vélo. Cela a poussé les autorités à aménager des infrastructures cyclables adéquates. Les carrefours à la hollandaise ne nécessitent pas un grand espace et n'ont pas nécessairement été rendus possibles par la construction d'un contournement routier. L'objectif actuel n'est pas de déplacer les voitures vers l'autoroute, mais de réduire le trafic motorisé pour diminuer les émissions de CO₂. Le commissaire souligne que, selon lui, ce sont surtout des voitures non genevoises qui utilisent l'autoroute de contournement, affirmation que l'auditionné décrit comme inexacte. Il y a, selon lui, également de nombreux Genevois qui empruntent cette autoroute de contournement.

Une commissaire (PLR) relate que, pour l'association Pro Vélo, les kilomètres de pistes cyclables ne sont pas aussi importants que leur qualité et leur continuité. Elle demande, pour la CTD, dans quelle mesure les kilomètres de pistes cyclables sont un facteur déterminant.

M. Schneeberger répond que les kilomètres sont importants dans le cadre de l'ambition de mettre en œuvre la loi fédérale. Cependant, il souligne que

l'objectif est aussi d'améliorer la qualité des pistes cyclables. Il faut donc concilier à la fois quantité et qualité pour répondre efficacement aux besoins.

Discussions et votes des amendements sur le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services (PATPRO)

Une commissaire (PLR) présente les amendements du PLR, soulignant que, selon son parti, l'Etat doit encourager sans intervenir directement. Elle précise que les amendements visent à changer certains verbes pour refléter cette idée, rappelant le rôle subsidiaire de l'Etat dans le domaine de la mobilité, un point formel mais important.

M. Maudet assure que ces amendements n'atténuent pas l'importance du sujet, mais qu'ils précisent la position en matière de collaboration avec les acteurs privés, essentiels dans ce dossier. Il souligne la bonne coopération avec les entreprises, qui sont volontaires pour avancer dans cette direction, et considère que les amendements sont en phase avec les attentes du département.

Une commissaire (S) admet les amendements, bien qu'elle ne les partage pas entièrement. Cependant, elle estime que l'action 10 relève davantage des infrastructures que l'Etat devrait créer plutôt que les entreprises.

Un commissaire (Ve) ajoute que l'action 18, concernant les espaces de stockage, relève également des prérogatives de l'Etat, notamment pour la gestion de l'espace public. Il considère que ces deux actions (10 et 18) relèvent des attributions de l'Etat.

M. Maudet précise qu'il n'est pas dans l'intention du Conseil d'Etat de déposer un projet de loi pour concrétiser les actions 10 ou 18. Il insiste sur une logique de partenariat, notamment en ce qui concerne l'espace public, qui pourrait être aménagé en collaboration avec d'autres collectivités publiques. L'objectif est de générer des partenariats, et il ne faut pas s'attendre à une demande de financement public au niveau cantonal pour ces projets.

Un commissaire (UDC) qualifie les amendements de superficiels, sans impact significatif. Il annonce que son groupe s'abstiendra, sauf pour l'amendement proposé par le MCG, et qu'il refusera le PATPRO, ayant été convaincu par les arguments de l'ASTAG.

Vote sur l'amendement lié à l'action 4 – « Encourager les entreprises à partager des flottes de véhicules professionnels » au lieu de « Créer des flottes de véhicules professionnels partagés avec les entreprises volontaires »

Oui : 10 (2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : –

Abstentions : 5 (3 S, 2 UDC)

L'amendement est accepté.

Vote sur l'amendement lié à l'action 10 – « Favoriser la création d'espaces de transbordement pour la cyclologistique » au lieu de « Créer des espaces de transbordement pour la cyclologistique »

Oui : 10 (2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : 3 (3 S)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est accepté.

Vote sur l'amendement lié à l'action 11 – « Encourager le développement de plateformes logistiques permettant la massification et la mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville » au lieu de « Accompagner [...] »

Oui : 10 (2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : –

Abstentions : 5 (3 S, 2 UDC)

L'amendement est accepté.

Vote sur l'amendement lié à l'action 14 – « Encourager le développement d'un système d'automates à colis multiopérateurs » au lieu de « Développer un système [...] »

Oui : 10 (2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : –

Abstentions : 5 (3 S, 2 UDC)

L'amendement est accepté.

Vote sur l'amendement lié à l'action 18 – « Encourager le développement des espaces de stockage (mutualisés ou non) dédiés aux artisans, au centre-ville et dans les nouveaux quartiers » au lieu de « Développer [...] »

Oui : 10 (2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : 3 (3 S)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est accepté.

Vote sur l'action supplémentaire – Améliorer le stationnement des taxis, en particulier dans l'hypercentre

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

Non : –

Abstentions : –

L'action supplémentaire est approuvée à l'unanimité.

Vote final de la résolution approuvant le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services

La présidente met aux voix la résolution approuvant le RD 1590 ainsi amendé :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : 2 (2 UDC)

Abstention : –

La proposition de résolution pour le RD 1590, tel qu'amendé, est approuvée.

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

COMMISSION DES TRANSPORTS
CHRYSTELLE CHARAT (OCT)



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

04.06.2024 Page 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX DU PATPRO 2024-2028

1. Garantir l'accessibilité du trafic professionnel aux différents secteurs de l'agglomération et faciliter les livraisons et les interventions des artisans
2. Améliorer les conditions de circulation et de stationnement des autocars et des taxis et du transport professionnel de personnes en situation de handicap
3. Améliorer l'information sur la mobilité pour les professionnels (chantiers, plans de mobilité, ...)
4. Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs (vélos-cargos, ferroviaire, ...)
5. Mieux définir le transport professionnel pour faciliter l'identification, le contrôle et le respect des réglementations

04.06.2024 Page 2

ACTIONS TRANSPORTS PROFESSIONNELS

Public-cible



1. Créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries.
2. Développer les plans de mobilité d'entreprises pour les déplacements pendulaires et professionnels.
3. Identifier et mettre en œuvre des zones ou des axes où les transports professionnels sont prioritaires.
4. Créer des flottes de véhicules professionnels partagés avec les entreprises volontaires.
5. Améliorer la coordination et l'information autour des chantiers
6. Simplifier les démarches administratives liées aux demandes d'utilisation du domaine public, en étroite collaboration avec les communes

04.06.2024 Page 3

ACTIONS TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Public-cible:



7. Harmoniser les horaires de livraison et tester le décalage des horaires de livraison en dehors des heures de pointes
8. Accompagner la création d'un parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers dans le canton
9. Accompagner la création / le maintien de plateformes de transbordement route / rail, y compris temporaires, pour les chantiers d'importance.
10. Créer des espaces de transbordement pour la cyclologistique
11. Accompagner le développement de plateformes logistiques permettant la massification et mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville
12. Soutenir le report modal vers les modes les moins émissifs pour le transport de marchandises longue distance (ferroviaire, Cargo Sous Terrain, etc).
13. Participer au projet européen ULTIMO pour tester le transport autonome de marchandises.
14. Développer un système d'automates à colis multiopérateurs Sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers et les autres utilisateurs de la voirie aux métiers de la logistique
15. Consolider les itinéraires des convois exceptionnels à très court (chantiers), à moyen et à long termes et dématérialiser les procédures

04.06.2024 Page 4

ACTIONS TRANSPORTS DE PERSONNES ET DE SERVICES

Public cible



17. Réserver des cases de stationnement pour les activités de services (artisans).
18. Développer des espaces de stockage (mutualisés ou non) dédiés aux artisans au centre-ville et dans les nouveaux quartiers.

Public cible



19. Créer une gare routière pour les lignes internationales au P47
20. Permettre l'arrêt des autocars à proximité des attractions touristiques du centre-ville et organiser leur stationnement.

04.06.2024 Page 5

1 CREER UN MACARON PROFESSIONNEL PERMETTANT D'IDENTIFIER LES PROFESSIONNELS SUR LES VOIRIES

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 Bel-Air), et pour les cases 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 pendulaires 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 LALCR pour créer un macaron professionnel pour le stationnement et la circulation et proposer dans ce cadre une définition légale 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 (chantiers, plans de mobilité, etc.).
- Faciliter les livraisons.
- Eviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
- Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports professionnels	OCT	PATPRO	PAST PARR PATC	Communes, Fondation des parkings, Polices, ASTAG, FER, CCIG	Non débuté	Oui

Page 6

2 DEVELOPPER LES PLANS DE MOBILITE D'ENTREPRISES POUR LES DEPLACEMENTS PENDULAIRES ET PROFESSIONNELS

Pourquoi?

Le développement des plans de mobilité des entreprises, particulièrement sur des sites comme celui de la ZIMEYSAVER, est essentiel pour réduire la congestion liée aux déplacements des collaborateurs et leur empreinte environnementale. L'implication des entreprises dans la gestion des déplacements de leurs employés est en effet cruciale pour optimiser l'efficacité des infrastructures existantes et anticiper les besoins futurs en termes de mobilité. L'Etat de Genève promeut les plans de mobilité et encourage les entreprises au bénéfice d'une stratégie de mobilité en leur octroyant le label Ecomobile.

Comment?

- Analyser les habitudes de déplacement des employés et les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité, aux bénéfices des plans de mobilité et aux alternatives existantes au transport individuel motorisé.
- Guider les entreprises pour élaborer des plans de mobilité d'entreprises ou inter-entreprises.
- Soutenir les formations *Mobility manager*.
- Proposer des incitations ou des avantages pour encourager l'élaboration de plans de mobilités.

Dans quels buts?

- Favoriser le report modal vers des modes les moins émissifs.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Entreprises	OCT	PATPRO	PAMA, PATC, PAST, PARR, PCC	FTI, Fondation des Parkings, AZIPRO, CCIIG, FER	En cours	Non

04.06.2024 Page 7

3 IDENTIFIER ET METTRE EN ŒUVRE DES ZONES OU DES AXES OU LES TRANSPORTS PROFESSIONNELS SONT PRIORITAIRES

Pourquoi?

Les professionnels se trouvent souvent bloqués dans les bouchons, ce qui leur impose des pertes de temps importantes dans l'accomplissement de leur activité quotidienne. Si certains professionnels peuvent utiliser des vélos-cargos ou circuler en dehors des heures de pointe, certaines activités n'ont pas d'alternative.

Comment?

- Définir des mesures de priorisation des transports professionnels par le biais de tests et de projets-pilotes, par exemple par la réservation de voies de circulation, selon des principes qui seront à définir (secteurs, cibles, moyens), et la mise en place de zones de priorisation à l'instar de la mesure déjà mise en œuvre dans le secteur de Bel-Air.
- Mettre en place des mesures de contrôle et de verbalisation des contrevenants.
- Déterminer si des synergies peuvent se dégager pour prioriser conjointement les transports publics, les modes actifs et les covoitureurs en restreignant l'accès des transports individuels motorisés pendulaires, en particulier dans le centre.

Dans quels buts?

- Faciliter l'accessibilité pour les transports professionnels.
- Promouvoir l'innovation pour un transport professionnel efficace et durable.
- Faciliter les livraisons.
- Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
- Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports professionnels	OCT	PATPRO	PARR, PAST	Communes, ASTAG, FER	Non débuté	Oui

04.06.2024 Page 8

4 CREER DES FLOTTES DE VEHICULES PROFESSIONNELS PARTAGES AVEC LES ENTREPRISES VOLONTAIRES

Pourquoi?

Certaines zones industrielles ou hôtels d'entreprises accueillent des entreprises diverses dont le point commun est le besoin en déplacements. Ces entreprises n'ont pas toujours les moyens d'avoir une flotte de véhicules différenciée et celle-ci se compose donc souvent uniquement de camionnettes ou de voitures. Disposer d'une flotte de véhicules partagée entre plusieurs entreprises permet de diversifier les types de véhicules pour répondre au mieux aux besoins spécifiques de déplacements. De plus, la mutualisation des flottes permet de limiter les coûts liés au stationnement, à l'assurance et à l'acquisition des véhicules. L'Etat de Genève s'associe à des initiatives privées notamment celle de l'académie de la mobilité du TCS pour développer des solutions de véhicules partagés utiles également aux transports professionnels. Cette mesure peut aussi s'intégrer dans un plan de mobilité d'entreprises et peut trouver des synergies avec l'installation de bornes de recharge.

Comment?

- Renforcer le système de vélos-cargos en libre-service.
- Renforcer le partage de véhicules (*carsharing*).
- Créer une flotte de véhicules mutualisée dans une zone industrielle avec les entreprises volontaires.
- Proposer des vélos-cargos en libre-service dans les hubs de mobilité multimodaux.

Dans quels buts?

- Promouvoir l'innovation pour un transport professionnel efficace et durable.
- Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
- Inciter à la mutualisation des véhicules et des espaces.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports professionnels	OCT	PATPRO	PAMA, PAST, PARR, PCC	Académie de la mobilité TCS, FTI, commissions Ecoparc, Fondation des Parkings, AZIPRO, AZIPLO, Centrale mobilité	Non débuté	Oui

Page 9

5 AMELIORER LA COORDINATION ET L'INFORMATION AUTOUR DES CHANTIERS

Pourquoi?

L'amélioration de la coordination et de l'information autour des chantiers est une initiative indispensable pour réduire les perturbations et les désagréments causés par les chantiers, qui peuvent souvent générer des embouteillages, des déviations imprévues et une confusion pour les professionnels. Cela contribue également à garantir la sécurité des travailleurs et du public en évitant les conflits et en gérant mieux les zones de travaux.

Comment?

- Promouvoir les outils de communication-chantiers existants auprès des organisations faitières.
- Présenter les chantiers à +4 mois aux organisations faitières par le biais du Conseil du transport privé professionnel de marchandises (CTPPM).
- Présenter les cartes des infrastructures planifiées à +10 ans, mises à jour annuellement aux organisations faitières par le biais du CTPPM.
- Etablir un lien entre la Plateforme Chantier Mobilité (PCM) et les transporteurs exceptionnels.
- Améliorer la prise en compte des piétons et des cyclistes lors des chantiers qui empiètent sur les trottoirs et les aménagements cyclables dans les directives chantiers.

Dans quels buts?

- Améliorer l'information sur la mobilité pour les professionnels (chantiers, plans de mobilité, etc.).
- Mieux prendre en compte les gabarits exceptionnels dans les processus d'autorisation, de chantiers ou de projets.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports professionnels	OCT PCM	PATPRO	PAMA, PAST, PARR, PATC	OCGC, Communes, SIG, TPG, CFF, TCS	En cours	Non

Page 10

6 SIMPLIFIER LES DEMARCHES ADMINISTRATIVES LIEES AUX DEMANDES D'UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC EN ETROITE COLLABORATION AVEC LES COMMUNES

Pourquoi?

Les démarches administratives pour utiliser le domaine public sont nombreuses et diverses, ce qui peut engendrer une perte de temps et une incompréhension des professionnels. En effet, la répartition des responsabilités entre les offices de l'Etat et les communes est complexe et peut être mal connue. Par ailleurs, les processus ne sont pas identiques entre les communes.

Comment?

- Réaliser un état des lieux des démarches administratives en lien avec les demandes d'utilisation du domaine public dans le canton et faire un benchmark des procédures dans d'autres cantons suisses.
- Analyser l'opportunité, en consultant les maîtres d'ouvrages publics et les professionnels, de regrouper les démarches administratives liées à l'utilisation du domaine public sur une même page web.
- Clarifier les bases légales réglant les démarches d'utilisation du domaine public et le cas échéant proposer des modifications / simplifications.
- Améliorer la synergie entre les offices responsables pour réduire le délai de traitement des dossiers.
- Proposer, à terme et en cas d'utilité avérée, un guichet unique sur l'ensemble du canton pour toutes les démarches affectant le domaine public.

Dans quel but?

- Simplifier les démarches administratives et réduire le temps de traitement des dossiers d'utilisation du domaine public.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Entreprises	OCT	PATPRO		OCSIN, OAC, Inspection des chantiers, OCGC, OCEV-SABRA, Polices, Communes, SIG, TPG, CFF, FMB	En cours	Non

Page 11

7 HARMONISER LES HORAIRES DE LIVRAISON ET TESTER LE DECALAGE DES HORAIRES DE LIVRAISON EN DEHORS DES HEURES DE POINTE

Pourquoi?

Les horaires de livraison sont régis par des arrêtés de circulation. Dans la plupart des cas, ces derniers s'appliquent à une seule rue, ce qui peut engendrer des réglementations différentes d'une rue à l'autre et provoquer un manque de cohérence et de compréhension des livreurs, notamment autour des rues basses. De plus, les livraisons sont généralement autorisées peu avant l'ouverture des magasins, ce qui coïncide avec l'heure de pointe du matin et participe à la congestion du trafic à ces heures. De ce fait, une amélioration de la lisibilité des horaires de livraison de même que leur décalage en dehors des heures de pointe semblent nécessaires. Il faut toutefois noter que les heures de livraison autorisées sont contraintes par la réglementation fédérale interdisant le trafic poids-lourds entre 22h et 5h et par les restrictions liées à l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Par ailleurs, les chauffeurs doivent respecter des périodes de repos selon l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR). Une carte des horaires de livraison a par ailleurs été créée dans le cadre du PAM 2019-2023.

Comment?

- Mettre à jour la carte des horaires de livraison.
- Etudier les horaires de livraison à mettre en place, en partenariat avec les commerces et les communes.
- Harmoniser les horaires de livraison par zones sans les réduire pour éviter une multiplication de véhicules circulant dans une durée de temps très courte.
- Évaluer l'opportunité de décaler les horaires de livraison avant ou après les heures de pointe.

Dans quels buts?

- Faciliter les livraisons.
- Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	OCT	PATPRO		Communes, GE-Commerces, SCRHG, OCEV-SABRA	Non débuté	Oui

Page 12

8 ACCOMPAGNER LA CREATION D'UN PARKING POIDS-LOURDS ET VEHICULES UTILITAIRES LEGERS DANS LE CANTON

Pourquoi?

Le stationnement des poids-lourds (PL) et de leur remorque, ainsi que des véhicules utilitaires (VUL) des entreprises pose des problèmes dans certaines rues, notamment dans les zones industrielles. En effet, cela occupe l'espace public de façon anarchique et diminue la visibilité, ce qui peut engendrer des situations accidentogènes. Pour faciliter le stationnement des poids-lourds et des remorques, un parking poids-lourds est nécessaire. On distingue quatre types de besoins :

1. le stationnement de véhicules des entreprises de la zone;
2. le stationnement de remorques de véhicules provenant de l'extérieur du canton, le temps de faire une tournée au centre-ville;
3. le stationnement des poids-lourds pour permettre le repos du chauffeur;
4. le stationnement d'attente avant la livraison.

Comment?

- Identifier les opportunités dans les parkings privés existants et sur la voirie pour améliorer la situation pour les poids-lourds à court terme. Les solutions sur voirie devront être temporaires, dans l'attente de projets sur domaines privés.
- Mettre sur pied un projet de parking précisant les besoins, le financement et le foncier nécessaire (en mettant l'accent sur la nécessité de superposition des activités).

Dans quel but?

- Eviter les conflits avec les autres usagers des voiries.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	Communes OCT FTI	PATPRO	PAST	Fondation des parkings, Commissions Ecoparc, OFROU, DPA, OCEV-GESDEC, Palexpo	En cours	Non

Page 13

9 ACCOMPAGNER LA CREATION / LE MAINTIEN DE PLATEFORMES DE TRANSBORDEMENT ROUTE / RAIL, Y COMPRIS TEMPORAIRES POUR LES CHANTIERS D'IMPORTANCE

Pourquoi?

Les flux de chantier représentent près de 50% des tonnages transportés sur le canton, la plupart en camion. Des sillons ferroviaires pour le fret restent inutilisés en dehors des heures de pointe. Les chantiers ont la possibilité de s'organiser pour évacuer les déblais aux heures où des sillons sont disponibles mais la distance entre le chantier et les voies de débord, où le transbordement des matériaux de chantier est possible, est souvent rédhibitoire, raison pour laquelle les camions se rendent directement aux exutoires. La création de plateformes temporaires pour les gros chantiers, à l'image de la plateforme pour le chantier de la tour Pictet, doit donc être facilitée pour rapprocher les lieux de transbordement des chantiers.

Comment?

- Identifier les chantiers importants sur les 5 prochaines années.
- Identifier les possibilités de mutualiser les infrastructures et les flux de chantier.
- Faciliter l'accès au rail pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux de chantier.
- Sensibiliser les maîtres d'ouvrage publics ou privés à l'utilisation du rail pour l'évacuation des matériaux de chantiers.

Dans quels buts?

- Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
- Systématiser la prise en compte des questions logistiques dans les projets d'aménagement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	FTI DPAV FPAV	PATPRO	PCC Plan de gestion des déchets	OCT, OU, DPAV, OAC, OCEV- GESDEC, CFF, CFF Cargo, communes	1 ^{er} exemple: chantier tour Pictet	Non

Page 14

10 CRÉER DES ESPACES DE TRANSBORDEMENT POUR LA CYCLOGISTIQUE

Pourquoi?

L'utilisation de vélos-cargos pour la livraison du dernier kilomètre est efficace sur un rayon de 2-3 kilomètres et dans une zone dense. Dans la plupart des cas, les marchandises parcourent une distance plus importante avant d'arriver à leur destinataire et un transbordement est alors nécessaire pour ce dernier kilomètre. Même si l'Etat subventionne l'acquisition de vélos-cargos par les petites et moyennes entreprises et tient compte des besoins des vélos-cargos dans la réalisation d'infrastructures cyclables, les camions et camionnettes restent les véhicules les plus utilisés pour la livraison du dernier kilomètre, notamment car le transbordement à proximité du centre-ville est souvent compliqué.

Cet état de fait n'est souvent ni économique, ni efficace et impose des nuisances importantes. Pour faciliter un transbordement vers la cyclologistique, des espaces de transbordement doivent se situer à proximité directe du centre-ville, sans toutefois être difficile d'accès pour les camions et camionnettes, et être sécurisés. Ces aspects doivent être intégrés plus systématiquement dans la planification des nouveaux quartiers.

Comment?

- Identifier les zones propices à l'installation d'espaces de transbordement.
- Mettre sur pied une solution sécurisée et multi-acteurs.

Dans quels buts?

- Promouvoir l'innovation pour un transport professionnel efficace et durable.
- Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
- Faciliter les livraisons.
- Eviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
- Inciter à la mutualisation des véhicules et des espaces.
- Systématiser la prise en compte des questions logistiques dans les projets d'aménagement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	OCT	PATPRO	PAMA PCC	Communes, Cyclologistes	1 ^{er} exemple: Nano-hubs	Oui

Page 15

11 ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DE PLATEFORMES LOGISTIQUES POUR MUTUALISER ET MASSIFIER LES FLUX À L'ENTREE DU CENTRE-VILLE

Pourquoi?

Les centres de distribution urbaine (CDU) sont des halles logistiques, idéalement connectées au réseau ferroviaire, à partir desquelles s'organisent la livraison du dernier kilomètre. Les principes de mutualisation et de massification des flux y sont donc prioritaires pour le dernier kilomètre, tout comme l'approvisionnement par mode ferroviaire pour les longues distances. A Genève, deux halles logistiques existantes ont les caractéristiques pour en faire des CDU. La halle logistique CFF de la Praille et le centre postal de Montbrillant, ce dernier étant toutefois moins adapté à une desserte routière de par sa localisation très centrale. Une halle logistique de ce type pourrait également voir le jour à Praille-Ouest.

Comment?

- Accompagner la reconstruction de la halle CFF à la Praille.
- Préciser les besoins pour une halle logistique à Praille Ouest.
- Etudier l'opportunité, en coordination avec la Poste, d'optimiser l'usage de la halle logistique de Montbrillant.

Dans quels buts?

- Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
- Faciliter les livraisons.
- Inciter à la mutualisation des véhicules et des espaces.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	OCT FTI (Prairie-Ouest) CFF (Prairie)	PATPRO	PdCom Ville de Genève PCC Perspective générale CFF-GE	Ville de Genève, DPAV, CFF, Poste, Carouge, Lancy, Vaud, France, DPA	En cours	Non

Page 16

12

SOUTENIR LE REPORT MODAL VERS LES MODES LES MOINS EMISSIFS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE (FERROVIAIRE, CARGO SOUS TERRAIN, ETC.)

Pourquoi?

Le fret ferroviaire participe au désencombrement des routes, en offrant une solution massifiée et efficace. Si les sillons ferroviaires pour le fret sont saturés aux heures de pointe, il subsiste un potentiel d'optimisation aux heures creuses qu'il convient de développer. *Cargo Sous Terrain* (CST) est un projet d'infrastructure souterraine pour le transport de marchandises palettisables entre St-Gall et Genève. Il permettrait, à l'horizon 2050, de délester l'autoroute de 40% des camions qui y circuleraient.

Comment?

- Faciliter les transbordements route / rail au plus proche des destinataires finaux.
- Promouvoir le fret ferroviaire.
- Aider les acteurs à s'organiser pour profiter du fret ferroviaire grâce à la mutualisation.
- Optimiser l'usage des sillons ferroviaires fret aux heures creuses.
- Participer à l'étude d'opportunité CST sur le tronçon Berne-Yverdon.

Dans quels buts?

- Promouvoir l'innovation pour un transport professionnel efficace et durable.
- Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
- Faciliter les livraisons.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	OCT	PATPRO	PATC PCC	Cantons de VD, BE, FR, FTI, DPAV, OU, OCEV-SERMA, Cargo Sous Terrain, OFT, Genève-Aéroport, CFF	En cours	Non

Page 17

13

PARTICIPER AU PROJET EUROPEEN ULTIMO POUR TESTER LE TRANSPORT AUTONOME DE MARCHANDISES

Pourquoi?

Le projet AVENUE a posé les bases du développement de navettes autonomes pour le transport de passagers. Dans son prolongement, le projet ULTIMO a pour objectifs de développer la mixité des services (logistique, personnes) offerts par des véhicules autonomes, de façon à exploiter de manière plus efficace les véhicules, à répartir le transport de marchandises en dehors des heures de pointe et à diminuer le coût de la logistique du dernier kilomètre, en la rendant plus autonome, plus facile à planifier et en renforçant la couverture des zones peu ou mal desservies, sans contraintes de personnels roulants.

Comment?

- Développer les interfaces de programmation d'applications (API) permettant une agilité des services à la demande.
- Mettre en place un modèle opérationnel et économique viable.
- Tester un service porte-à-porte, à la demande, sur le segment du dernier kilomètre.

Dans quels buts?

- Promouvoir l'innovation pour un transport professionnel efficace et durable.
- Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
- Inciter à la mutualisation des véhicules et des espaces.
- Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	TPG UNIGE OCT	PATPRO	PATC	DGDERI OVO logistique urbaine	Projet AVENUE réalisé Projet ULTIMO en cours	Oui

Page 18

14 DEVELOPPER UN SYSTEME D'AUTOMATES À COLIS MULTIOPERATEURS

Pourquoi?

La livraison des particuliers et des commerces se fait la plupart du temps en porte-à-porte, ce qui engendre une circulation accrue dans les quartiers, des arrêts de véhicules fréquents et du temps perdu par les livreurs. Les automates à colis permettent de centraliser les livraisons en un point, réduisant ces nuisances.

Un système d'automates à colis multiopérateurs permet d'offrir des services à une large palette d'utilisateurs. Les commerces locaux peuvent les utiliser pour le click and collect, les particuliers pour s'échanger des objets ou pour de la consignation.

Comment?

- Tirer le bilan du projet d'automate à colis CHIP.
- Participer à l'élaboration de la stratégie MyPost24 2.0 de la Poste.
- Analyser l'opportunité d'installer des automates à colis dans les hubs de mobilité multimodaux.

Dans quels buts?

- Promouvoir l'innovation pour un transport professionnel efficace et durable.
- Faciliter les livraisons.
- Eviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
- Systématiser la prise en compte des questions logistiques dans les projets d'aménagement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	OCT	PATPRO	PAMA	DGDERI, OU, Communes, Poste, ASTAG, GE-Commerces, NODE, DPA	Projet-pilote en cours	Oui

Page 19

15 SENSIBILISER LES LIVREURS AU RESPECT DES AUTRES USAGERS ET LES AUTRES UTILISATEURS DE LA VOIRIE AUX METIERS DE LA LOGISTIQUE

Pourquoi?

L'activité de livraison entre souvent en conflit avec la circulation des autres véhicules, générant tensions et situations à risque d'accidents. Si les livreurs ont le droit de s'arrêter sur les trottoirs, pour autant qu'ils ne gênent pas la circulation, leur arrêt ne doit pas mettre en danger les autres utilisateurs de la voirie et leur livraison doit se réaliser sans délais. A l'inverse, les cyclistes et les piétons ne sont souvent pas conscients des contraintes et difficultés de circulation des véhicules de livraison et des poids-lourds en ville.

Comment?

- Proposer aux associations de dispenser une formation rappelant les règles en matière de livraison en milieu urbain.
- Proposer à Pro Vélo de dispenser une sensibilisation à la profession de livreurs / chauffeur poids-lourds pour les cyclistes.
- Contrôler et verbaliser plus systématiquement les usagers de la voirie dont le comportement crée des situations accidentogènes.

Dans quels buts?

- Faciliter les livraisons.
- Eviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
- Systématiser la prise en compte des questions logistiques dans les projets d'aménagement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	OCT	PATPRO	PAMA, PARR	OCV, ASTAG, Pro-vélo, TCS, Polices, Fondation des parkings	Non débuté	Oui

Page 20

16

CONSOLIDER LES ITINERAIRES DES CONVOIS EXCEPTIONNELS A TRES COURT (CHANTIERS), A MOYEN ET A LONG TERMES ET DEMATERIALISER LES PROCEDURES

Pourquoi?

Les itinéraires pour les convois exceptionnels ne sont pas à jour, ce qui complique la tâche de planification de ces convois et les projets de modification de voiries. Sans base légale contraignante, le maintien des itinéraires tient du bon vouloir des propriétaires des voiries. Par ailleurs, la responsabilité des financements pour l'entretien des ouvrages d'art et leur maintien aux normes n'est pas clairement établie. Les connaissances sur les itinéraires pratiqués par les convois exceptionnels sont limitées car le processus d'autorisation n'est pas dématérialisé. De ce fait, il est difficile d'obtenir des statistiques pour ces convois.

Comment?

- Mettre à jour les itinéraires pour les convois exceptionnels à court terme.
- Envisager des modifications légales pour inscrire le principe des itinéraires sur les convois exceptionnels, y préciser le financement des ouvrages d'art et inscrire les routes concernées dans un règlement d'application idoine
- Planifier les itinéraires pour les convois exceptionnels à moyen et long termes en analysant notamment l'opportunité d'utiliser la ceinture urbaine en priorité et en transformant l'itinéraire I-B (max 320t) en itinéraire I-A (max 480t).
- Analyser l'opportunité de dématérialiser les procédures d'autorisations en utilisant, par exemple, le programme OATE utilisé par d'autres cantons suisses.
- Créer un lien entre la Plateforme chantier-mobilité (PCM), l'OCV et les convoyeurs exceptionnels pour faciliter l'identification d'itinéraires alternatifs en cas de chantier sur les itinéraires habituels.

Dans quels buts?

- Mieux prendre en compte les gabarits exceptionnels dans les processus d'autorisation, de chantiers ou de projets.
- Améliorer l'information liée aux mobilités pour les professionnels (chantiers, plans de mobilité, etc.).

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de marchandises	OCT	PATPRO	PARR	OCV, OCGC, OCSIN, Communes Vaud, France, Convoyeurs exceptionnels	En cours	Non

Page 21

17

RÉSERVER DES CASES DE STATIONNEMENT POUR LES ACTIVITÉS DE SERVICES (ARTISANS)

Pourquoi?

La difficulté à stationner à proximité des lieux d'intervention engendre une perte de temps importante pour les artisans et une circulation inutile dans les quartiers. Pour les interventions planifiées et de longue durée, les professionnels ont la possibilité de réserver des cases de stationnement. Pour les interventions courtes ou en urgence, il paraît difficile de réserver systématiquement des stationnements, au risque de générer des démarches administratives chronophages. De ce fait, il paraît intéressant de faciliter le stationnement des professionnels en leur réservant des cases, là où cela est le plus utile.

Comment?

- Identifier les véhicules pour lesquels une réservation de places est nécessaire.
- Identifier les secteurs dans lesquels les artisans peinent à intervenir.
- Identifier la signalisation ou les marquages nécessaires pour permettre un stationnement exclusivement réservé aux artisans.

Dans quel but?

- Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de services	OCT	PATPRO	PAST	Communes, Fondation des parkings, FER	Non débuté	Oui

Page 22

18 DÉVELOPPER DES ESPACES DE STOCKAGE (MUTUALISÉS OU NON) DÉDIÉS AUX ARTISANS AU CENTRE-VILLE

Pourquoi?

Les artisans peinent de plus en plus à intervenir au centre-ville. En effet, ceux-ci sont souvent bloqués dans les bouchons et ont des difficultés à stationner. Si certains déplacements ne peuvent se faire qu'en véhicule utilitaire, de par la nature des marchandises / outils à transporter, d'autres pourraient être réalisés en vélos-cargos, pour autant que les distances à parcourir restent raisonnables. On constate effectivement une croissance de l'utilisation de vélos-cargos pour les interventions professionnelles. L'association des artisans à vélos a récemment été créée pour représenter ces intérêts.

Les espaces de stockage dédiés aux artisans au centre-ville permettent de disposer du matériel nécessaire à proximité des lieux d'intervention. De ce fait, l'utilisation de vélos-cargos devient plus intéressante car il n'est pas obligatoire de repasser au siège de l'entreprise (souvent en périphérie). Si l'utilisation d'un véhicule utilitaire s'avère indispensable, en cas de besoin, le matériel reste à proximité, ce qui limiterait les kilomètres à parcourir.

Comment?

- Evaluer les besoins des entreprises.
- Identifier les locaux.
- Définir le modèle d'affaire et de gestion.

Dans quels buts?

- Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
- Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.
- Inciter à la mutualisation des véhicules et des espaces.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de services	OCT	PATPRO		Communes, Artisans à vélos, FER, Régies immobilières, Fondation des parkings	Non débuté	Oui

Page 23

19 CREER UNE GARE ROUTIERE POUR LES LIGNES INTERNATIONALES AU P47

Pourquoi?

La Place Dorcière qui accueille actuellement la gare routière va être entièrement réaménagée. Ce réaménagement ne permettra plus d'accueillir les autocars internationaux, raison pour laquelle une nouvelle gare routière doit être construite près de l'aéroport. Le P+R P47 répond à tous les critères pour accueillir une gare routière pour des lignes internationales. Il est directement connecté à l'autoroute et sera relié aux transports collectifs avec le futur tram des Nations / Ferney et les lignes de bus déjà existantes longeant la piste, ce qui le placera à cinq minutes de l'aéroport et de sa gare CFF. Il disposera également d'un parking permettant un stationnement aisé pour la dépose-reprise des usagers et usagères.

Comment?

- Réaliser une nouvelle gare routière internationale sur la future interface multimodale du P47 à l'horizon 2027, concomitamment avec la mise en service du tram Nations / Ferney.

Dans quel but?

- Améliorer les conditions de circulation et de stationnement des autocars.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de personnes	Fondation des parkings	PATPRO	PATC PAST	OCT, AGPA, Helvétie, Genève-Tourisme, Genève-Aéroport, DPA	En cours	Non

Page 24

20 PERMETTRE L'ARRET DES AUTOCARS A PROXIMITE DES ATTRACTIONS TOURISTIQUES DU CENTRE-VILLE ET ORGANISER LEUR STATIONNEMENT

Pourquoi?

La création d'un parking pour les lignes internationales hors du centre-ville et la requalification de la Place Dorcière nécessitent d'étudier les besoins en places d'arrêt et de stationnement des autocars à proximité des attractions touristiques. Faciliter l'arrêt des autocars touristiques au centre-ville et organiser leur stationnement représente donc un enjeu important pour réduire la congestion et les complications logistiques pour les autocaristes.

De plus, cette action favorise une meilleure gestion des flux touristiques, garantissant un équilibre entre l'afflux de visiteurs et la préservation de l'environnement urbain, notamment en limitant la pollution due aux circulations incessantes des autocars en recherche de stationnement.

Enfin, elle contribue à offrir une expérience touristique plus fluide et agréable en permettant aux visiteurs d'accéder plus facilement aux sites et attractions du centre-ville.

Comment?

- Evaluer les besoins pour les autocars touristiques, en identifiant les sites stratégiques offrant une accessibilité adéquate.
- Adapter ou aménager des espaces spécifiques dédiés au stationnement ou à l'arrêt des autocars, en tenant compte des normes de sécurité, de l'espace nécessaire et des besoins des conducteurs.
- Mettre en place une signalisation claire indiquant les emplacements autorisés pour le stationnement ou l'arrêt des autocars, ainsi que des informations sur les services disponibles à proximité.
- Contrôler le stationnement des autocars pour garantir la rotation des véhicules et éviter la stagnation excessive.

Dans quel but?

- Améliorer les conditions de circulation et de stationnement des autocars.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	Statut	Test
Transports de personnes	OCT Ville de Genève	PATPRO	PATC PAST	Fondation des parkings, Genève-Tourisme, AGPA	En cours	Non

Page 25

CONCLUSION

Un plan d'actions qui:

- Couvre les différents transports professionnels
- Propose des priorisations en faveur des professionnels
- Favorise le report modal

- Merci pour votre attention!



Prise de position – Audition sur le RD-1590 et RD-1591

Genève, le 25 juin 2024

Madame la Présidente,

Mesdames et Messieurs les membres de la commission des transports. Nous vous remercions d'avoir donné une suite favorable à notre demande d'audition concernant le RD-1590 et le RD-1591.

Présentation

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

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

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

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

A. Contexte général

L'ASTAG-Genève souhaite s'exprimer sur les différentes propositions formulées par le Conseil d'Etat (ci-après : le « CE ») dans le cadre du Plan d'action transport professionnel et du Plan d'action du Réseau Routier élaborés à la suite des Etats Généraux des Mobilités (ci-après : « EGM ») qui ont pris place courant de l'année 2023. Tout d'abord, nous souhaiterions vous faire part de notre circonspection quant à la méthode retenue pour élaborer ces deux plans. Il nous semble peu opportun d'interroger l'ensemble de la société civile (180 personnes) afin de répondre à des problématiques qui concernent un nombre restreint d'acteurs économiques en charge de l'approvisionnement du Canton. En effet, il est peu probable que les conclusions et actions proposées permettent une résolution des problèmes que rencontrent les acteurs de la mobilité professionnelle. Si certaines de ces actions relèvent du rôle de l'Etat tels que ; la mise en place d'infrastructures publiques permettant le déploiement de nos activités, d'autres sont cependant du ressort exclusif du domaine privé. Comme le disait Friedrich August Von Hayek ; « La lisibilité du plan ne s'explique que par les éléments qu'on a oublié d'y inclure ». Ces deux plans, en l'occurrence, ne permettent pas la mise en application pleine du droit fédéral, de la constitution cantonale ainsi que de la LMCE. Aucune des mesures présentées ne permet de garantir l'approvisionnement du canton, garanti par la LAP, qui est une compétence fédérale dédiée aux acteurs économiques (art. 3 al. 1 LAP). Par ailleurs, elle ne permet pas non plus l'application de l'article 190 CST genevoise ainsi que de sa loi d'application (LMCE) et notamment de l'article 7 al. 7 LMCE.

B. Proposition RD-1590

Nous avons pris la décision de ne pas commenter de manière exhaustive les différentes actions proposées par le CE mais souhaitons avant tout vous faire part d'un avis général en catégorisant les différentes actions présentées.

Actions permettant l'amélioration des infrastructures :

Tout d'abord, nous tenons à relever 3 actions positives sur les 20 présentées relevant du rôle de l'Etat dans la mise en place des infrastructures nécessaires au déploiement des activités des transports professionnels. Vous trouverez ci-dessous les actions en question :

1. Accompagner la création d'un parking pour les poids-lourds et les véhicules utilitaires légers dans le canton
2. Créer une gare routière pour les lignes internationales au parc relais P+R P47
3. Permettre l'arrêt des autocars à proximité des attractions touristiques du centre-ville et organiser leur stationnement.

La première action vise à palier un besoin criant en matière de disponibilités de places de parking pour les véhicules lourds. Nous saluons la prise de conscience du CE et sa volonté de vouloir créer de nouvelles infrastructures pour combler ce besoin en matière de surfaces disponibles destinées au trafic poids-lourd et à tous types d'activités logistique. Nous souhaitons cependant émettre certaines réserves quant à cette action... l'ASTAG-Genève se positionne en faveur de l'économie locale et de ce fait demande à ce que ces infrastructures pour poids-lourds soient réservées exclusivement aux entreprises genevoises. Bon nombre d'entreprises sur le Canton arrivent difficilement à trouver les surfaces nécessaires afin d'exercer leurs activités de transport. Il est de notre point de vue primordial que l'on trouve des solutions d'abord et avant tout pour ces entreprises qui déploient des activités essentielles à la bonne marche de notre économie. Par conséquent, la position de l'ASTAG Genève consiste à requérir de l'Etat qu'il détermine les besoins de l'économie locale en termes de surfaces logistiques sur le Canton (notamment ceux abyssaux sur la Rive Gauche) en collaboration avec lesdits acteurs. Nous requérons également de l'Etat qu'il tienne compte du fait que les entreprises locales actives dans la logistique œuvrent déjà dans le respect des principes écologiques et de durabilité (circuits-courts) maintes fois énoncés par le Conseil d'Etat. L'ouverture de ces parkings à des entreprises étrangères ne permettrait pas le respect de ces principes et favoriseraient les ruptures de charge (dépose remorque) pour les trafics longue distance.

La deuxième action visant à créer enfin une gare routière à dimension internationale est également une excellente nouvelle. Cette action permettra de déplacer une partie des activités de transports de

personnes, à destination ou en provenance de l'international, actuellement basée au centre-ville vers un endroit mieux adapté proche de l'autoroute.

Finalement, nous saluons également le fait de vouloir conserver des arrêts proches des attractions touristique afin de permettre aux touristes d'accéder directement au centre-ville au moyen d'autocars.

Actions permettant un allègement des procédures administratives et la communication :

Nous saluons le fait que le CE souhaite mieux informer sur les chantiers en cours et simplifier les procédures administratives concernant les trois actions ci-dessous :

1. Améliorer la coordination et l'information autour des chantiers.
2. Simplifier les démarches administratives liées aux demandes d'utilisation du domaine public, en étroite collaboration avec les communes.
3. Consolider les itinéraires des convois exceptionnels à très court (chantiers), à moyen et à long termes et dématérialiser les procédures.

Nous souhaiterions cependant apporter une remarque sur la deuxième action concernant les démarches administratives liées à l'utilisation du domaine public. Nous contestons vivement le fait que les transports soient assimilés à des chantiers et doivent faire l'objet d'une demande d'occupation dans le cadre de leurs opérations de chargement / déchargement qui constituent un arrêt et non un parcage au sens de la LCR. Des actions judiciaires sont actuellement en cours devant les tribunaux afin que la ville de Genève stoppe de prélever une taxe inique dans le cadre de réservation de places de stationnement, notamment dans le cadre de déménagement courte durée.

Actions relevant du domaine privé :

Nous tenons maintenant à relever un certain nombre d'actions qui, de notre point de vue, relèvent du domaine privé et plus particulièrement de l'organisation des entreprises et non de l'Etat. Vous trouverez ci-dessous les actions que nous considérons sortir du champ d'action de l'Etat :

1. Développer les plans de mobilité d'entreprises pour les déplacements pendulaires et professionnels.
2. Créer des flottes de véhicules professionnels partagés avec les entreprises volontaires.

3. Harmoniser les horaires de livraison et tester le décalage des horaires de livraison en dehors des heures de pointe.
4. Accompagner le développement de plateformes logistiques permettant la massification et la mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville.
5. Sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers et les autres utilisateurs de la voirie aux métiers de la logistique.
6. Développer des espaces de stockage (mutualisés ou non) dédiés aux artisans, au centre-ville et dans les nouveaux quartiers.
7. Participer au projet européen « ULTIMO », pour tester le transport autonome de marchandises.

Ces différentes actions seront toutes mieux appréciées par les entreprises qui connaissent leurs besoins et sont à même de prendre les dispositions nécessaires à l'exécution des tâches en lien avec leurs activités. Il est une perte de temps et de moyens que l'Etat consacre des ressources à développer et suivre des tels actions.

Actions relevant des compétences fédérales :

Ci-dessous, vous trouverez plusieurs actions dont l'Etat n'a détient pas de compétences en la matière :

1. Soutenir le report modal vers les modes les moins émissifs pour le transport de marchandises longue distance (ferroviaire, projet « Cargo sous terrain », etc.).
2. Accompagner la création et/ou le maintien de plateformes de transbordement route/rail, y compris temporaires, pour les chantiers d'importance.

Le fret ferroviaire est de la compétence de la Confédération et les trafics sont initiés par les entreprises de transport qui trouvent, quand cela est possible, des clients munis également de terminaux ferroviaires. Actuellement, le trafic ferroviaire est saturé au niveau national et il est très difficile de mettre en place de nouvelles lignes pour le transport de marchandises. Quelles compétences supplémentaires pourraient apporter le gouvernement cantonal dans un modèle d'ampleur national et avec des acteurs multiples ? Pour rappel le trafic ferroviaire de marchandises représente 30 % de l'ensemble du trafic de marchandises au niveau national.

Actions mettant en place des infrastructures obsolètes :

Ci-dessous, vous trouverez deux actions qui selon notre expertise en matière de transport de marchandises visent à la mise en place d'infrastructures logistique obsolètes :

1. Développer un système d'automates à colis multi opérateurs.
2. Créer des espaces de transbordement pour la cyclo logistique.

Quels avantages à développer un système d'automates à colis multi opérateurs alors que chaque entreprises et/ou citoyens disposant d'une adresse sont déjà équipés soit en boîtes aux lettres ou boîtes postales ? Concernant la cyclo logistique, nous considérons ce moyen de transport comme ; offrant très peu de confort à nos collaborateurs dans l'exécution de leurs tâches, peu efficient en termes de coûts aux vues du nombre de transbordement ainsi qu'au fort besoin en main d'œuvre afin d'acheminer les marchandises aux destinataires finaux.

Actions dont nous ne pouvons déterminer les conséquences :

Nous saluons la volonté du CE de vouloir trouver des solutions pour soutenir le déploiement des activités logistique nécessaires à l'approvisionnement du Canton. Nous sommes cependant relativement circonspects quant aux deux propositions ci-dessous :

1. Identifier et mettre en œuvre des zones ou des axes où les transports professionnels sont prioritaires
2. Créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries.

Ces actions visant à identifier et faciliter le travail des transports professionnels n'auraient-elles au final pas plus de conséquences négatives sur le trafic ? S'il s'agit de prioriser les transports professionnels sur des voies déjà réservées (ex : bus et tram) sans empiéter sur les autres voies de circulations dédiés aux TIM, nous serions enclins à tenter l'essai. En revanche, nous redoutons que la réservation de voies de circulation dédiées aux TIM pour les transports professionnels ne génère plus du trafic dans d'autres secteurs déjà passablement engorgés. Dès lors, la bonne intention visant à favoriser les transports professionnels serait contrebalancé par l'engorgement d'autres axes.

C. Proposition RD-1591

Contrairement à ce qui a été fait pour le RD-1590, nous ne souhaitons pas grouper et commenter les différentes actions proposées par le CE car elles font toutes parties d'un plan plus large visant à paralyser le trafic motorisé et donc le déploiement des activités de transports professionnels. Nous souhaitons soumettre à votre appréciation les cartes ci-dessous illustrant l'évolution du réseau routier depuis la LMCE à nos jours et le projet du réseau à horizon 2028.

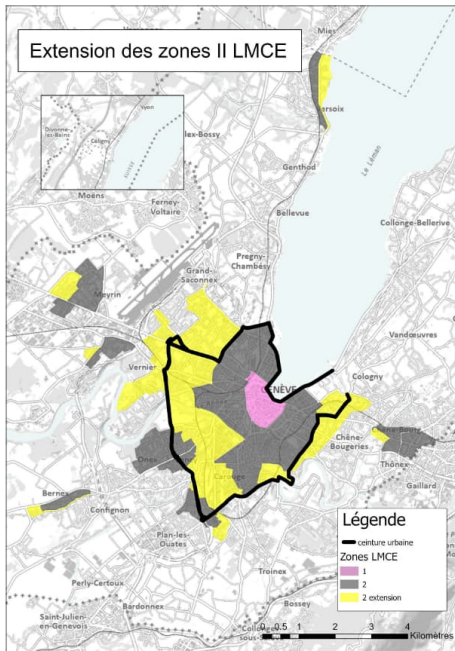


Figure 4 : Mise en cohérence de la hiérarchie du réseau routier avec la classification LMCE

Tout d'abord, nous ne pouvons que constater la volonté du CE de vouloir supprimer des pénétrantes, soit des axes primaires, afin de réduire le trafic de transit en zone II. Il serait intéressant de connaître la manière dont le CE souhaite s'y prendre pour identifier le trafic de transit du trafic inter-quartiers ? Il est de notre point de vue impossible de faire une distinction claire entre ces deux types de trafic. De plus, la reclassification des axes primaires en axes secondaires offrira un argument supplémentaire aux communes pour réaménager les voiries de façon à mettre en place de nouvelles pistes cyclables, ou encore des voies pour les Transports en Commun, rendant impossibles nos activités de chargement/déchargement (cf. Av. du Mail).

Nous avons pris note de la volonté du CE de canaliser le trafic de transit sur la moyenne ceinture et l'autoroute de contournement. Or, ces deux axes sont déjà totalement saturés en heures de pointe et n'offrent à eux seuls pas d'alternative viable. Sur la moyenne ceinture, la fluidité du trafic est entravée par plusieurs feux qui bloquent les TIM et l'engorgement de l'autoroute de contournement n'est aujourd'hui plus à prouver. Nous saluons cependant le soutien du CE en vue de l'élargissement de cette dernière.

Ensuite, nous nous opposons fermement à l'extension de la zone II qui fera peser des contraintes supplémentaires quant à l'accessibilité de quartiers nouvellement inclus afin d'approvisionner habitants, commerces et entreprises en marchandises. Bien que la fluidité du trafic soit garantie en zone II par la LMCE, nous ne pouvons que constater les difficultés rencontrées pour y accéder. De plus, l'inclusion de ces quartiers dans la zone II permettra l'aménagement de pistes cyclables sur le bord des routes rendant impossible pour nos véhicules le chargement et déchargement des marchandises sur les axes concernés.



Enfin, nous constatons à notre plus grand étonnement ainsi qu'à notre plus grand regret l'absence totale d'actions en faveur de la traversée du Lac pourtant votée par 62,8 % des genevois en 2016 et mentionnée à l'art. 7 al. 2 let. C de la LMCE. La Traversée du Lac est par ailleurs prévue par la Constitution genevoise en son article 192A.

L'absence d'engagement du CE en faveur d'un projet, bénéficiant pourtant d'une large majorité populaire, constitue un déni de démocratie qui ne saurait être toléré plus longtemps. Nous ne reviendrons pas sur les bénéfices évidents en matière de trafic de transit qu'apporterait une telle infrastructure.

D. Prise de Position ASTAG-Genève

Nous recommandons aux membres de la commission des transports de rejeter le plan d'actions concernant le transport professionnel ainsi que le plan d'action relatif au réseau routier. Ces deux plans ne garantissent pas la liberté du choix du mode de transport, la fluidité du trafic ainsi que l'accessibilité des transports professionnels dans toutes les zones du Canton en vertu de la LMCE. Le canton de Genève doit se doter de plans ambitieux afin que notre profession puisse déployer sereinement ses activités et assurer l'approvisionnement essentiel au bien-être de la population.

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

Le Président



Andrea GENECAND

Le Secrétaire



Milos BLAGOJEVIC

Remarques complémentaires

Plan d'action des mobilités actives

- Association genevoise ayant pour but de promouvoir l'utilisation quotidienne du vélo
 - Fondée en 1980 (Association pour des pistes cyclables ASPIC)
 - 2'300 membres, 5 collaborateurs à temps partiel
- Représentée par PRO VELO Suisse au niveau fédéral
 - 40 associations régionales, 40'000 membres
- Collectif transfrontalier CICLABLE
 - 21 associations du Grand Genève
- Activités principales :
 - Cours & Formations
 - Activités : Bourses, Samedis du vélo...
 - Sensibilisation : Action lumière, Giratoire, cohabitation,...
 - Commission Technique (Suivi PAMA)



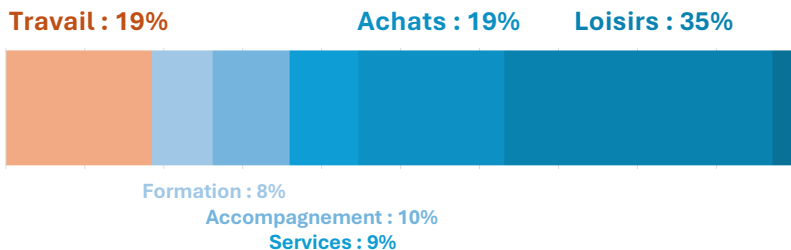
Points notables

- Nouvelle dénomination – Mobilités Actives
- Approche pragmatique
- Importance de la sécurité et de la continuité
- Mesures des résultats

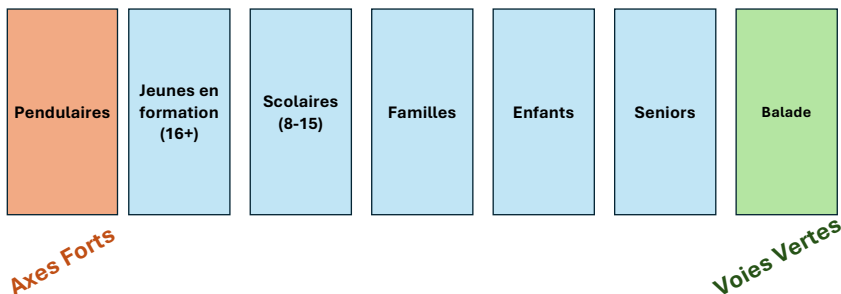
Remarques complémentaires

- Aménagements / Usages et usagers
- Réseau Cyclable Utilitaire – LVC / Ambition
- Actions sur le réseau routier / Soutien aux mobilités actives

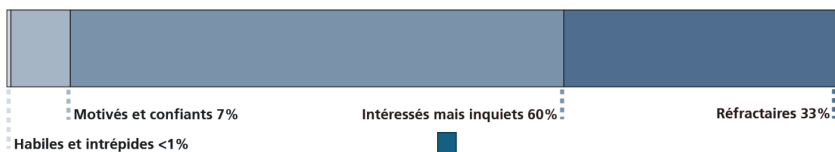
Motifs des déplacements (GE)



Profil des différentes catégories de cyclistes



Catégorisations usuellement reprise en Suisse, notamment Conférence Vélo, Guide Vélo (UNIL/Ouvema), Canton de Vaud, Ville de Berne, ...



Séparation avec le trafic motorisé

- Augmentation du nombre de cyclistes
- Réduction des accidents

Vélo et accessibilité universelle



Extraits de “Les roues du possibles”
(Minis documentaires tournés à Lyon)

Exemple : Stationnement Vélo PMR



Nantes,
Jardin Botanique



Gare de Lancy-Pont-Rouge,
absence de stationnement vélo PMR à proximité des quais

Intégration de tous les usagers et de tous les usages

Action 2 :

Intégration du vélo à l'accessibilité universelle

Extraits PAMA

Action 1 : Les critères de sécurité et de continuité sont les principaux leviers pour encourager à la pratique de la marche et du vélo

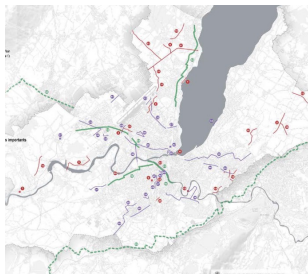
(...)

La planification de ces réseaux doit être achevée en 2028

Action 6 – Carte 3 (extrait) – Axes forts



Action 1 – Carte 1 (extrait) – Infrastructures planifiées



A l'échelle cantonale

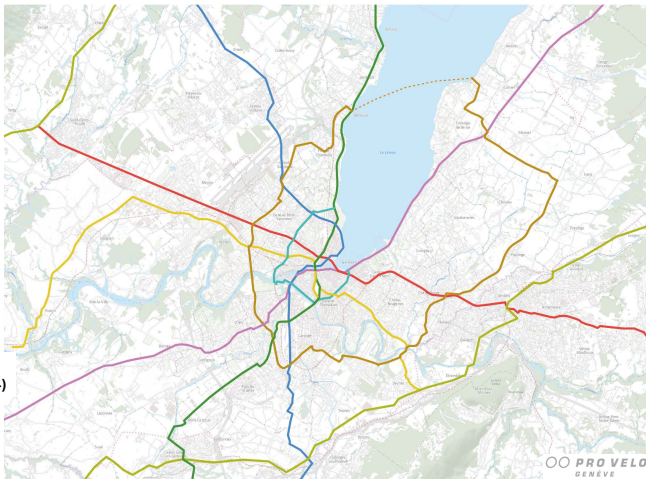
Axes principaux

- A. Meyrin – Annemasse
- B. Jura – Salève
- C. La Plaine – Veyrier
- D. St-Julien – Versoix - Nyon
- E. Chancy – Douvaine

Tangentielles :

- PC - Petite Ceinture (Urbaine)
- MC - Moyenne Ceinture

+ Extension à l'échelle de l'agglomération (VD, 01, 74)

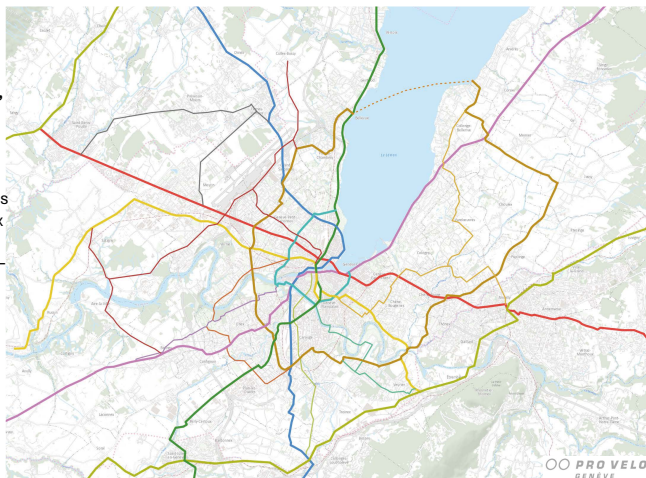


Maillage du territoire :

Itinéraires secondaires, intercommunaux

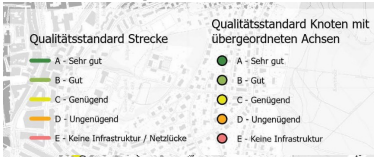
p.ex.

- Veyrier – Vessy - Acacias
- Plan-les-Ouates – Onex
- Bernex – Bâtie
- Corsier - Vandoeuvres – Champel
- Aéroport



Evaluation qualitative des itinéraires (exemple :

Stadt Winterthur )



Umsetzungskonzept Veloschnellrouten
VSR 4, Qualitätsstandard Bestand
 Situation 1:10'000



Propositions pour la planification

Action 1 :

Publication anticipée d'une première version du réseau cyclable utilitaire LVC

Utilisation des critères de qualités

Action 6 :

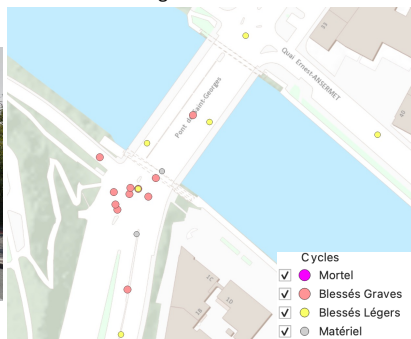
Continuité en reliant deux des demi-axes priorités pour anticiper un premier axe cantonal

Soutien - Plan d'action sur le réseau routier

- Action 4 : Pacification des quartiers
(en lien avec actions 2, 4, 6 liées à la mise en oeuvre de la LMCE)
- Action 10 : Zone accidentogènes et points noirs

Traitement des zones accidentogènes connues

Exemple : un accident grave impliquant un cycliste tous les 16-18 mois au carrefour Route de Chancy / Route des Jeunes / Pont de Saint-Georges



Source : SITG, Statistique d'accidents 2011-2023

Pacification des quartiers et simplification des carrefours

**Filtre mobilité actives
(Chêne-Bougeries)**



**Horaire
(Chênes-Bougerie)**



**Filtre Modal :
Seulement TPG
(Carouge)**



- Usagers et usages (PAMA Action 1 & 2)
 - Aménagements cyclables pour tous “de 8 à 80 ans”
 - Accessibilité universelle
 - Critères d’aménagements : sécurité et séparation des modes

- Réseau Cyclable Utilitaire – LVC (PAMA Action 6)
 - Publication anticipée d’un réseau cyclable utilitaire
 - Continu et s’étendant à l’échelon (inter-)communal

- Actions importantes du PARR
 - Traitement des carrefours et zones accidentogènes (Action 10)
 - Développement des mesures de pacification des quartiers (Action 4)

Eléments du réseau cyclable (extrait PL13061 – Axes forts)

- **Axes forts** : “aménagements pensés prioritairement pour un usage pendulaire” (« Compétence du Canton »)
- **Réseau de déserte** : “dernier maillon (...) accès pourvus en aménagements cyclables pour irriguer les différentes localités et pôles d'intérêt ” (« En général de la compétence des communes »)
- **Voies vertes en cours d'études** : “espaces publics inclusifs, propices à la rencontre, à l'échange et à la promenade (...) vient compléter l'ossature [du réseau cyclable]“ (« Compétence généralement partagée entre le canton et les communes »)

Canton de Berne

Standard d'aménagements – Evaluation des itinéraires

3.2.1 Types d'aménagement à privilégier (catégorie 1)

Type d'aménagement	En localité	Hors localité	Observations/largeurs
Voie cyclable bidirectionnelle insérée le long de la route longeant la route	A	A	Le sentiment de sécurité est généralement plus élevé sur les voies cyclables que sur les bandes cyclables. Les carrefours et les accès privés (aux bâtiments et terrains) restent des endroits à risque, en particulier en localité. Lorsque l'itinéraire cyclable est parallèle à la route, ce sont les transitions aux deux extrémités qui peuvent à l'avenir critiquer. Voie cyclable bidirectionnelle : largeur normale de 3,5 - 4,5 m (largeur minimale de 3,0 m)
Voie cyclable bidirectionnelle en site propre	A	A	Voie cyclable unidirectionnelle : largeur normale de 2,6 m (largeur minimale de 2,2 m)
Voie cyclable unidirectionnelle	B	B	
Bandes cyclables larges	B	B	Avec marquage continu, largeur normale de 2,6 m (largeur minimale de 2,2 m)
Route interdite au trafic motorisé	A	A	En dehors des localités : uniquement lorsqu'une séparation physique n'est ni possible ni adaptée ou ne respecte pas le principe de proportionnalité. Routes/voies équipées d'un signal OSR 2.13 (route de desserte agricole)
« Routes cyclables »	A	A	Routes/voies avec TJM maximum de 400 véhicules/jour (valeur indicative) Zone 30 avec priorité aux intersections mais « pas de priorité » pour les débouchés selon la révision de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre TJM ≤ 2000 véhicules/jour

Vert = bien à très bien adapté Orange = potentiellement adapté Rouge = inadapté
A = Première priorité B = Seconde priorité

3.2.2 Types d'aménagement adaptés pour des tronçons courts (catégorie 2)

Type d'aménagement	En localité	Hors localité	Observations/largeurs
Voies partagées entre piétons et cyclistes			En agglomération, les piétons sont généralement trop nombreux. En localité, il convient de déterminer au cas par cas si l'aménagement est adapté.
Voies réservées aux bus et accessibles aux cyclistes			Décision prise en fonction de la densité des arrêts, de la fréquence des bus, de la largeur des voies et de la déclivité. 3,0 m ou ≥ 4,5 m
Voies réservées aux bus avec bandes cyclables			Décision prise en fonction de la densité des arrêts, de la fréquence des bus, de la largeur des voies et de la déclivité.
Zone 30/ Tronçon 30			Uniquement en cas de TJM ≤ 3000 véhicules/motorsés/jour et flux de circulation relativement élevé Aménagement à prévoir avec retenue en présence de décrochements et de places de stationnement

Vert = bien à très bien adapté Orange = potentiellement adapté Rouge = inadapté

3.2.3 Types d'aménagement inadaptés

Type d'aménagement	En localité	Hors localité	Observations/largeurs
Bandes cyclables étroites			Sur des bandes cyclables, dont la largeur est < 2,2 m, le dépassement en toute sécurité n'est plus garanti dans les limites de l'infrastructure cyclable.
Trafic mixte			Trafic mixte avec TJM > 3000 véhicules/motorsés/jour Trafic mixte en cas de $V_{80} > 30$ km/h

Vert = bien à très bien adapté Orange = potentiellement adapté Rouge = inadapté

Canton de Berne

Standard d'aménagements – Evaluation des itinéraires

SÜR	Cratères	Très bien Standard optimal	Bien Standard	Suffisant Possible sur certains tronçons	Insuffisant Ne satisfait pas aux standards des itinéraires prioritaires	« No go » Inadapté aux itinéraires prioritaires
	Types d'aménagement À examiner selon la situation (en particulier hors localités locales) Catégories, voir 3.2 « Types d'aménagement »	100 % en catégorie 1 : – Voie cyclable bidirectionnelle – Voie cyclable unidirectionnelle – Bandes cyclables larges – Route interdite au trafic motorisé – Rues cyclables	> 80 % en catégorie 1 : – Voie cyclable bidirectionnelle – Voie cyclable unidirectionnelle – Bandes cyclables larges – Route interdite au trafic motorisé – Rues cyclables + 20 % en catégorie 2 : – Voie piétonne et cyclable – Voie réservée aux bus – Zone 30/Tronçon 30	> 60 % en catégorie 1 : – Voie cyclable bidirectionnelle – Voie cyclable unidirectionnelle – Bandes cyclables larges – Route interdite au trafic motorisé – Rues cyclables + 40 % en catégorie 2 : – Voie piétonne et cyclable – Voie réservée aux bus – Zone 30/Tronçon 30	< 60 % en catégorie 1 : – Voie cyclable bidirectionnelle – Voie cyclable unidirectionnelle – Bandes cyclables larges – Route interdite au trafic motorisé – Rues cyclables + 40 % en catégorie 2 : – Voie piétonne et cyclable – Voie réservée aux bus – Zone 30/Tronçon 30	Tronçon en cat. 3 : – Trafic motorisé en cas de TJM > 3000 – Bandes cyclables conventionnelles
Homogénéité Les itinéraires prioritaires doivent être aménagés de manière aussi homogène que possible. Les changements du principe de circulation doivent être limités au strict minimum. Principe de circulation : Circulation motorisée OU séparée du reste du trafic	≤ 0,2 changements/km	≤ 0,5 changements/km	≤ 1 changement/km	≤ 2 changements/km	> 2 changements/km	
Endroits dangereux Endroits (potentiellement) dangereux (carrefours dangereux, tourne-à-gauche, franchissements de voies ferrées etc.) aussi limités que possible	Aucun endroit dangereux	≤ 0,2 endroit dangereux/km	≤ 0,5 endroit dangereux/km	≤ 1 endroit dangereux/km	> 1 endroit dangereux/km	
Sentiment de sécurité Les itinéraires prioritaires doivent éviter les endroits suscitant le stress ou la peur (insécurité, collision), ainsi que les emplacements où le sentiment vis-à-vis de la sécurité de la circulation est faible.	Aucun endroit problématique/km	≤ 0,1 endroit problématique/km	≤ 0,2 endroit problématique/km	≤ 0,5 endroit problématique/km	> 0,5 endroit problématique/km	

Ville de Winterthur

Standards VSR

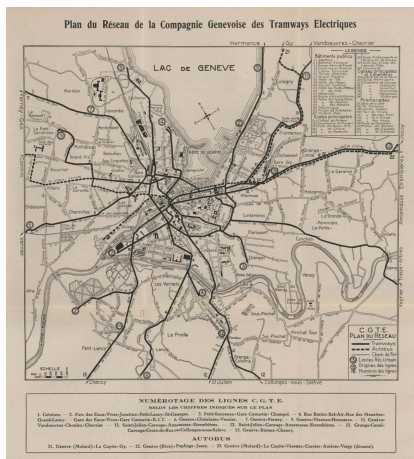
	A VSR Standard	B Out	C Genügend	D Ungenügend	E
Radweg mit Zweirichtungsverkehr + separater Fussweg oder Gehbereich	≥ 4,00 m	≥ 3,00 m	≥ 2,40 m	< 2,40 m	Keine Infrastruktur / Netzlücke
Kombinierter Rad-Fussweg		≥ 4,50 m ≥ 3,50 m bei sehr geringem Fussverkehr	≥ 3,50 m	< 3,50 m	
Kombinierter Rad-/Fusswege mit Einrichtungsverkehr Velo	Für VSR wird die Führung auf kombinierten Rad-/Fusswegen nur in Ausnahmefällen mit geringen Fussgängerfrequenzen empfohlen.		≥ 3,00 m	< 3,00 m	
Velführung richtungsgelennt auf Radstreifen oder Radwegen Auf untergeordneten Strassen = separater Fussweg oder Gehbereich	Radwege (richtungsgetrennt) ≥ 2,50 m je Richtung	Velostreifen ≥ 1,50 m oder Radwege (richtungsgetrennt) ≥ 2,00 m je Richtung	Velostreifen ≥ 1,50 m oder Radwege (richtungsgetrennt) ≥ 1,60 m je Richtung oder Busstreifen (Velo zugelassen) ≥ 4,25 m / ≥ 3,25 m	Velostreifen < 1,50 m oder Radwege (richtungsgetrennt) < 1,60 m je Richtung	
Velführung im Mischverkehr Auf untergeordneten Strassen mit wenig DTV Bewertung gemäss nachfolgender Tabelle «Kriterien für Mischverkehr auf untergeordneten Strassen»	● ● ● ● ● Alle Kriterien treffen zu	● ● ● ● ● Drei Kriterien treffen zu	● ● ● ● ● Zwei Kriterien treffen zu	● ● ● ● ● Ein Kriterium trifft zu	

PLANS D' ACTIONS MOBILITÉS 2024 – 2028



Coordination Transports et déplacements (CTD)

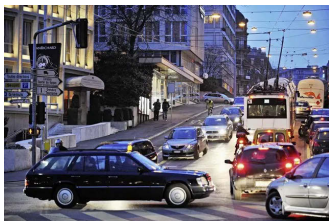
Commission des transports du Grand Conseil · Mardi 27.08.2024



Contexte

Réparer les erreurs du XX^e
siècle

1922: **169 km** de lignes de
trams à Genève

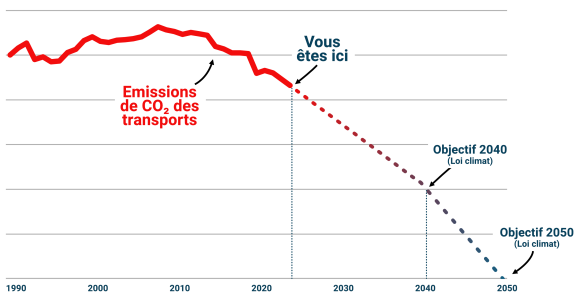


Constat: blocage

- Automobilistes **coincés** dans leurs bouchons
- Ces bouchons **ralentissent** les transports professionnels
- **Faible vitesse commerciale des TPG** car trafic TIM dense (voies propres et régulation manquent)
- Les cyclistes sont en **danger** car manque d'aménagements
- La mobilité piétonne est souvent **inconfortable** (bruit, feux rouges, etc.)

Genève paie son **absence de choix clairs** en matière de politique de mobilité. À trop vouloir satisfaire tout le monde, on ne satisfait personne.

Le secteur des transports doit fortement réduire ses émissions



Sources: OPEY (Office fédéral de l'environnement), Inventaire des gaz à effet de serre; Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique du 30 septembre 2022 (L.01)

Défi

Répondre aux enjeux de mobilité en respectant le **cadre légal** fédéral.

(Loi climat fédérale acceptée en 2023 - 75% de OUI à Genève)

Plans d'actions mobilités 2024 – 2028

Remarques générales

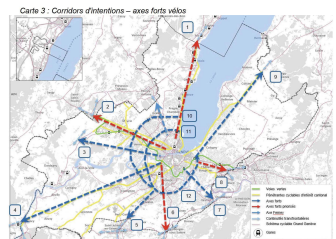
- Orientation globale: **bonne direction**
- Manque une vision **dynamique** (d'où on vient? où veut-on aller?)
- Manque **d'objectifs chiffrés** sur les **parts modales**
- Manque de prise en compte des **objectifs CO₂**
- Manque d'objectifs sur le **rééquilibrage de l'espace public**
- Mesures concrètes: **bonnes pistes**, souvent **insuffisantes** pour sortir du **blocage actuel** et pour respecter le **cadre légal** (loi climat, LMCE, LMD...)



Plan d'actions des mobilités actives

Actions vélo

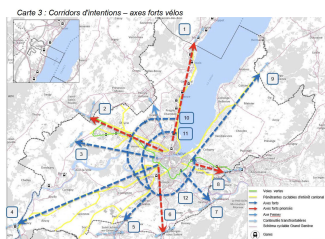
- 80km : **ambition insuffisante** (viser 120km)
- Manque une **ambition sur la part modale du vélo**. Aujourd'hui Genève=8%, on devrait viser 16% d'ici 2028. Nous placerait dans la fourchette basse des villes alémaniques (Winterthur 16%, Berne 19%, Bâle 21%)
- Manque le **centre-ville**
- Ambitions trop faibles sur la **qualité** (largeur, protection) des aménagements
- Manque une action sur les **carrefours**
- Axes forts: **ambition TRÈS insuffisante** (il en faut au moins deux, définitifs, d'ici 2028)



Plan d'actions des mobilités actives

Actions vélo (divers)

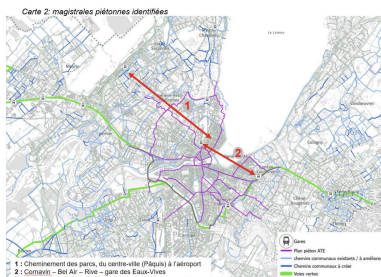
- **Location longue durée**: positif
- Manque un soutien pour **l'entretien** des vélos, manque **d'inventivité sur la signalétique** et les **marquages**: pistes cyclables de **couleur**, **ralentir les cyclistes** dans les zones de conflit, etc.
- Ambition insuffisante pour un véritable **guichet unique cantonal** dans les deux sens (plateforme en ligne pour faire remonter les problèmes et qui montre l'avancement des projets)



Plan d'actions des mobilités actives

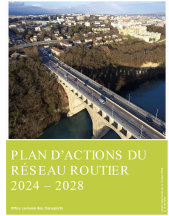
Actions marche à pied

- Itinéraires piétons: très bien de penser en **linéaire** mais manque de véritables **zones piétonnes**
- Deux « magistrales piétonnes »: **ahem...**
- Manque: action sur la **régulation des feux** (gros point noir)
- Manque: la fin des **aménagements partagés vélo/piéton** (conflits)



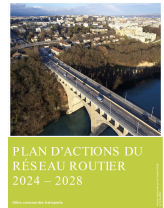
Plan d'actions du réseau routier

- Positif: intention de **réduction du TIM**
- Positif: révision de la **hiérarchie du réseau routier** même si encore **insuffisante**
- Séparation **transport professionnel / trafic privé**: très positif (voies de circulation dédiées, etc.)
- Positif: **pacification des quartiers, modérer la vitesse, traitement des points noirs, mobilité partagée**
- Manquent une **vision dynamique** et des **objectifs chiffrés en part modale** et en termes **d'émissions de CO₂**
- Manque un objectif chiffré de **réduction de l'espace public accordé au TIM** (en lien avec le contreprojet à l'IN182)



Plan d'actions du réseau routier

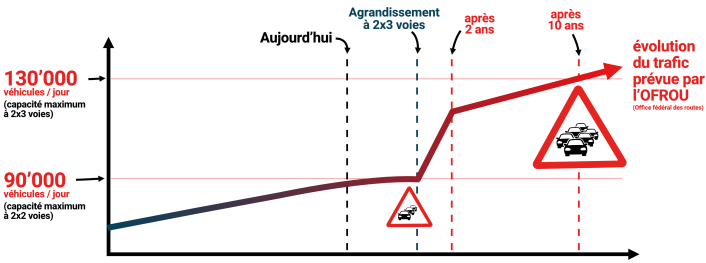
- **Concentrer les flux** sur la ceinture urbaine et l'autoroute: attention, aux nuisances pour les riverains de la ceinture urbaine!
- Co-voiturage: bonne intention mais restera une **solution marginale**
- Mise en œuvre LMCE (partie apaisement des centres) encore **très insuffisante** (manque un bilan et un suivi chiffré)
- **Tarification de la mobilité**: OK pour poursuivre les études, mais attention aux conséquences sociales par exemple en **différenciant les types de véhicules** (Microlino ≠ Ford Raptor) et en fonction des kilomètres parcourus
- **Manque de priorisation des mesures** : il faudrait prioriser celles avec le plus fort impact pour le report modal, par exemple



Plan d'actions du réseau routier

- Désaccord majeur : la poursuite du **développement du réseau autoroutier**

L'A1 Genève-Nyon à 2x3 voies sera saturée en 10 ans !



Evolution du trafic journalier au niveau du pont de la Versoie
Source : Office fédéral des routes, Vengeron – Coppet – Nyon – Projet général, Rapport Technique, 2022

Plan d'actions du réseau routier

L'OFROU prévoit une forte augmentation du trafic en cas d'élargissement.

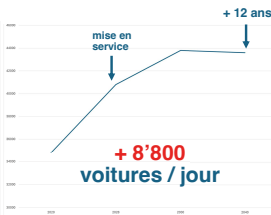
Le Vengeron (GE)

de 87'000 à 131'500 vh/jour



Jonction de Coppet (VD)

de 34'800 à 43'600 vh/jour



Jonction de Nyon (VD)

de 40'800 à 47'800 vh/jour



Elargir l'autoroute c'est permettre la croissance du trafic.

Chiffres: Office fédéral des routes, Vengeron – Coppet – Nyon – Projet général, Rapport Technique, 2022

Plan d'actions du réseau routier

- Prétendre consacrer des voies d'autoroute supplémentaires aux **transports publics** ou au **covoiturage** est une **dangereuse illusion**
- **L'horizon pour l'élargissement de l'autoroute est au minimum 2040**: on ne peut pas attendre 15 ans pour changer les choses



PLAN D' ACTIONS DU
RÉSEAU ROUTIER
2024 – 2028

Office cantonal des transports



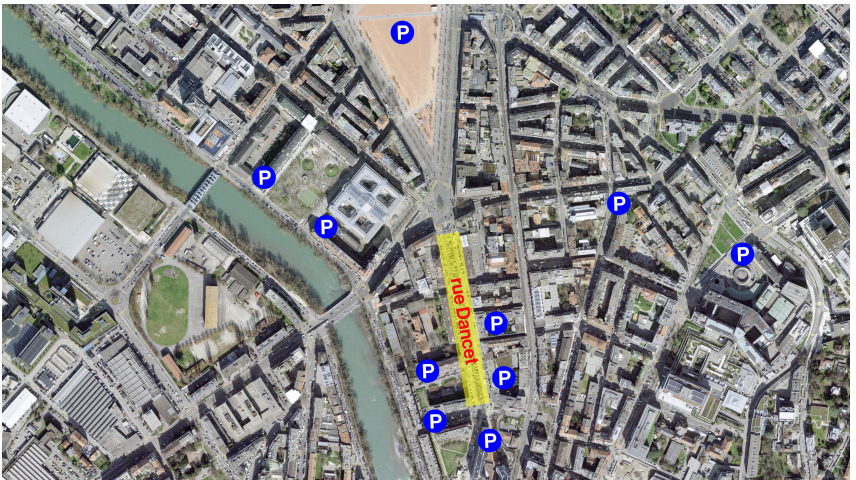
Plan d'actions du stationnement

- Positif: **libérer l'espace public** du stationnement sur voirie
- Positif: distinction **transport professionnel / trafic privé**: **attention à la définition du transport pro. (carreleur ≠ courtier en assurance)** à ne pas limiter aux véhicules électriques
- **P+R : positif** mais **solution marginale** (440'000 voitures passent à la frontière / jour, les P+R captent au mieux 1% des véhicules). Doivent être éloignés du centre!
- Agir sur l'offre et les tarifs des macarons: indispensable de rééquilibrer les tarifs. Il faut une **ambition plus forte!**



PLAN D' ACTIONS
DU STATIONNEMENT
2024 – 2028







Plan d'actions du stationnement

- Positif: amélioration de l'offre en **places livraison** (besoin réel), étendre le **stationnement pour les vélos** (attention à séparer les 2RM des vélos!), **vélos-cargos**, **compensation du stationnement** (mieux exploiter l'existant, y compris à la Fondation des Parkings!), libérer les **vélos-épaves**, **P+R inversé**, **plans de mobilité** dans les entreprises (mais il faut **davantage que de l'incitation**), **mobilité partagée**, etc.
- Stationnement vélos et vélos-cargos: il faut aussi **adapter l'offre** en stationnement!
- Places PMR: **centralisation de la gestion et meilleure visibilité bienvenues**
- Encourager **l'électrification des 2RM** avec des tarifs de stationnement différenciés



PLAN D'ACTIONS
DU STATIONNEMENT
2024 – 2028



Plan d'actions du stationnement

- À faire: **différencier les tarifs en fonction des types de véhicules** (espace occupé, usure de la chaussée, nuisances, bruit, émissions, etc.)



Microlino



≠

Ford Raptor

Plan d'actions du transport professionnel

Dans l'ensemble positif. Points d'attention:

- Créer **un macaron dédié** au transport professionnel est positif. Attention à la **définition** du transport professionnel!
- Soutenir le report vers la **cyclo-logistique** et le **ferroviaire** est positif. Attention à l'illusion **Cargo Sous Terrain**
- Véhicules autonomes: quel **bilan concret** du projet Avenue?
- Gare routière au P47: attention, **très éloigné du centre-ville**
- Autocars touristiques: risque de conflits d'usage – **les gros autocars n'ont pas vocation à faire des « tours de ville »**
- Manque: **véhicules intermédiaires ne sont pas assez pris en compte** (entre vélos et voitures)



Plans d'actions - Résumé

Dans l'ensemble, une plutôt bonne direction.

- Manque de **vision dynamique**
- Manque d'**objectifs chiffrés** (parts modales, CO2, espace public)
- De nombreuses **mesures sont insuffisantes**, d'autres **posent vraiment problème**

Proposition:

Créer un **mécanisme de suivi** qui permettrait d'informer sur l'avancement de la mise en oeuvre de chaque plan, en intégrant le Plan Climat. Un outil informatique informant de l'état des lieux de chaque projet serait intéressant.

Date de dépôt : 7 octobre 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

A titre préliminaire, il est important de souligner que l'ASTAG (Association suisse des transports routiers) section Genève, principale association nationale patronale professionnelle dans le domaine des transports, est opposée au RD 1590, plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028.

La minorité de la commission a été sensible à ses arguments et est même entièrement d'accord avec les principaux griefs exprimés en commission.

La minorité trouve surprenant la manière dont a été initiée la consultation concernant ce RD. En effet, quand on apprend qu'environ 180 personnes, représentant l'ensemble de la société civile, ont été consultées sur ce sujet alors que le secteur des transports, ne comprenant qu'un nombre limité d'acteurs chargés de ce domaine, n'a même pas été entendu dans ses principales remarques, on ne peut même pas s'étonner de cette opposition. C'est aussi ridicule que si l'on allait consulter la Fédération des métiers du bâtiment (FMB) pour savoir s'il fallait réguler le nombre de cerfs dans notre canton.

De plus, les mesures inscrites dans ce plan d'actions ne permettent pas de garantir la mise en application pleine et entière du droit fédéral, de la constitution cantonale et de la LMCE (loi pour une mobilité cohérente et équilibrée).

De même qu'aucune garantie n'est donnée pour l'approvisionnement du canton selon l'art. 3, al. 1 de la LAP (loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays) :

Art. 3 Principe

¹ L'approvisionnement économique du pays incombe aux milieux économiques.

Tout comme il empêche l'application de l'art. 190 de la constitution genevoise qui garantit le libre choix du mode de transport :

Art. 190 Principe

¹ *L'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.*

² *Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.*

³ *Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.*

⁴ *Il encourage la mobilité douce.*

Ainsi que l'art. 7 al. 7 de la LMCE :

Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

⁷ *L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.*

En outre, il a été estimé qu'un certain nombre d'actions ne relèvent pas de la compétence de l'Etat mais du privé pour ce qui concerne l'organisation des entreprises :

Actions :

- 2. développer les plans de mobilité d'entreprises pour les déplacements pendulaires et professionnels ;
- 4. créer des flottes de véhicules professionnels partagés avec les entreprises volontaires ;
- 7. harmoniser les horaires de livraison et tester le décalage des horaires de livraison en dehors des heures de pointe ;
- 11. accompagner le développement de plateformes logistiques permettant la massification et la mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville ;
- 13. participer au projet européen « ULTIMO », pour tester le transport autonome de marchandise ;
- 15. sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers et les autres utilisateurs de la voirie aux métiers de la logistique ;
- 18. développer des espaces de stockage (mutualisés ou non) dédiés aux artisans, au centre-ville et dans les nouveaux quartiers.

Seules les entreprises concernées sont à même de connaître leurs besoins et les mesures à prendre à l'exécution de leurs missions en ce qui concerne ces actions.

Et celles relevant des compétences fédérales :

Actions :

9. accompagner la création et/ou le maintien de plateformes de transbordement route/rail, y compris temporaires, pour les chantiers d'importance ;
12. soutenir le report modal vers les modes les moins émissifs pour le transport de marchandises longue distance (ferroviaire, projet « Cargo sous terrain », etc.).

A préciser que le fret ferroviaire est de la seule compétence de la Confédération.

Pour finir des actions comme :

10. créer des espaces de transbordement pour la cyclologistique ;
14. développer un système d'automates à colis multi-opérateurs ;

sont jugées totalement obsolètes et d'un autre temps. Il n'y a aucun avantage à développer un système d'automates à colis alors que chaque entreprise et/ou particulier dispose d'une boîte aux lettres ou postale. Concernant la cyclologistique, ce moyen de livraison offre très peu de confort et de sécurité aux collaborateurs concernés dans l'exécution de leurs tâches et est peu efficient en termes de coût au vu du nombre de transbordements nécessaires à l'exécution de ces livraisons.

En conclusion, malgré les nombreuses heures de commission passées à discuter d'amendements, amendements qui consistent plus à ~~CENSURER~~ (la décence ne permettant pas ici d'exprimer clairement à l'auteur son point de vue) et qui n'améliorent en rien la situation des transporteurs professionnels et n'ayant pas véritablement toutes les compétences nécessaires à l'élaboration d'un véritable plan de mesures destiné à faciliter la tâche des entreprises concernées, **la minorité vous invite à refuser la prise d'acte du RD 1590 et à refuser sèchement la résolution qui l'accompagne afin que le Conseil d'Etat revoie sa copie et amène de vraies solutions pour le transport professionnel de personnes, de marchandises et de services.**