



Date de dépôt : 15 octobre 2024

- a) RD 1591-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 réseau routier 2024-2028**
- b) R 1049 Proposition de résolution de Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, 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 réseau routier 2024-2028**

Rapport de majorité de Matthieu Jotterand (page 4)

Rapport de première minorité de Stéphane Florey (page 40)

Rapport de seconde minorité de François Baertschi (page 42)



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

R 1049

Signataires : Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, 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 réseau routier 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 réseau routier 2024-2028 du 15 mai 2024 (RD 1591),

approuve le plan d'actions du réseau routier 2024-2028, sous réserve des
amendements suivants :

- chapitre 1 – introduction (ajout) : Loi sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine (L 1 07) ;
- action 1 (modification du titre) : Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain / économique et desservir les nouveaux quartiers / zones industrielles en veillant à la séparation des flux ;
- action 3 (modification du titre) : Renforcer la fluidité des déplacements en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE, en adaptant la régulation lumineuse et en séparant les flux dans la mesure du possible ;
- action 4 (modification du titre) : Accélérer la pacification des quartiers (zones I et II et traversées de localité), notamment par des mesures d'encouragement et d'accompagnement des communes ;

- action 5 (modification du titre) : Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit et améliorer la fluidité en application de l'accord relatif au régime des vitesses du 13 octobre 2023 ;
- action 6 (modification du titre) : Poursuivre le déploiement de la stratégie de régulation du trafic en zones de priorisation LMCE et fluidifier le trafic sur les réseaux primaire et secondaire ;
- action 9 (modification du titre) : Encourager le développement du covoiturage, y compris à l'échelle de l'agglomération ;
- action 11 (modification du titre) : Poursuivre les études de développement du réseau des routes nationales à moyen / long termes, y compris la traversée du lac ;
- action 13 (modification du titre) : Encourager le développement et inciter à la mobilité partagée.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

Le présent rapport porte spécifiquement sur le plan d'actions du réseau routier 2024-2028 et sa résolution d'approbation. Pour les présentations et discussions générales sur les quatre plans d'action en matière de politique de mobilité, prière de se référer au RD 1590-A.

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 réseau routier et de services a été spécifiquement traité lors des séances des 18 et 25 juin, des 20 et 27 août ainsi que des 3, 10 et 17 septembre 2024.

Le présent rapport ne relate que les débats et les votes portant spécifiquement sur le plan d'actions du réseau routier (PARR).

Présentation du plan d'actions du réseau routier

M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (DSM), et M. Laurent Meiffren, ingénieur à l'office cantonal des transports

M. Favre explique que ce plan est en quelque sorte la pièce maîtresse qui articule l'ensemble des actions de la mobilité, car le réseau routier concerne tous les modes de transport. Ce plan comporte des actions liées à la route, à la régulation, à la hiérarchie du réseau routier ainsi qu'aux principes d'organisation de ce réseau.

M. Meiffren rappelle que les députés avaient déjà vu une partie de cette présentation en janvier et que des modifications ont été intégrées suite aux états généraux des mobilités. Le support de la présentation qui suit est annexé au présent rapport.

M. Favre commence avec des commentaires sur les principes généraux du PARR 2024-2028.

Point 3 : ce principe est sensiblement différent, il a été décidé de mettre en avant le principe de l'amélioration la fluidité des déplacements, surtout pour les transports professionnels et collectifs.

Il a ensuite parlé de mettre en cohérence la hiérarchie du réseau routier avec les principes de la LMCE. A chaque révision du plan d'actions, le département met à jour la hiérarchie du réseau routier. Cette mise à jour permet de tenir compte des projets d'infrastructures et la mise en cohérence avec la LMCE.

Les changements ont été opérés à l'intérieur de la ceinture urbaine où ils restreignent le trafic. La loi édicte la restriction du trafic en zone 1 et limite le trafic de transit en zone 2. Le réseau primaire (rouge) y est donc déclassé en réseau secondaire (bleu) pour correspondre à ce principe de la loi. La logique du réseau d'accessibilité correspond à la définition de hiérarchie de réseau secondaire qui permet d'accéder aux quartiers.

Point étendre les zones II de la LMCE pour accompagner les développements urbains : en jaune se trouve l'extension de la zone 2. La ceinture urbaine (ligne noire) ne se trouve ni dans la zone 1 ni la zone 2. Le principe de priorité ne s'y applique pas.

Commentaire sur la carte de synthèse : M. Favre souligne la logique de réseaux de transports radio-concentrés et connectés à des routes de contournement.

Axes pour orienter les actions sur le réseau routier, point 4 : statistiquement, Genève présente le taux le plus faible de surfaces dédiées aux modes de déplacement de toute la Suisse.

M. Favre passe ensuite aux actions thématiques proposées.

1- Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain/économique et desservir les nouveaux quartiers/zones industrielles : 30 projets sont planifiés dans ce plan d'actions, avec un début des travaux avant la fin de l'année 2028. Par exemple, à la suite de la mise en service de la route des Nations, l'espace dévolu au TIM a été réduit sur la route de Ferney pour y construire l'extension du tram jusqu'au Grand-Saconnex, puis Ferney, en améliorant la qualité des espaces publics autour de la route.

2- Poursuivre le déploiement de la ceinture urbaine : il s'agit de préparer les projets du futur de manière à composer avec les limites de l'infrastructure, par exemple le bouclage de la ceinture urbaine qui est un épineux problème et la route qui est aussi une source de nuisances pour les riverains. L'élargissement de l'autoroute a vocation à accueillir une partie du trafic qui passe aujourd'hui sur cette ceinture urbaine faute de passer sur l'autoroute qui est saturée.

3- Renforcer la fluidité des déplacements : la réduction du trafic des pendulaires permet de donner de la place aux autres modes de transport, dont les transports professionnels.

4- Encourager et accompagner les communes à la sécurisation : le canton peut accompagner les communes par la définition de projets concrets et par le biais de financements.

Dans le quartier de la Concorde, le réseau de quartier est aménagé de sorte que le trafic ne puisse pas transiter. Il est aménagé par le biais de zones de rencontre, de zones piétonnes et de rues à sens unique.

5- Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit : la mise en œuvre de cette stratégie est bel et bien prévue dans la temporalité de cette législature et de ce plan d'actions.

6- Poursuivre le déploiement de la stratégie de régulation : pas de commentaire spécifique.

7- Aménager des sites propres pour les TC : cela passe par l'aménagement du réseau routier en aménageant des voies réservées aux transports publics ou la régulation des feux.

8- Elaborer et mettre en œuvre une feuille de route : un forum des mobilités pendulaires a été mis en place avec les acteurs économiques concernés afin d'élaborer une feuille de route pour limiter le trafic des pendulaires. Sa mise en œuvre est prévue dans la temporalité de ce plan d'actions.

9- Développer le covoiturage : l'OCT est engagé avec l'OFROU et la société d'exploitation de l'autoroute ATMB (France) dans la création de voies de covoiturage à la douane de Bardonnex sur les secteurs France et Suisse.

10- Renforcer le traitement des zones accidentogènes : pas de commentaire spécifique.

11- Poursuivre les études de développement du réseau des routes nationales : pas de commentaire spécifique.

12- Achever les études concernant la tarification de la mobilité : le projet de péage urbain a été remis à la Confédération et est actuellement suspendu à l'avis du Conseil fédéral quant à la poursuite ou non de ce principe.

13- Développer et inciter à la mobilité partagée : pas de commentaire spécifique.

14- Renforcer les contrôles du respect des règles de circulation : pas de commentaire spécifique.

Les auditionnés concluent en indiquant qu'il s'agit d'un plan d'actions qui porte une vision véritablement multimodale des infrastructures routières en organisant tous les modes de déplacement et les principes de priorisation.

Questions des commissaires

Un commissaire (UDC) constate que l'extension de la zone 2 reste selon lui une arnaque démocratique. En lisant l'art. 6 LMCE, ils peuvent éventuellement l'adapter, mais les zones ne sont pas mises en annexe de la loi, elles ne sont nulle part. Il n'existe pas de règlement d'application de la LMCE, l'extension des zones reste au bon vouloir du département sans qu'ils puissent vraiment s'y opposer, à moins de refuser le RD. La population ne peut donc pas se prononcer, ce qui dérange l'UDC. Il veut savoir comment ils ont défini l'extension.

M. Favre explique que la LMCE fait l'objet d'une carte (p. 4) faisant partie du PARR, elle est appliquée en matière de description de sa ceinture urbaine et des zones 1 et 2. Un règlement a été réalisé sur la base de la LMCE sur les plans de mobilité d'entreprise, c'est le seul. La LMCE prévoit que le PARR porte la carte et est aujourd'hui soumis à être voté ou amendé. Le commissaire souligne qu'il ne voit aucun moyen de se prononcer sur le plan démocratique.

M. Favre lui répond qu'ils peuvent procéder à tous les amendements qu'ils souhaitent dans le cadre de la résolution. La loi définit et est portée par le PARR, la carte peut être mise à jour en fonction des développements urbains. Les zones 1 et 2 sont censées évoluer avec l'agglomération du canton. Les zones 2, étendues sur la carte, sont issues de réflexions faites sur la base de projets concrets. Sur cette carte, le PAV est entièrement dans la zone 2 grâce aux projets concrets le concernant, ce qui n'était pas le cas auparavant.

L'extension des zones 2 a également été travaillée en collaboration avec les communes concernées. La carte doit refléter les développements planifiés dans la temporalité 2024-2028, donc certaines propositions des communes d'extension de zone 2 ont été refusées au motif que les développements arriveraient plus tard. Certaines communes ont également refusé des extensions de zones 2 qui leur étaient proposées. Par ailleurs, la Ville de Genève voulait étendre la zone 1. L'OCT a expliqué que, si cela faisait sens d'étendre la zone 2 jusqu'à la ceinture urbaine, cela ne fait pas sens d'étendre la zone 1 à l'heure actuelle. Celle-ci aurait par exemple concerné le quartier des Pâquis ; or, il n'y a pas assez de développements prévus pour justifier de cette extension.

Le fait d'avoir une extension en zone 2 ne veut rien dire d'autre que la possibilité pour les communes de déposer des projets pouvant être justifiés à

travers cette carte. Pour étendre une zone en zone 2, elle doit être considérée comme mûre pour accueillir des projets qui favoriseraient les transports publics et les mobilités actives. Mais si la commune n'a pas de projet de pacification d'un bout du centre-ville ou ne prévoit pas une zone de rencontre, ce n'est pas possible. Tout ce qui est réalisé en matière de modification de vitesse, d'aménagement, de stationnement à Genève doit faire l'objet d'un arrêté de circulation ayant fait l'objet d'une enquête publique. Le département peut tenir compte des remarques puis l'arrêté définitif peut faire l'objet d'un recours dans les 30 jours. A l'heure actuelle, une série d'arrêtés sont bloqués par des recours allant parfois jusqu'au TF. L'expression d'un non-accord se réalise aussi par ce biais.

M. Meiffren ajoute qu'ils tiennent compte de divers critères incluant le nombre d'habitants, d'emplois, des services, des commerces et des projets. Les quartiers de Vailly et de la Chapelle font l'objet d'extensions. Les projets ont été développés de sorte à avoir des allées dans le quartier et non pas des axes favorisant le transit.

Une commissaire (S) mentionne le plan de restriction de circulation à Cornavin. Il devait avoir lieu en 2023 dans le projet de mise en œuvre de la LMCE, mais est reporté en 2028. Elle en demande la raison.

M. Favre explique qu'il y a eu un changement de méthode avec l'arrivée du nouveau chef de département. Le prédécesseur n'a pas mis en œuvre les arrêtés en fin de législature et M. Maudet a simplement considéré que la fermeture d'un bout de Cornavin alors qu'il n'y avait pas de travaux qui allaient démarrer ne devait pas avoir lieu. Cela aurait pu être considéré comme une action n'amenant pas grand-chose. Partant, l'objectif est de consolider la ceinture urbaine et d'attendre les réaménagements de la place de Cornavin. Ceux-ci arriveront à l'issue de cette législature, avec une fermeture intégrale et la mise en place immédiate du schéma de circulation. Ils avaient proposé de le faire en deux étapes et de commencer avec la fermeture d'un certain nombre de mouvements puis de mettre en place la pacification de certains axes. Compte tenu des retards sur les travaux, M. Maudet a estimé qu'il n'y avait pas de raison justifiée de fermer la circulation.

La commissaire demande pourquoi il y a des retards dans les travaux. M. Favre lui explique que les travaux sont liés à la complexité de la gare, les variantes ont été mises à jour récemment. L'ensemble des éléments autour de la gare ont subi et subissent encore une série d'évolutions afin d'arriver à un projet qui tienne la route. Il existe aussi la volonté de la Ville de revoir le premier schéma d'organisation de la place de la gare. Les travaux de la place de la gare doivent impérativement être terminés avant les travaux de Montbrillant. Le parking souterrain doit être définitivement réorganisé.

La Ville a la volonté d'arriver à la solution la plus optimale possible en ajoutant de la végétation et en organisant les transports publics. Le dernier élément ayant rendu cette place très mouvante fut la mauvaise mobilité des vélos. Ils ont donc recommencé des analyses pour que les vélos puissent traverser en toute sécurité. Ils en sont à peu près à l'image définitive. Le projet a donc pris un peu de retard. Puisque les travaux de la gare ont pris du retard, cela a aussi donné un peu plus de mou à la Ville pour avoir un projet qui tienne puisque les projets sont concomitants.

La même commissaire demande si le projet de fermeture de 2023 ne permettrait pas d'améliorer la fluidité et la sécurité des autres modes de transport. M. Favre affirme que cela aurait privilégié les transports publics sur Montbrillant. Il y aurait eu un allègement de trafic mais pas fondamentalement sur le devant de la gare.

La commissaire s'enquiert de l'aspect de la compétence des communes pour pacifier la circulation au sein des quartiers. Elle se demande si les communes savent vraiment qu'elles disposent de cette compétence. Elle demande à clarifier ces compétences et à clarifier le dialogue avec les communes.

M. Meiffren explique que l'entité ayant la compétence sur le réseau viaire en matière d'aménagement et d'élaboration de projets est l'entité détentrice du réseau concerné. Si la route se trouve sur le domaine communal, c'est la commune qui a la compétence pour financer et élaborer le projet. Pour la réglementation du trafic, c'est plus complexe. Il a été récemment défini le réseau de quartier structurant et le réseau de quartier non structurant. Sur ce dernier, la commune peut prendre des arrêtés, sur le structurant c'est le canton qui conserve la compétence.

La commissaire indique comprendre de la réponse que les arrêtés que peut prendre la Ville concernent la mise en sens unique, la réduction de la vitesse, la piétonnisation.

M. Favre explique que, s'agissant de la loi de désenchevêtrement, les communes souhaitaient avoir l'ensemble des compétences communales sur les réseaux de quartier. Suite aux discussions, ils ont souhaité opérer une distinction. Certaines rues continuent à être structurantes. Pour donner les compétences de manière large, le canton aurait dû s'assurer que, quels que soient les aménagements réalisés par les communes, ils puissent continuer à assurer une desserte minimale de la structure viaire genevoise.

La rue de Berne est restée au niveau de compétence cantonale. La rue de Fribourg et la rue de Neuchâtel sont de compétence communale. La rue de Monthoux est restée au canton, car les transports publics circulent dessus, c'est

une rue structurante. Les communes sont compétentes sur les réseaux de quartier non structurants. Pour certaines communes, il s'agit quasiment de tout leur réseau viaire, comme les communes de campagne. Sur le réseau qui appartient aux communes, c'est à elles de financer les projets et de les mener. Le canton n'a pas la compétence de dire à la Ville de Genève de réaliser un aménagement. En ville de Genève, c'est plus complexe, ils n'ont que de la propriété communale, tandis qu'il existe ailleurs un réel réseau cantonal et un réel réseau communal.

Tout ceci concerne les compétences de mobilité sauf la régulation des feux. Les petites rues restant de la compétence des communes n'ont pas besoin de régulation, comme la rue de Fribourg. La régulation des feux reste de la compétence exclusive du canton. Toutes les autres compétences ont été transférées, y compris celle des chantiers. Certaines communes ne souhaitaient pas cette compétence, alors qu'elle fait partie de la gestion de la mobilité. Lorsque les entreprises se connectent dans le logiciel des chantiers cantonal, ce sont directement les communes concernées qui reçoivent la demande lorsqu'il s'agit de réseaux de quartiers non structurants.

La loi a prévu une phase transitoire de trois ans. Juridiquement, elle n'a duré qu'une année à cause du covid et en raison du retard dans sa mise en œuvre. Le préavis liant du canton est donc tombé. Les communes doivent aujourd'hui mettre à jour le SITG et demander l'avis facultatif du canton. Les choses se passent très bien et l'avis de l'OCT est en principe apprécié sans problème majeur. Aux Pâquis, il existe de nombreuses choses à faire, certaines rues pourraient être piétonnisées, pacifiées, embellies. Certaines rues n'ont pas de rôle moteur, elles sont sans intérêt de trafic de transit.

Ils ont constaté que les communes n'utilisaient pas suffisamment leurs compétences, car elles ne les connaissaient pas ou parce qu'elles pensaient que le canton était défavorable. Le canton n'empêche pas de supprimer des places pour autant qu'elles soient compensées. Il considère que c'est aux communes d'améliorer la qualité de vie de leurs communiens en commençant par le cœur des quartiers. Après des discussions avec les associations faïtières de mobilité, celles-ci ont déclaré qu'une fois qu'elles ont un réseau d'axes structurants propre et défini, il n'y a aucun intérêt à ne pas canaliser le réseau automobile sur ces axes. Selon l'objectif de la LMCE, le trafic n'a rien à faire en zone 1. S'ils ne pacifient pas les quartiers, il sera plus difficile de l'étendre à d'autres zones.

La même commissaire constate que, dans le bilan du précédent plan d'actions, ils ont parlé de l'élaboration et du déploiement d'une stratégie de régulation des feux tricolores. Elle demande s'il est possible d'avoir un bilan

de cette stratégie de régulation des feux et de leurs effets sur les modes de priorisation.

M. Favre explique que l'adaptation de la stratégie de régulation est en cours de définition. Elle vise à la fois à continuer de mettre en œuvre la LMCE en zone 2 et à réaliser des efforts pour les piétons. Cependant, ce n'est pas facile, car la LMCE engendre souvent des contradictions difficiles à résoudre. S'ils priorisent les piétons en même temps que les transports publics, ces derniers ne passent plus. De nouvelles technologies arrivent sur le marché. Les équipes de régulation ont travaillé avec des systèmes de caméras sur la réactivité des feux pour permettre de récupérer sur des cycles de 60-90-120 secondes des secondes pouvant être redonnées aux transports publics ou aux piétons. Jusqu'à présent, ils n'ont pas véritablement réussi à prioriser les piétons lorsqu'il y a beaucoup de transports publics, en reconnaissant que ce n'est pas toujours satisfaisant. Ils ont priorisé les traversées en L.

Hors heure de pointe, les axes structurants restent au vert alors que les axes tangentiels déclenchent la mise au rouge. A l'heure actuelle, ils réalisent avoir posé trop de feux, c'est aussi souvent une fausse sécurité pour le piéton. Il serait préférable de créer des îlots pour les piétons tout en péjorant moins les transports publics. Il existe aussi des discussions par rapport à l'augmentation de feux clignotants à certaines heures. Ils doivent fixer une date à l'automne pour que la commission puisse se rendre à la centrale de régulation du trafic pour leur exposer les éléments de la stratégie de régulation.

La commissaire souligne que le plan climat cantonal prévoit la réduction de 40% des TIM à l'horizon 2030. Elle constate que ce plan d'actions n'a aucun objectif de réduction du trafic. M. Favre affirme que le PATC et le PAMA ont un objectif d'augmentation de la part modale, mais pas dans celui-ci. Il est très varié et concerne tous les modes de transport. Il est difficile à ce stade de quantifier la baisse de trafic qu'amènera ce plan. Toutes les actions mises en place contribuent à la réalisation des objectifs climatiques.

M. Meiffren informe qu'il avait bien été souhaité d'intégrer un objectif chiffré en ce sens, à l'instar des autres plans d'actions. Toutefois, à l'heure actuelle, l'OCT ne dispose pas des outils pour évaluer précisément un tel objectif. En matière d'évaluation des politiques publiques, tout objectif doit être mesurable et réaliste, donc atteignable, d'autant plus que la Cour des comptes évalue de plus en plus l'atteinte de ces objectifs. Il a donc été décidé de porter des actions allant dans le sens de l'objectif climatique, sans objectif chiffré.

La commissaire demande s'ils peuvent avoir un suivi sur l'avancement des 100 mesures de la LMCE et de l'organiser dans les prochains mois. M. Favre

explique qu'ils ont une présentation à ce sujet qui avait fait l'objet d'un bilan présenté au Conseil des déplacements. Depuis la nouvelle législature, ils ont repris les mesures pertinentes dans les plans d'actions. Les mesures clés du catalogue seront monitorées de manière plus précise dans les plans d'actions. La surveillance stricto sensu des mesures du catalogue s'arrête pour être reprise dans le cadre de la surveillance très précise des plans d'actions. Le bilan des actions effectuées par le passé peut être repris et actualisé, car des éléments ont été réalisés. M. Meiffren ajoute que la stratégie de régulation, objet de la première question, pour laquelle a été voté un crédit d'investissement de 50 millions de francs, a été reprise dans ce bilan LMCE. M. Favre pense qu'ils pourront présenter ce bilan lors des séances de la rentrée.

Un commissaire (PLR) constate qu'il existe un grand écart entre la théorie des deux ceintures urbaines pour éviter que les gens ne transitent par le centre-ville et la réalité. Les routes contenues dans la ceinture urbaine ne sont souvent pas des routes pouvant contenir le trafic. Elles présentent plusieurs embûches et giratoires qui empêchent la ceinture urbaine de jouer son rôle. Il demande comment l'améliorer sans construire des ouvrages d'importance, à l'instar du tunnel des Nations. Améliorer cette ceinture sans ouvrages semble compliqué. La ceinture n'est pas fermée, ce n'est donc plus une ceinture. Les habitants de la rive gauche sont obligés de s'engouffrer en ville pour se rendre à Plan-les-Ouates. Il demande s'il ne faut pas assurer une vraie ceinture jouant son rôle pour ensuite pacifier véritablement le centre-ville.

M. Favre acquiesce sur le fait que la ceinture urbaine est loin d'être parfaite. A ce stade, ils n'ont pas mieux pour tenter de canaliser une partie du trafic qui transite de manière induue au centre. Il ne s'agit pas d'empêcher les voitures d'accéder au centre, mais lorsque des dizaines de milliers de voitures traversent la ville, c'est un véritable problème. Il y a trop de pendulaires se déplaçant en voiture. Il souligne la forte augmentation de la mobilité. Le TIM des pendulaires doit être canalisé sur une mobilité active et les transports publics. La priorité des TIM doit revenir aux professionnels, d'où les actions marquées. A l'heure actuelle, l'idée est de dire que la ceinture urbaine permettra d'aller plus vite. Plusieurs témoignages de personnes relatent utiliser cette ceinture et considèrent gagner un temps précieux. L'aspect le plus crucial était l'axe Nations-Motta-Hoffmann. Toute une série de travaux sont prévus sur la ceinture, y compris des ouvrages importants sur le pont de Lancy pour fluidifier la ceinture. Le commissaire demande un exemple.

M. Favre explique que cette ceinture devra être améliorée d'ici à 2030. D'ici là, la part modale des transports publics augmente, celle des mobilités actives également. L'autoroute est actuellement saturée et envoi du trafic indésirable ailleurs. La ceinture urbaine a été prévue ainsi, c'est pour cela que

le législateur a prévu dans la LMCE que le U lacustre serait toujours utilisé tant qu'il n'y a pas de traversée du lac. Il ne pense pas qu'ils puissent boucler la ceinture urbaine à l'heure actuelle de manière différente. Ce n'est pas parce que la boucle n'est pas complète qu'elle n'est pas utile à un grand nombre de personnes.

Dans les premières cartes, il y avait une volonté de faire passer la ceinture depuis la route de Chêne par Grange-Canal. Après avoir réuni les trois communes concernées, celles-ci ont indiqué ne pas être motivées. Sur le reste, il y a bien des améliorations. Le pont de Lancy est un immense projet (140 millions de francs). Pour Pailly, à l'horizon 2027, des aménagements conséquents de plusieurs dizaines de millions de francs sont prévus. Les horizons sont réalistes, car ils se sont mis d'accord avec tous les acteurs des aménagements de la ville. Pour l'axe Louis-Aubert-Amandolier, une série de projets visent à retirer un certain nombre d'obstacles pour permettre aux voitures d'aller plus vite. M. Meiffren ajoute qu'en 2026, une optimisation des emprises routières en lien avec le développement urbain est prévue.

M. Favre souligne que le U lacustre a été une des pierres angulaires. Grâce à un système favorisant les flux d'entrée et de sortie de la ville selon les heures, ils ont permis quelque chose de « roulant ». Lorsque la ceinture urbaine est touchée par un chantier ou par une volonté de pacification d'une commune, l'itinéraire doit rester le plus fluide possible. Ils sont extrêmement attentifs à cet itinéraire. Des panneaux renvoient les utilisateurs sur la ceinture urbaine pour encourager son utilisation. En termes de signalisation, ils peuvent faire mieux dans certains quartiers.

Le commissaire demande la carte du 30 km/h (*p. 17*) et souligne que des axes forts deviennent des zones 30, comme la route de Malagnou. Il demande s'il est possible de référencer les axes 30 km/h où circulent les transports publics afin de connaître les incidences sur leur fluidité et leur rapidité. La route de Malagnou à 30 km/h péjore énormément les transports publics.

M. Favre souligne que l'on parle d'axes de transports publics qui sont à 30 km/h la nuit. Pour les axes faisant l'objet d'une vitesse 30 km/h, la pénalisation des transports publics entre 22h et 6h est infime, l'analyse a déjà été faite. L'arrêté publié et les arrêtés correctifs sont en libre accès et indiquent quels axes sont à 30 km/h de nuit et 50 km/h de jour et de nuit.

M. Meiffren ne voit pas de tronçon à 30 km/h sur la route de Malagnou, ce qui sera confirmé lors d'une séance suivante après vérification. M. Favre ajoute qu'il s'agit de l'illustration du compromis trouvé entre les parties et qu'il n'y a pas de changements. Ils ont remis cette action dans le PARR en modérant la vitesse pour lutter contre le bruit et améliorer la fluidité. A son arrivée,

M. Maudet a décidé de massifier les feux clignotants pour permettre d'éviter l'arrêt intempestif de véhicules la nuit. L'action du PARR est le compromis qui se trouve toujours devant les instances judiciaires concernées.

Un autre commissaire (PLR) constate qu'ils ne parlent pas de la trame noire qui était un plan d'actions prépondérant et il voudrait savoir pourquoi. Il souhaite comprendre pourquoi il n'y a pas de plan d'extinction des routes pour raisons environnementales. Un avis de la CCDB disait qu'en construisant un bout de béton, il faut en détruire un autre. A aucun moment ils ne parlent d'ouvrage qui serait dégradé. Il pense que c'est une information qui n'est pas arrivée chez eux. Il veut savoir pourquoi ils parlent de bétonner, mais ne luttent pas contre les îlots de chaleur.

M. Favre explique que le PARR est orienté sur les actions de mobilité, la trame noire n'en est pas une et fait l'objet du concept OptimaLux porté par l'OCGC. Les feux éteints n'ont pas d'impact sur l'organisation du réseau routier.

Le commissaire souligne que, lors de l'extinction des feux de nuit pendant 24 heures, le rapport de police a fait état de moins d'accidents et que les gens roulaient moins vite. M. Favre souligne que cela n'a pas été conçu ainsi dans les offices. Pour la deuxième question, cela concerne l'OCGC et ne rentre pas dans les détails du PARR. Ils indiqueront sa question à M. Maudet.

Une commissaire (PLR) demande ce qu'il se passerait en cas de refus du plan d'actions par le Grand Conseil. M. Favre admet que cela n'est jamais arrivé. La commission peut proposer tous les amendements qu'elle souhaite et ils en tiendront compte.

Un commissaire (Ve) n'a constaté qu'un renvoi aux trottoirs sur le PAMA et s'interroge sur cette infrastructure routière qui permet de sécuriser les usagers les plus fragiles. Il demande si la question de l'agrandissement ou de leur nombre a été considérée.

M. Meiffren explique que les projets bleus et orange (*p. 10*) intègrent des réaménagements et une optimisation de trottoirs. Un certain nombre de ces projets se retrouvent également dans le PAMA, sur la carte des projets ad hoc. Par exemple, le projet d'extension du tram Nations se traduit par un réaménagement de la route de Ferney et prévoit de réduire la place dévolue au TIM, ce qui permettra de faire plus de place aux piétons.

Un commissaire (LC) s'interroge sur la ceinture urbaine. Lorsqu'elle se termine à Amandolier, au bout de la route de Chêne, il demande comment ils vont procéder sachant qu'ils viennent de terminer l'avenue Pictet-de-Rochemont qui passera en zone secondaire. Les véhicules qui traversent le pont du Mont-Blanc se retrouveront sur un réseau secondaire et

cette boucle sera priorisée par rapport au virage à droite. Dans 4 ans, la route de Florissant va également passer en réseau secondaire et il demande comment ils prévoient la rentrée du trafic douanier à Veyrier et Fossard.

M. Meiffren assure que la route de Florissant est déjà en réseau secondaire. M. Favre explique que le réseau secondaire est aussi un réseau important. Dans le réseau d'accessibilité, il est compliqué d'avoir des axes rouges. La plupart de ces axes restent à 50 km/h de jour et de nuit. A l'intérieur de la ceinture urbaine, les axes bleus deviennent le réseau d'accessibilité structurant en rapport avec le reste du réseau. M. Meiffren ajoute que l'idée est que le réseau primaire puisse canaliser le transit. Pour accéder au centre-ville, ce n'est plus du transit.

M. Favre explique que, lors de la législature précédente, la première carte LMCE la hiérarchie du réseau ne correspondait pas à la carte de la LMCE. Ils proposent ici de fusionner de manière cohérente la carte issue de la LMCE : ils retrouvent la ceinture urbaine, les zones 1 et 2, et la mise en œuvre de la LMCE dans la hiérarchie à 3 niveaux. Il demeure une seule carte avec 3 types d'axes (p. 5) avec les extensions de zone II en gris clair proposées dans ce plan d'actions. Tout ce qui est en bleu dans la ceinture urbaine est la garantie de l'accessibilité et ces axes doivent être roulables en voiture. La plupart de ces axes ont été laissés à 50 km/h de jour comme de nuit. La hiérarchie du réseau définit certains principes, mais ils peuvent considérer un axe primaire avec une réduction à 30 km/h, comme les traversées de villages, ou un axe secondaire à 50 km/h tout particulièrement dédié au TIM.

L'horizon 2028 prévoit le déclassement d'un certain nombre d'axes et dépend de l'avancée de certaines infrastructures. Ils ne vont pas décréter qu'un axe donné passe en réseau secondaire ou de quartier. Cette carte est aboutie pour autant que tous les projets d'infrastructures soient réalisés durant cette législature. M. Meiffren ajoute que le réseau primaire et le réseau secondaire constituent le réseau principal de base, par définition « circulable », à la différence du réseau de quartier qui privilégie la desserte et la vie locale.

Une autre commissaire (PLR) est aussi intéressée par le crédit de 50 millions de francs concernant la régulation des feux. Elle comprend que la transformation des réseaux de rouge (p. 3) à bleu ne change rien dans la réalité du terrain. M. Favre acquiesce, la stratégie vitesse a été adaptée pour les faire ressortir.

La commissaire comprend que l'extension de la zone 2 leur donne de meilleures compétences pour assainir les quartiers. Il s'agit donc du principal changement d'élargissement de la zone 2. M. Meiffren explique que cela ne change pas fondamentalement les compétences.

M. Favre explique qu'avec l'arrivée des nouveaux projets, ils se trouvent dans une logique d'équilibre des modes de transport qui doit être différente. Chaque action de l'OCT, à part le simple marquage, n'est pas réalisée seule. Il y a donc toujours la possibilité de travailler, la consultation est obligatoire. Il souligne qu'ils ont la parfaite légitimité pour agir dans ce sens, car c'est exactement ce que prévoit la loi votée en 2016.

La commissaire s'interroge sur les feux vélos et s'il est prévu de développer les panneaux permettant de tourner à droite. Elle demande s'il est aussi prévu de développer les feux vélos permettant de partir plus tôt, peut-être même d'envisager qu'ils soient clignotants. M. Meiffren assure qu'un certain nombre de feux vélos de ce type existent déjà. Après la descente de la rampe de Chancy au pont Sous-Terre, le feu vélo est vert quelques secondes plus tôt que les feux « voitures ».

M. Favre pense qu'il n'est pas clignotant. Pour les panneaux permettant de tourner à droite au feu rouge, s'il n'y en a pas plus, c'est qu'ils ont estimé avoir fait ce qu'ils pouvaient faire. Tous ceux installés pouvaient l'être sans aménagements lourds après une analyse sécuritaire. Pour en augmenter le nombre, il est nécessaire d'installer des sas vélos, ce qui est difficile sur un système déjà organisé, car cela impose de repousser la ligne de feux. Ces travaux sont extrêmement coûteux et complexes. Il n'est pas simple de simplement reculer les voitures. Il faut plutôt profiter de nouveaux aménagements pour revoir ces éléments. Ils présentent déjà un programme intense de changements de feux afin de les rendre plus dynamiques. L'ancien PARR prévoyait une action à ce sujet qui n'a pas été reprise.

M. Meiffren ajoute que le recul de la ligne d'arrêt pour les voitures implique que la boucle de détection n'est plus au bon endroit. Il faut donc des travaux de génie civil pour la déplacer. M. Favre ajoute qu'ils ont enlevé certains panneaux de tourner à droite pour les vélos au feu rouge car les situations n'étaient pas satisfaisantes. Ils ont également dû retirer des feux clignotants sur demande de la police, les comportements à Genève sont ce qu'ils sont.

La même commissaire constate qu'ils entendent beaucoup de critiques sur le comportement des cyclistes. Toutefois, en tant qu'enseignante, si aucun de ses élèves ne répond juste à une question lors d'une épreuve, elle peut se dire qu'ils sont tous nuls, ou simplement qu'elle a mal posé la question. M. Favre affirme qu'ils ont réalisé que, pour certains trottoirs traversants à feux clignotants ou feux rouge-jaune-jaune, les normes ont évolué. Ils mènent une campagne d'assainissement. Cela veut dire qu'il n'y aura plus de trottoirs traversants avec des feux à certains endroits, alors que cela peut se révéler très

pratique. Il y a plein de choses auxquelles il faut veiller. Ils travaillent sur une série de points noirs avec le préposé à la sécurité pour tenter de les résoudre.

M. Meiffren ajoute qu'ils peuvent tirer profit des projets existants, comme avec le projet BHNS prévoyant de réaménager un carrefour et de créer un sas pour les cyclistes. Ils ont des marges d'optimisation possibles.

Une commissaire (S) revient sur la stratégie vitesse et demande à quel stade elle est bloquée. Elle avait le souvenir que M. Maudet avait amené l'idée du compromis pour qu'ils puissent œuvrer immédiatement. Cela n'a pas l'air d'être le cas. Elle demande quels sont les recours maintenus. Sauf erreur, le compromis a fait l'objet d'une modification du premier arrêté. Elle demande ce qui arriverait si le Conseil d'Etat retirait son arrêté d'origine et en déposait un nouveau conformément à ce qui avait été négocié, si cela ferait tomber les recours.

M. Favre affirme que non, le premier arrêté a été attaqué et le deuxième corrige le premier. Il n'y a pas d'astuces de ce côté-là. Une série de recours ont été retirés, dont ceux des associations faïtières et des partis. La qualité pour agir d'un recourant associatif n'a pas été reconnue. Il reste la transformation d'un recours collectif en individuel et d'un particulier qui était là depuis le début. Il reste deux recours individuels pour lesquels ils attendent la décision du tribunal à l'automne.

La commissaire constate que le compromis n'a pas permis de lever tous les recours, il n'a donc pas servi. M. Favre pense que cela se discute.

Un commissaire (Ve) s'enquiert des axes structurants cantonaux et de ceux qui ne le sont pas. Il reste un flou par rapport aux axes non structurants ayant une incidence sur un axe structurant. Il demande le régime de ces axes-là.

M. Favre explique qu'il n'y a pas de catégorie spécifique pour ces axes. Ils ont veillé à ce que le réseau structurant communal soit suffisamment cohérent pour qu'ils puissent répondre d'un axe structurant à un autre. Le reste, ce sont des rues qui représentent moins d'enjeux si une commune décide de les ralentir ou de les fermer. Tout se passe en bonne intelligence entre le canton et les communes. Si le canton souhaite avancer sur un acte structurant et qu'une commune ne le souhaite pas, cela ne marchera pas. Si une commune a des projets qui ne respectent pas la hiérarchie, elle n'avancera pas non plus. Dans l'ensemble, ils trouvent des compromis.

Le commissaire constate que l'esprit du PARR est de favoriser les transports professionnels, PMR, déménagement, gros outillages, et il n'a pas vu comment ils sont discriminés. Il demande si un macaron est accordé aux professionnels, aux PMR et aux déménageurs. M. Favre souligne que les PMR ont déjà des macarons. Dans le PATPRO et le PAST, une série d'actions vise à mieux définir ce que sont les transports professionnels, les artisans, et de donner les privilèges de circulation à ceux qui en ont vraiment besoin.

Le commissaire dit comprendre que cela concerne le stationnement mais pas l'accès. M. Favre affirme que si. Il y a quelques années, leur décision de limiter l'accès à Bel-Air aux transports professionnels, publics, à la mobilité active et à quelques ayants droit les ont privilégiés en termes d'accès, ce qui a permis de décongestionner. Il est possible que ce régime de circulation où sont privilégiés ces types de transport au détriment des pendulaires existe dans d'autres zones à l'avenir.

Un commissaire (S) demande comment se déroule l'information aux communes concernant leurs compétences par rapport au réseau de quartier et si une séance a été faite. Par rapport aux panneaux tourner à droite pour les cyclistes, il demande quels sont les critères et où ils peuvent les trouver. M. Favre affirme qu'il existe une liste de critères : ne pas privilégier d'aménagements qui nécessitaient la création de sas ainsi que l'accidentologie des carrefours. Ils ne peuvent pas aller plus loin à ce stade, car cela demande des aménagements plus lourds. Ils fourniront des informations, car une analyse a été faite.

Les plans d'actions sont issus des états généraux, tous les participants, y compris les communes n'ayant pas participé, ont été consultés. Concernant l'encouragement à la pacification, ils signifient aux communes qu'il existe des choses à réaliser dans les quartiers. C'est aussi une question de budget et de moyens communaux. Certaines communes ont déjà beaucoup de projets de mobilité à gérer. Ils comprennent que réfectionner tout un quartier peut être compliqué pour certaines communes. M. Meiffren affirme qu'il est plus facile d'y réfléchir lorsqu'ils mettent en œuvre un plan localisé de quartier.

Amendements sur le plan d'actions du réseau routier

Action 1 – Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain / économique et desservir les nouveaux quartiers / zones industrielles en veillant à la séparation des flux

Une commissaire (PLR) présente l'amendement du PLR sur l'action 1 et souligne l'importance d'intégrer dès le départ des mesures visant à apaiser la mobilité à Genève, en insistant sur la nécessité de séparer les différents flux autant que possible.

Oui : 12 (2 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : –

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est accepté.

Action 3 (MCG) – Renforcer la fluidité des déplacements, en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en particulier les véhicules français, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE, en améliorant la régulation aux douanes, et en adaptant la régulation lumineuse

Action 3 (PLR) – Renforcer la fluidité des déplacements, en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE, en adaptant la régulation lumineuse et en séparant les flux dans la mesure du possible

M. Maudet indique qu'il existe deux amendements concernant la même action, l'action 3. Le département rencontre deux problèmes avec l'amendement du MCG. Le premier concerne le traitement des véhicules français, qui sont pris en compte parce qu'ils sont utilisés par des pendulaires, et non en raison de leur origine française. Si l'amendement suggère d'exonérer les véhicules genevois ou vaudois pendulaires, cela ne serait pas approprié. L'action vise spécifiquement les pendulaires, indépendamment de leur nationalité, et l'amendement irait à l'encontre de cet objectif. Concernant la régulation aux douanes, le département rappelle que cela est déjà prévu dans l'action 8, rendant inutile de le réintroduire dans l'action 3. Le département recommande donc à la commission de rejeter l'amendement du MCG mais d'accepter celui du PLR. Un commissaire (MCG) reconnaît que le trafic pendulaire pose un problème. Il suggère donc de supprimer la deuxième partie de l'amendement afin de ne pas être redondant par rapport à l'action 8 tout en maintenant la première modification.

Un commissaire (LJS) exprime des réserves, expliquant qu'il ne comprend pas bien l'amendement. Il souligne que certains frontaliers possèdent des

passesports français mais conduisent des véhicules immatriculés en Suisse, souvent parce qu'il s'agit de véhicules de société. Il estime que cela ne tient pas la route. Le commissaire précédent (MCG) précise que l'objectif de l'amendement est de réduire le trafic automobile des pendulaires. Selon lui, il ne s'agit pas d'une interdiction, mais d'une action contraignante de l'Etat. Ce que le MCG demande, c'est d'accroître cet aspect contraignant pour un groupe de véhicules jugé particulièrement problématique par le parti.

Vote de l'amendement sur l'action 3 (MCG) :

Oui : 2 (2 MCG)

Non : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est refusé.

Vote de l'amendement sur l'action 3 (PLR) :

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR)

Non : –

Abstentions : 4 (2 UDC, 2 MCG)

L'amendement est accepté.

Action 4 – Accélérer la pacification des quartiers (zones I et II et traversées de localité), notamment par des mesures d'encouragement et d'accompagnement des communes

Une commissaire (S) présente l'amendement du PS sur l'action 4 et insiste sur le fait qu'une partie de cette mesure doit être mise en œuvre par l'encouragement et l'accompagnement des communes. Toutefois, une responsabilité incombe également aux autorités cantonales, en particulier concernant les réseaux routiers cantonaux. M. Maudet indique que le département peut tout à fait accepter cet amendement, soulignant que sa mise en œuvre dépendra de la capacité à collaborer efficacement avec les communes.

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 LJS)

Non : 3 (2 UDC, 1 PLR)

Abstentions : 6 (2 MCG, 1 LC, 3 PLR)

L'amendement est accepté.

Action 5 – Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit et améliorer la fluidité en application de l'accord relatif aux régimes des vitesses du 13 octobre 2023

Une commissaire (PLR) présente l'amendement sur l'action 5 et souligne l'importance de modérer la vitesse, tout en précisant qu'il ne faut pas revenir en arrière par rapport aux décisions prises sur la limitation à 30 km/h. Elle estime qu'il est essentiel d'appliquer l'accord déjà conclu, sans aller au-delà de ce qui a été convenu. M. Maudet propose un léger sous-amendement technique, précisant qu'il serait plus approprié de mentionner « l'accord relatif aux régimes des vitesses du 13 octobre 2023 ».

Un commissaire (Ve) questionne l'existence de recours concernant cet accord. M. Maudet confirme qu'un recours individuel bloque la situation, mais l'accord reste valide. Un commissaire (UDC) demande des précisions sur le retrait d'un recours par un syndicat de police. M. Maudet confirme que le syndicat a retiré son recours. Un commissaire (S) exprime son opposition à cet amendement, estimant qu'il est nécessaire de soutenir la modération de la vitesse.

Oui : 8 (1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement, tel que sous-amendé, est accepté.

Action 6 – Poursuivre le déploiement de la stratégie de régulation du trafic en zones de priorisation LMCE et fluidifier le trafic sur les réseaux primaire et secondaire

M. Maudet propose une légère modification terminologique concernant l'amendement sur l'action 6 en suggérant de remplacer « réseaux structurant et d'accessibilité » par « réseaux primaire et secondaire », conformément aux termes définis par la loi.

Une commissaire (PLR) indique qu'il y avait des incertitudes quant aux termes à employer lors de la rédaction de l'amendement. Elle souligne que l'idée principale est de rappeler la nécessité de prioriser la circulation sur certains axes spécifiques. Une commissaire (S) précise que, selon elle, le « réseau structurant » défini dans la LMCE n'équivaut pas au « réseau primaire et secondaire ». M. Favre clarifie que les termes « réseau structurant » et « réseau d'accessibilité » étaient utilisés à l'origine sur les cartes de la LMCE, mais ont créé des confusions. Dans le cadre du RD 1591, pour éviter de multiplier les types de réseaux, il a été décidé d'adopter une hiérarchie simple :

réseau primaire, réseau secondaire et réseau de quartier. La même commissaire demande s'il existe des axes dans les zones 1 et 2 qui ne sont pas indiqués comme structurant ou d'accessibilité, mais qui relèveraient du réseau primaire ou secondaire. M. Favre répond qu'il n'y a pas de tels axes, car une organisation a été mise en place dans le sens qu'il y a plus de réseaux de quartier.

Un commissaire (S) demande si l'amendement proposé par le PLR change quelque chose de substantiel. M. Favre répond que l'amendement n'aura pas d'effet majeur. La fluidité vise à maximiser la circulation sur des axes déjà saturés, mais cela ne fera pas de miracles. Cependant, ces axes doivent être rendus roulants en priorité. Le commissaire demande des précisions sur ce que « fluidifier » implique, notamment s'il s'agit de supprimer des traversées piétonnes ou de construire des passerelles. M. Favre explique que la fluidité peut être améliorée par une meilleure régulation, par exemple en ajustant les passages piétons. Il n'est pas question de construire des infrastructures spécifiques comme des passerelles, mais plutôt d'assurer une meilleure gestion du trafic. La fluidité peut dépendre de différents facteurs. Le stationnement peut-être un anti-fluidité.

Un autre commissaire (S) s'étonne que la fluidification implique parfois la mise en place de feux pour piétons, et exprime son désaccord avec l'amendement, qui, selon lui, ne favorise pas l'équilibre entre les modes de transport. M. Favre précise qu'il n'a pas parlé de mode de transport. Il explique que chaque situation est unique. Par exemple, la régulation par des feux peut être nécessaire dans certains cas, comme pour prioriser les bus, mais il n'est pas toujours question de réguler systématiquement les piétons.

La commissaire (PLR) précitée souligne que l'amendement ne spécifie pas quel mode de transport doit être favorisé, mais rappelle qu'il est essentiel de fluidifier certains axes pour pacifier d'autres zones. M. Favre cite l'exemple des Esserts, où des tests ont été menés avec des feux clignotants, ce qui a amélioré la fluidité pour tous les usagers. Un commissaire (S) susmentionné conclut qu'il perçoit des visions divergentes concernant la notion de fluidification, entre celle du département et celle du PLR.

Oui : 8 (1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement, tel que sous-amendé, est accepté.

Action 9 – Encourager le développement du covoiturage, y compris à l'échelle de l'agglomération

Un commissaire (Ve) propose de fusionner l'amendement du PLR avec celui des Verts en retirant ce dernier et en sous-amendant l'amendement PLR pour inclure « y compris à l'échelle de l'agglomération ». Il n'y a pas d'opposition à cette proposition.

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

Non : 2 (1 LJS, 1 UDC)

Abstentions : 1 (1 UDC)

L'amendement tel que sous-amendé est accepté.

Action 13 – Elaborer une stratégie de mutualisation des véhicules précisant ses potentiels et ciblant les mesures prioritaires permettant de développer et inciter à la mobilité partagée (Verts)

Concernant, l'amendement des Verts sur l'action 13, un commissaire (Ve) propose qu'il serait pertinent d'établir une situation de départ et une situation d'arrivée, afin d'identifier les chemins les plus prioritaires et efficaces pour atteindre cet objectif.

Oui : 4 (3 S, 1 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 1 (1 PLR)

L'amendement est refusé.

Action 13 – Encourager le développement et inciter à la mobilité partagée (PLR)

Un commissaire (S) exprime sa confusion quant à l'amendement du PLR sur l'action 13, qui propose d'encourager les initiatives privées tout en soulignant que, selon lui, il revient à l'Etat de jouer un rôle actif. Il ne voit pas clairement comment l'encouragement du développement se traduit en actions concrètes, trouvant cela un peu compliqué. Une commissaire (PLR) explique que la notion de mobilité partagée inclut des entreprises comme *Mobility*, et que l'objectif n'est pas pour l'Etat de créer un service de mobilité interne, mais plutôt d'encourager le développement de ces initiatives privées. Il s'agit donc de soutenir et de promouvoir les efforts des entreprises existantes, tout en laissant la place à de nouvelles initiatives dans le domaine de la mobilité partagée. Le commissaire précédent souligne que, selon lui, c'est soit il faut développer, soit encourager. Il peine à voir comment ces deux approches peuvent être conciliées.

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

L'amendement est accepté.

Action 11 – Poursuivre les études de développement du réseau des routes nationales à moyen / long termes, y compris la traversée du lac

M. Maudet propose de rejeter l'amendement du PLR sur une action supplémentaire, car il est déjà couvert par l'action 11, qui prévoit la poursuite des études sur les développements du réseau à moyen et long terme, au-delà des quatre ans. Il est également jugé redondant de le répéter alors qu'il est déjà inclus dans l'action 11.

Une commissaire (PLR) lit le texte de l'action 11 pour vérifier ce qui y est mentionné. M. Favre confirme que la traversée du lac est mentionnée. La commissaire propose de modifier l'amendement pour ajouter à la fin de l'action 11 : « y compris la traversée du lac ». M. Maudet demande si cette précision est déjà incluse dans l'action 11. La commissaire répond que ce n'est pas mentionné expressément et le conseiller d'Etat suggère alors d'ajouter cette précision. La commissaire ajuste l'amendement en conséquence, en proposant d'ajouter à l'action 11 : « y compris la traversée du lac ».

Oui : 10 (1 LJS, 1 LC, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC)
Non : 5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Action supplémentaire – Mettre en œuvre la redistribution de l'espace dévolu aux différents modes de transport conformément à la loi 13348 sur l'arborisation, la végétalisation la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine (contreprojet à l'IN 182)

M. Maudet recommande de rejeter l'amendement du PS sur l'action supplémentaire, car la loi 13348, maintenant L107, attribuée à l'organe d'exécution le département des transports (DT), qui n'est pas responsable du développement du plan d'actions. Cette loi prévoit un groupe de suivi et un rapport tous les deux ans, assurant un suivi concret de sa mise en œuvre. Il n'y a pas de raison de s'inquiéter quant à l'application de cette loi, surtout qu'elle a permis le retrait d'une initiative.

Une commissaire (S) souligne que, pour des mesures spécifiques comme la suppression de stationnement pour la végétalisation ou la création de voies de bus et de pistes cyclables, ce n'est pas le DT qui s'en chargera. La mise en œuvre de ces mesures, qui concernent le stationnement et le développement de divers modes de transport, incombera au département de la santé et des mobilités. Bien que la loi générale soit sous la responsabilité du DT, les mesures concrètes toucheront plusieurs services et départements. Elle juge pertinent de faire référence à cette loi dans le plan d'actions.

M. Favre précise que la partie mobilité de la loi concerne principalement la finalisation du réseau de BHNS, les aménagements cyclables entre les axes forts pour vélos et les voies vertes, ainsi que les aménagements permettant de séparer les différentes circulations. Il propose plutôt d'ajouter une mention de cette loi dans le cadre des plans d'actions pour renforcer la base légale.

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Vote de la résolution approuvant le plan d'actions du réseau routier (RD 1591)

La présidente met aux voix la résolution approuvant le RD 1591 ainsi amendé :

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR)

Non : 4 (2 UDC, 2 MCG)

Abstentions : –

La proposition de résolution pour le RD 15911, tel qu'amendé, est approuvée.

PLAN D'ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2024-2028 (PARR)

COMMISSION DES TRANSPORTS – 18 JUIN 2024



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

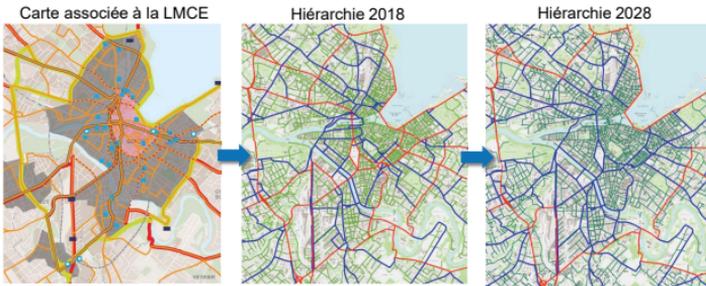
18.06.2024 Page 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX DU PARR 2024 - 2028

1. Structurer la circulation automobile en concentrant les flux majeurs sur les axes tangentiels (autoroute, ceinture urbaine) de sorte à réduire le trafic automobile dans les centres urbains, en particuliers les pendulaires
2. Améliorer la sécurité routière pour tous les usagers
3. Améliorer la fluidité des déplacements, en particulier ceux des transports professionnels et des transports collectifs
4. Lutter contre le bruit routier
5. Promouvoir le covoiturage et la mobilité partagée

18.06.2024 Page 2

METTRE EN COHÉRENCE LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER AVEC LES PRINCIPES DE LA LMCE

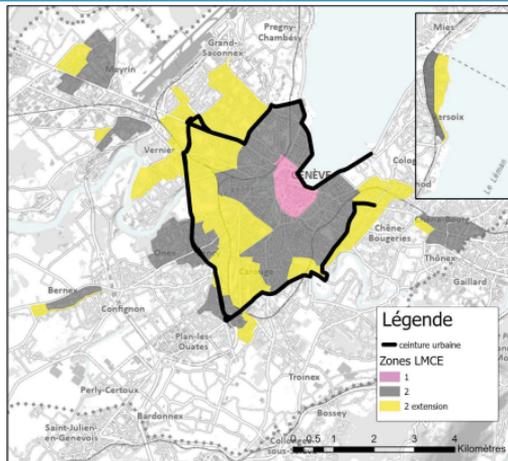


- Concept de "routes affectées à la circulation générale" → structure concrètement l'organisation du réseau routier = **réseau primaire et réseau secondaire** dans la hiérarchie cantonale
 - LMCE: dissuasion du transit en zones I et II → axes structurants d'accessibilité = **réseau secondaire**
 - Mise en œuvre de la **ceinture urbaine**, qui contourne l'hypercentre et permet de passer d'un quartier à l'autre
- ↳ Aménager les axes routiers en cohérence avec la hiérarchie définie

18.06.2024 Page 3

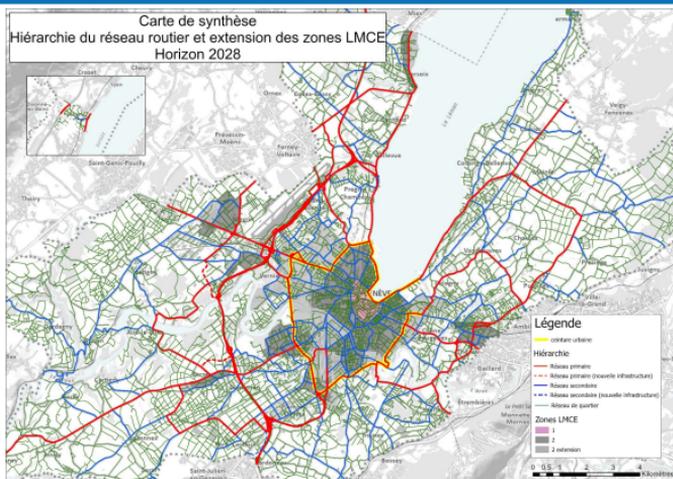
ÉTENDRE LES ZONES II DE LA LMCE POUR ACCOMPAGNER LES DÉVELOPPEMENTS URBAINS

- Evolutivité du périmètre des zones définie par une carte du plan d'actions du réseau routier, principe introduit dans la LMCE (art. 6 al. 2)
 - Extension tenant compte des potentiels de densification urbaine et des nouvelles priorisations des modes en fonction des projets de transports collectifs et de mobilité active
- ↳ Aménager le réseau à l'intérieur des zones en cohérence avec les principes de priorisation de la LMCE



18.06.2024 Page 4

CARTE DE SYNTHÈSE



AXES POUR ORIENTER LES ACTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

1. Poursuivre l'amélioration de la ceinture urbaine (Avenue de l'Ain, Pailly, etc.);
2. Articuler la réglementation du trafic à l'intérieur de la ceinture urbaine de manière cohérente et coordonnée au développement des infrastructures (ex: Cornavin);
3. Encourager et accompagner les communes à mettre en œuvre la loi, en pacifiant la circulation à l'intérieur des quartiers (réseau de quartier);
4. Maintenir le nombre de voies de circulation sans réduction d'emprise routière à l'extérieur de la ceinture urbaine, sauf exceptions liées à des projets d'infrastructure en faveur des TC et des MA;
5. Garantir l'évolutivité de la ceinture urbaine à plus long terme en préparant les projets futurs (études pont de Lancy, tram tangentiel, élargissement de l'autoroute).

LES ACTIONS THÉMATIQUES PROPOSÉES (1/2)

1. Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain / économique et desservir les nouveaux quartiers / Zones industrielles.
2. Poursuivre le déploiement de la ceinture urbaine dans les derniers secteurs d'amélioration (Casaï-Pailly-Meyrin, av. de l'Ain, av. de la Paix, Pont de Lancy, Bout-du-Monde, av. de l'Amandolier) pour renforcer son attractivité.
3. Renforcer la fluidité des déplacements en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE et en adaptant la régulation lumineuse.
4. Encourager et accompagner les communes à la sécurisation et la pacification des quartiers (zones I et II et traversées de localité).
5. Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit et améliorer la fluidité.
6. Poursuivre le déploiement de la stratégie de régulation du trafic en zones de priorisation LMCE.
7. Aménager des sites propres pour les transports collectifs et prioriser leur flux aux carrefours à feux, afin d'améliorer leur vitesse commerciale.

18.06.2024 Page 7

LES ACTIONS THÉMATIQUES PROPOSÉES (2/2)

8. Elaborer et mettre en œuvre une feuille de route des mobilités pendulaires visant à réduire le trafic aux petites douanes et dans les centres urbains.
9. Développer le covoiturage.
10. Renforcer le traitement des zones accidentogènes et des points noirs en matière de sécurité routière, en particulier pour les usagers les plus fragiles.
11. Poursuivre les études de développement du réseau des routes nationales à moyen / long termes.
12. Achever les études concernant la tarification de la mobilité.
13. Développer et inciter à la mobilité partagée.
14. Renforcer les contrôles du respect des règles de circulation pour tous les usagers et lutter contre les incivilités.

18.06.2024 Page 8

1 RÉALISER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES MULTIMODALES POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN/ÉCONOMIQUE ET DESSERVIR LES NOUVEAUX QUARTIERS/ZONES INDUSTRIELLES (1/2)

Pourquoi?

La concrétisation d'un réseau routier hiérarchisé passe par la mise en œuvre d'un axe routier principal pour chacun des grands couloirs de déplacements de l'agglomération, connecté à l'autoroute et à la ceinture urbaine. L'objectif est de maîtriser le trafic entrant dans le canton et de garantir son accessibilité aux différents pôles urbains, en le canalisant sur des axes tangentiels (autoroute, ceinture urbaine) et en le rabattant sur les P+R et les parkings situés proches des centres urbains.

Comment?

- Compléter le réseau routier par la création de nouvelles routes aménagées pour tous les modes dans les territoires mal desservis et dans les nouveaux développements urbains (quartiers d'habitation et zones d'activité).
- Développer les aménagements en site propre pour les transports collectifs afin de rééquilibrer le partage de la voirie.
- Aménager la ceinture urbaine de manière à renforcer la fluidité de l'itinéraire et le délestage du centre-ville.
- Requalifier un certain nombre d'axes afin de mieux partager la voirie entre tous les usagers, en veillant spécifiquement à garantir la sécurité routière.

Dans quels buts?

- Mettre en œuvre la hiérarchie du réseau routier en cohérence avec la LMCE.
- Garantir des aménagements favorables pour tous les modes de déplacements.
- Assurer la sécurité routière pour toutes les formes de mobilité.

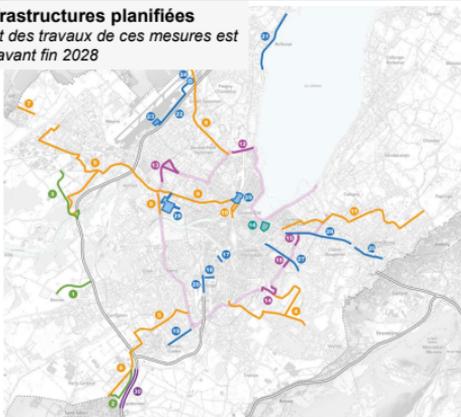
Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT/ OCGC	PARR	PATC / PAMA / PAST / PATPRO	Communes. OU, DPA	En cours	Non

18.06.2024 Page 9

1 RÉALISER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES MULTIMODALES POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN/ÉCONOMIQUE ET DESSERVIR LES NOUVEAUX QUARTIERS/ZONES INDUSTRIELLES (2/2)

Les infrastructures planifiées

Le début des travaux de ces mesures est planifié avant fin 2028



Création de nouveaux troncçons routiers

- 1 Réalisation du boulevard des Alpes
- 2 Réalisation de la route de contournement de Parly liée au tramway vers Saint-Jules
- 3 Réalisation de la route de Montfleury et déperçage de Verrier-Sud

Aménagements pour l'insertion d'un BHSN ou d'un tram

- 4 Aménagements routiers pour insertion de l'axe BHSN Steyler
- 5 Prolongement du tramway vers Saint-Jules, aménagements routiers connexes (dont requalification de la route de Baer)
- 6 Prolongement du tram des Nations au Grand-Saconnex et requalification de la route de Ferney
- 7 Aménagements routiers pour le BHSN CEDN - Saint-Genis-Pouilly
- 8 Requalification de l'avenue de Flin (axe lot TC section aéroport - Paris-Sûrin)
- 9 Aménagements routiers pour insertion de l'axe BHSN Genève - Vernier - ZMEYSAVER
- 10 Déplacement du tram Teraux-du-Temple / Fazy
- 11 Aménagements routiers pour insertion de l'axe BHSN de Frontenex

Déploiement de la ceinture urbaine

- 12 Requalification de l'avenue de la Paix (ceinture urbaine)
- 13 Aménagements routiers dans le secteur Cassi - Pailly - Meyrin (ceinture urbaine)
- 14 Aménagement du carrefour secteur Boud-Judo-Monde (ceinture urbaine)
- 15 Aménagements routiers dans le secteur Louis-Albert - Annemasse (ceinture urbaine)

Pilotisation

- 16 Pilotisation secteur de Rive (nouveau projet CH de Rive)

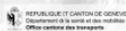
Requalifications pour une meilleure intégration de tous les usagers

- 17 Requalification de la route François Damiot (Boulevard Utzli) du PRG
- 18 Requalification de l'avenue de la Pralle (axe réservé aux transports publics et à la mobilité active)
- 19 Requalification de la route de Saint-Jules en faveur des transports publics et de la mobilité active
- 20 Requalification de la route des Jeunes et nouveau carrefour Juvet
- 21 Requalification de la traversée de Genêts/Bellevue (Route de Lusanne)
- 22 Réaménagement en faveur des transports collectifs le long de la façade aéroportuaire
- 23 Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport
- 24 Infrastructures multimodales liées au P+R PA7
- 25 Requalification multimodale du secteur de Cornavin
- 26 Requalification de la route de Chêne
- 27 Requalification de la route de Florissant
- 28 Requalification de la rue de Genève
- 29 Révision du schéma d'accessibilité routière du quartier de la Concorde

Voies de covoiturage

- 30 Itinéraire de voies de covoiturage sur la plateforme douanière de Bardonnex

* Les tracés sont indicatifs, les travaux ne concernant pas forcément l'ensemble du linéaire mentionné



18.06.2024 Page 10

3 RENFORCER LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS EN RÉDUISANT LE TRAFIC AUTOMOBILE DES PENDULAIRES, EN DÉVELOPPANT LES OFFRES ET LES RÉSEAUX SELON LA LMCE ET EN ADAPTANT LA RÉGULATION LUMINEUSE

Pourquoi?

Renforcer la fluidité des déplacements est inscrit au programme de législation 2023-2028 du Conseil d'Etat. Etabli depuis 2014, l'indice de fluidité du trafic basé sur des mesures sur plusieurs axes routiers principaux du canton indique une dégradation de la situation avec une saturation quotidienne de 5h13 en moyenne, contre 3h32 en 2014.

La saturation engendrée par le dynamisme socio-économique de l'agglomération, face auquel le retard s'accroît malgré les solutions développées à grands frais (LEX déjà victime de son succès), finit par influencer négativement le développement économique et social du canton et son cadre de vie.

Comment?

- Réduire significativement le trafic automobile des pendulaires (restrictions dans les zones I et II selon LMCE, actions aux douanes et sur l'offre de stationnement dans les entreprises).
- Aménager le réseau routier de manière à renforcer la performance et l'efficacité des transports collectifs et des mobilités actives.
- Définir des mesures de priorisation du transport professionnel (voies réservées et zones de priorisation, ex: Bel-Air).
- Adapter la régulation lumineuse de manière à assurer une meilleure coordination et une gestion plus efficace du trafic (ex: Pont d'Arve).

Dans quels buts?

- Renforcer la fluidité des déplacements.
- Soutenir le développement social et économique du canton.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT	PARR	PATC / PAMA / PAST / PATPRO	Communes, entreprises	En cours	Oui

18.06.2024 Page 13

4 ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LES COMMUNES À LA SÉCURISATION ET LA PACIFICATION DES QUARTIERS (ZONES I ET II LMCE, TRAVERSÉES DE LOCALITÉ) (1/2)

Pourquoi?

La LMCE vise à modérer le trafic et à diminuer les nuisances dans les quartiers situés dans l'hypercentre (zone I) et les centres urbains (zones II), au sein desquels les modes actifs et les transports collectifs sont priorités. Le réseau de quartier non structurant, passé sous la compétence des communes depuis le 1er janvier 2022, doit notamment faire l'objet de mesures dans ce sens, afin de mieux partager la voirie au bénéfice des transports collectifs (TC) et des modes actifs (MA).

Comment?

- Mettre en place des réglementations de circulation sur les voiries communales à l'intérieur des quartiers, éventuellement sous forme de tests.
- Créer des zones piétonnes, des zones de rencontre (20 km/h) ou des zones à trafic limité (zones 30 ou zones avec restriction d'accès), en sus de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie de modération des vitesses et de fluidité du trafic.
- Définir et déployer des plans de circulation, à l'instar du projet de révision du schéma de circulation du quartier de la Concorde, de manière à canaliser le trafic d'accès sur les axes principaux tout en veillant à maintenir la cohérence avec la vision d'ensemble et à garantir la continuité de l'acheminement des marchandises à toutes les échelles.

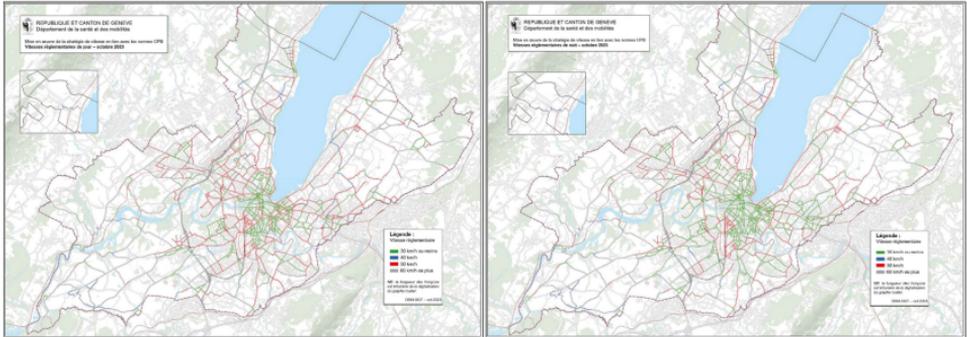
Dans quels buts?

- Rééquilibrer l'espace de voirie en faveur des TC et de la MA en restreignant la circulation du transit à travers les quartiers.
- Améliorer la qualité de vie, les espaces publics et apaiser la circulation dans les zones LMCE.
- Diminuer les charges de trafic et les nuisances associées.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT	PARR	PATC / PAMA / PAST / PATPRO	Communes	En cours	Oui

18.06.2024 Page 14

5 MODÉRER LA VITESSE POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ET AMÉLIORER LA FLUIDITÉ (2/2)



18.06.2024 Page 17

6 POURSUIVRE LE DÉPLOIEMENT DE LA STRATÉGIE DE RÉGULATION DU TRAFIC EN ZONE DE PRIORISATION LMCE

Pourquoi?

La régulation lumineuse permet en premier lieu de garantir la sécurité des usagers en gérant les flux de circulation en conflit dans une intersection. Elle permet en outre de prioriser les modes de transports entre eux. Dès 2017, de nouveaux principes de priorisation des carrefours à feux ont été déployés dans le cadre de la mise en œuvre de la LMCE, notamment grâce à la loi L11868 (crédit d'investissement de 50'000'000F pour la réalisation de mesures d'exploitation), en améliorant les conditions de déplacements des usagers principalement sur la ceinture urbaine.

Comment?

- Poursuivre la mise en œuvre de cette stratégie de régulation en zone I et II, de manière à améliorer la circulation des piétons, des cyclistes, des transports professionnels et des transports collectifs. Il s'agit d'appliquer les principes de priorisation définis par la LMCE, visant une baisse significative du trafic automobile, en particulier des pendulaires, de manière à pouvoir redistribuer des temps de feu vert aux autres usagers.
- Renforcer la coordination des carrefours à feux.
- Décliner les principes de régulation lumineuse dans le cadre de projets d'ensemble (réglementation, aménagements, marquage, etc.).
- Fluidifier le trafic par la mise à l'orange clignotant de la signalisation lumineuse sur certains carrefours la nuit.

Dans quels buts?

- Améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport.
- Assurer la sécurité routière pour toutes les formes de mobilité.
- Soutenir la marche en tant que premier mode de déplacement du canton.
- Favoriser les TC et MA, restreindre l'accès TIM au centre-ville et apaiser la circulation dans les zones LMCE.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT	PARR	PAMA / PATC	Communes, DPA	En cours	Oui

18.06.2024 Page 18

7 AMÉNAGER DES SITES PROPRES POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PRIORISER LEUR FLUX AUX CARREFOURS À FEUX, AFIN D'AMÉLIORER LEUR VITESSE COMMERCIALE

Pourquoi?

L'amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs et la fiabilisation de leurs temps de parcours permettent de renforcer leur attractivité et de favoriser le report modal. Ces objectifs sont repris dans le Plan d'actions des transports collectifs (PATC), et visent à permettre de minimiser les retards et, par conséquent, de mobiliser moins de ressources humaines (conducteurs), de matériel roulant et d'énergie.

Comment?

- Appliquer les principes de la LMCE et de la stratégie de régulation pour prioriser les transports collectifs sur les axes et dans les zones définies par la loi.
- Aménager, en cohérence avec la hiérarchie et les projets de requalification du réseau routier, des sites propres et des voies réservées de manière à favoriser la progression des transports collectifs, dégagés des entraves de la circulation.
- Prioriser les transports collectifs aux carrefours à feux.
- Etudier, dans le même temps, les possibilités d'ouvrir plus de voies bus aux taxis sans péjorer les temps de parcours, en tant que solution de mobilité complémentaire aux transports collectifs.

Dans quels buts?

- Favoriser la progression des tramways et des bus.
- Améliorer l'attractivité et la part modale des transports collectifs.
- Optimiser les coûts d'exploitation et l'utilisation des ressources humaines.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
TC	OCT	PATC	PARR	TPG, communes, taxis	En cours	Non

18.06.2024 Page 19

8 ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE UNE FEUILLE DE ROUTE DES MOBILITÉS PENDULAIRES VISANT À RÉDUIRE LE TRAFIC AUX PETITES DOUANES ET DANS LES CENTRES URBAINS

Pourquoi?

Les petites douanes sont en proie à un trafic de transit transfrontalier en augmentation ces dernières années. L'objectif est donc de diminuer les flux pendulaires franchissant les douanes et pénétrant dans les centres urbains, canaliser la circulation sur le réseau principal et de favoriser le transfert modal sur un mode de transport plus durable.

Comment?

- Elaborer une feuille de route des mobilités pendulaires avec les acteurs concernés (économiques, communes, Grand Genève).
- Poursuivre les études d'amélioration des dispositifs déployer aux petites douanes:
 - dans le secteur de la Champagne (poursuivre la mise en œuvre de la feuille de route).
 - dans le secteur Arve-Lac (favoriser le passage des modes actifs, suite à l'adaptation des horaires d'ouverture de certaines douanes et à l'introduction d'un système de bus à la demande).
 - dans le secteur de la rive droite (développer les transports collectifs et des infrastructures de mobilité active).
- Incrire cette stratégie dans une processus continu, dont le périmètre peut être étendu et le dispositif adapté. Une classification des passages douaniers selon leur importance permettra de définir des principes cohérents d'exploitation à mettre en œuvre (mesures favorables aux modes actifs et au covoiturage, restriction du passage des autosolistes).

Dans quels buts?

- Diminuer les charges de trafic et les nuisances associées en favorisant le report modal.
- Sécuriser les traversées de villages.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT	PARR	PATC / PAMA / PAST	Communes, Grand Genève, entreprises	En cours	Oui

18.06.2024 Page 20

9 DÉVELOPPER LE COVOITURAGE

Pourquoi?

Le covoiturage favorise la fluidité du trafic en limitant le nombre d'autosolistes par l'optimisation de l'occupation des véhicules, réduisant ainsi l'occupation du réseau routier.

Comment?

- S'inscrire dans la vision politique partagée à l'échelle transfrontalière.
- Créer les infrastructures physiques: aires de mise en relation, places de parking réservées, voies réservées, etc.
- Poursuivre les études pour déployer une voie réservée au covoiturage sur la plateforme douanière de Bardonnex et approfondir les opportunités identifiées sur d'autres corridors, dont les routes de Fernex et de Meyrin.
- Evaluer les possibilités de réserver des emprises dédiées au covoiturage en aval des passages douaniers, par exemple par la réservation de voies mutualisées avec les sites propres TC ou la définition de zones à trafic limité aux covoitureurs dans les centres urbains.
- Déployer de nouvelles lignes de covoiturage, système hybride entre l'autostop et les services de transports publics, selon l'exemple des lignes Hé ! Léman.
- Approfondir l'intégration du covoiturage parmi les bouquets d'offres de mobilité concentrés dans les hub multimodaux.
- Développer les infrastructures et outils numériques: outils de suivi, plateforme de covoiturage, etc.
- Mettre en place des incitations financières en particulier à travers les plans de mobilité d'entreprises.
- Capitaliser sur l'inscription en 2023 du covoiturage dans les dispositions légales suisses pour améliorer les contrôles.

Dans quels buts?

- Améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport.
- Optimiser les taux de remplissage des véhicules.
- Diminuer les charges de trafic et les nuisances associées.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
TIM	OCT	PARR	PATPRO / PAST	Grand Genève – exploitants – douanes – privés	En cours	Oui 18.06.2024 Page 21

10 RENFORCER LE TRAITEMENT DES ZONES ACCIDENTOGÈNES ET DES POINTS NOIRS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, EN PARTICULIER POUR LES USAGERS LES PLUS FRAGILES

Pourquoi?

Renforcer la sécurité des déplacements est inscrit au programme de législation 2023-2028 du Conseil d'Etat. En 2023, les accidents mortels ont été en légère hausse, 13 personnes ayant perdu la vie dont 4 cyclistes et 5 scooteristes/motocyclistes. Ces derniers demeurent les plus exposés aux accidents graves, suivis par les cyclistes et les piétons. Au-delà du sinistre bilan humain, les accidents constituent une cause non négligeable de saturation du réseau routier.

Comment?

- Mettre à jour l'observatoire de l'accidentalité en coordination avec les démarches du PA5.
- Participer avec les partenaires du Grand Genève à la définition d'une stratégie transfrontalière d'amélioration de la sécurité objective (la réduction des zones d'accumulation d'accidents) et subjective (l'amélioration du sentiment de sécurité des usagers).
- Tirer profit des opportunités d'amélioration de la sécurité des infrastructures routières existantes dans le cadre des projets de requalification planifiés.
- Encourager et soutenir les communes dans le processus d'amélioration des itinéraires de cheminement scolaire, qui sont souvent de leur ressort.

Dans quels buts?

- Améliorer la sécurité routière.
- Diminuer l'impact humain et économique des accidents de la circulation.
- Fluidifier les déplacements.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT / OCGC	PARR	PAMA / PATC / PATPRO	Communes, Grand Genève et DPA, Polices	En cours	Non 18.06.2024 Page 22

11 POURSUIVRE LES ÉTUDES DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DES ROUTES NATIONALES À MOYEN / LONG TERMES

Pourquoi?

L'autoroute A1 subit quotidiennement des congestions entre Perly et Nyon qui s'étalent sur plusieurs heures. Le renforcement de l'infrastructure autoroutière, de manière complémentaire au développement du réseau ferroviaire, apparaît donc comme une nécessité pour répondre à la croissance et aux besoins de l'agglomération.

L'objectif est d'améliorer la résilience du système autoroutier en cas d'incident et de travaux de maintenance, de manière à éviter le report des perturbations sur le réseau local et sur le fonctionnement des transports collectifs. Le développement de l'autoroute répond également aux enjeux d'évolutivité de la ceinture urbaine à plus long terme.

Comment?

- Accompagner et soutenir la Confédération qui pilote les études d'élargissement de l'autoroute A1.
- Encourager l'étude de solutions innovantes, par exemple en dédiant les nouvelles voies de l'autoroute élargie à de nouveaux usages (covoiturage, transports collectifs, etc.).
- Poursuivre les études concernant le contournement Est, comprenant la traversée du lac, complémentaire à l'élargissement de l'autoroute A1, afin d'inscrire le projet dans le programme de développement des routes nationales de la Confédération.

Dans quels buts?

- Canaliser le trafic sur le réseau principal et diminuer le trafic dans les centres urbains.
- Améliorer la résilience du réseau routier.
- Encourager de nouveaux usages sur les routes nationales (voies à usage multiple : covoiturage, transports collectifs, etc.).

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
TIM, TC	OCGC / OCT	PARR	PATC	OFROU	En cours	Non

18.06.2024 Page 23

12 ACHEVER LES ÉTUDES CONCERNANT LA TARIFICATION DE LA MOBILITÉ

Pourquoi?

La thématique de la tarification de la mobilité vise notamment à diminuer la pression sur les infrastructures lors des périodes de pointe et en assurer le financement. La Confédération veut examiner comment les infrastructures pourraient être exploitées de manière plus homogène et elle s'est associée au Canton de Genève pour mener des études et élaborer un projet-pilote. Une étude de faisabilité de mise en place d'un péage urbain a été menée dans ce cadre en 2023.

Comment?

- Poursuivre et achever les réflexions en matière de tarification de la mobilité, dans le cadre du projet pilote initié par la Confédération, en fonction des nouvelles priorités fédérales en faveur d'une tarification selon les kilomètres parcourus, qui diffère du principe de péage urbain.
- Envisager les réflexions dans la perspective d'une tarification multimodale intégrée.
- Définir les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour limiter les impacts auprès de certaines catégories d'usagers (transports professionnels, commerces, résidents, ménages à bas revenus, etc.).

Dans quels buts?

- Optimiser les usages et la consommation des ressources.
- Financer les infrastructures et l'exploitation des services de transport.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
TIM, TC	OCT	PARR	PATC	OFROU	En cours	Non

18.06.2024 Page 24

13 DÉVELOPPER ET INCITER À LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Pourquoi?

La mobilité partagée consiste à mettre à disposition de la population des moyens communs de transports individuels, par exemple voitures, vélos, trottinettes. Elle permet ainsi de mutualiser les modes de déplacement, d'en diminuer les coûts, en s'affranchissant de la notion de propriété du véhicule et en optimisant les charges d'exploitation, et de permettre à chacun de pouvoir choisir la meilleure option de déplacement en fonction de ses besoins à un instant T.

Comment?

- Mettre en place des infrastructures physiques adaptées : stationnement, bornes de recharge, etc.
- Déployer les solutions numériques ad hoc: promotion, plateforme centralisée de réservation, etc.
- Renforcer la collaboration avec les communes, détentrices de la majeure partie du domaine public utilisé pour stationner les véhicules partagés.
- Encourager la mise en œuvre de projets pilotes visant à développer la mobilité partagée et les partenariats dans le cadre des initiatives déjà en œuvre, par exemple avec l'Académie de la mobilité du Touring Club suisse (TCS).
- Développer des offres et services de mobilité plus intégrés à l'échelle transfrontalière, soit avec des collaborations renforcées entre opérateurs de part et d'autre de la frontière.

Dans quels buts?

- Développer les synergies entre les différents modes de transport et les solidarités entre les usagers.
- Promouvoir l'intermodalité et la multimodalité sur le Grand Genève.
- Faire connaître et promouvoir de nouvelles options de déplacement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT, Communes, Fondation des parkings	PAST	PARR / PAMA / PATC / PATPRO	Grand Genève - Mobility, Donkey Republic et autres prestataires - Entreprises	En cours	Oui

18.06.2024 Page 25

14 RENFORCER LES CONTRÔLES DU RESPECT DES RÈGLES DE CIRCULATION POUR TOUS LES USAGERS ET LUTTER CONTRE LES INCIVILITÉS

Pourquoi?

La sécurité de la mobilité est un axe majeur de la politique criminelle commune conclue entre le Conseil d'Etat et le procureur général. A ce titre, il est prévu de poursuivre la promotion de la sécurité des usagers et de renforcer les contrôles du respect des règles de circulation pour tous les usagers, afin de lutter contre les incivilités et de renforcer la sécurité routière.

Comment?

- Responsabiliser les usagers et promouvoir un meilleur respect des règles de circulation routière, au travers d'un renforcement des campagnes de prévention routière.
- Augmenter et mettre en œuvre les moyens de verbalisation, en renforçant le nombre de radars en fonction et en sanctionnant les comportements illicites de tous les usagers circulant et stationnant sur le domaine public routier, sans stigmatiser un mode en particulier.
- Renforcer la collaboration entre les autorités organisatrices des transports et les corps de polices cantonale et municipales, et favoriser une mutualisation des prérogatives entre les agents de polices cantonale et municipale.

Dans quels buts?

- Permettre à tous de se déplacer dans de bonnes conditions.
- Améliorer la sécurité des déplacements.

Public-cible	Porteur	Plan d'action référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers	OCT/ OCGC Polices	PARR	PAMA / PAST/ PATC / PATPRO	Communes, associations	En cours	Non

18.06.2024 Page 26

CONCLUSION

Un plan d'actions qui:

- porte une vision véritablement multimodale des infrastructures routières;
- facilite la mobilité du plus grand nombre en améliorant la qualité et la fluidité des déplacements, grâce aux évolutions en matière d'organisation et d'exploitation du réseau routier;
- soutient le développement économique et social, grâce à l'amélioration coordonnée des infrastructures et des services de transports;
- renforce la sécurité des usagers.

Merci pour votre attention!

Date de dépôt : 7 octobre 2024

RAPPORT DE LA PREMIÈRE 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 1591, plan d'actions du réseau routier 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 surprenante 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 de la pêche pour savoir s'il fallait augmenter le nombre de places de travail nécessaires à l'Etat de Genève pour son bon fonctionnement.

D'emblée, à la lecture du RD 1591, on remarque instantanément la volonté du Conseil d'Etat de scléroser le réseau routier en voulant supprimer à terme certaines pénétrantes. Comme il est quasiment impossible de déterminer avec exactitude quelles sont les pénétrantes qui servent réellement au trafic de transit et celles qui servent au trafic inter-quartiers, cela va juste accentuer les blocages, augmenter les heures perdues dans les bouchons, empêcher un peu plus les résidents de se déplacer, défavoriser fortement les entreprises et péjorer l'économie.

Vouloir concentrer le trafic de transit sur la moyenne ceinture et l'autoroute de contournement est un non-sens. Ces axes sont déjà hautement saturés, notamment aux heures de pointe. De plus, la minorité rappellera que le crédit fédéral qui concerne l'élargissement de l'autoroute est attaqué par la gauche et les milieux anti-traffic et qu'en cas d'échec devant les urnes le 24 novembre la situation n'ira pas en s'améliorant. Surtout si l'on continue cette longue fuite

en avant pour accueillir sans cesse de nouveaux habitants, conséquence d'une immigration incontrôlée.

De plus, l'extension de la zone II n'est pas souhaitable. Cela va encore ajouter des difficultés de déplacement pour les entreprises. Certains commerces vont encore voir leur chiffre d'affaires fondre comme neige au soleil, vu que moins le centre est accessible, plus les habitants vont faire leurs courses en périphérie, voire en France voisine.

Enfin, comme les associations professionnelles, la minorité regrette l'absence de mesures concrètes concernant la traversée du lac. Bien que ce projet fasse l'objet de crédits d'étude indépendamment de ce plan d'actions, la minorité aurait souhaité y voir figurer en bonne place la volonté du Conseil d'Etat d'aller de l'avant avec ce projet indispensable pour la mobilité et l'économie de ce canton. Rappelons toutefois que la traversée du lac a été votée par 62,8% de la population en 2016 déjà. Sans réelles actions d'avancement à court terme, ceci constitue un évident déni de démocratie vis-à-vis de la volonté populaire et un manque de vision totale sur les besoins évidents pour la mobilité et l'économie cantonale.

En conclusion, le plan d'actions du réseau routier 2024-2028 ne permettant pas de garantir le libre choix du mode de transport, la fluidité du trafic ainsi que l'accessibilité des transports professionnels et privés dans toutes les zones du canton, vu également le nombre d'heures passées en commission et les discussions totalement inutiles sur des amendements qui n'améliorent en rien la mobilité de notre canton, **la minorité vous invite à refuser la prise d'acte du RD 1591 et à refuser sèchement la résolution qui l'accompagne afin que le Conseil d'Etat revoie sa copie et amène de vraies solutions en faveur du réseau routier. La population et les milieux économiques vous remercieront à court et à moyen terme.**

Date de dépôt : 14 octobre 2024

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de François Baertschi

Pour le MCG, le problème principal qui perturbe gravement la circulation à Genève c'est le trafic pendulaire frontalier, qui crée de trop nombreuses nuisances subies par les habitants de notre canton. Il est donc essentiel de faire figurer dans le plan d'actions consacré au réseau routier cet élément central.

Le plan d'actions RD 1591, dédié au réseau routier, passe à côté de cette question fondamentale en matière de transport à Genève. Il se contente d'agir de manière indéterminée sur les pendulaires sans tenir compte de leur origine. Ainsi, on manque la cible qui devrait être atteinte et qui devrait requérir tous nos efforts.

Chacun comprendra que le problème du trafic c'est bien évidemment de savoir si un véhicule part du point A pour aller au point B et surtout quel est le point A. La question taboue à Genève, c'est le point A qui est la France – de plus en plus lointaine – qui obstrue le point B – notre canton.

Il n'y a pas d'indétermination du point A, contrairement à ce qu'a affirmé en commission le conseiller d'Etat qui ne fait aucune différence entre les pendulaires frontaliers et les pendulaires cantonaux. Pourtant les deux catégories sont spécifiques et soulèvent des problématiques de nature différente.

Il convient d'agir surtout et de toute urgence contre les pendulaires frontaliers qui sont la vraie menace pour le réseau routier genevois. En confondant les deux catégories, nos autorités font un mauvais tour de passe-passe qui, une fois de plus, cache la réalité et les difficultés.

L'augmentation massive – et exponentielle – d'automobilistes frontaliers, depuis la mise en place des bilatérales, met à rude épreuve notre réseau routier. La nature même de la province française, qui est constituée de nombreux territoires peu ou pas reliés à des transports publics efficaces, les rend captifs du transport automobile. De ce fait, il faut appliquer les mesures déterminées et fortes que préconise le MCG pour résoudre les problèmes à Genève, afin que notre canton ne devienne pas un entonnoir qui reçoit des quantités infernales de voitures.

Ne négligeons pas l'inégalité fiscale de l'impôt auto qui incite les automobilistes détenteurs d'une plaque française à se déplacer en voiture, puisqu'ils sont moins taxés que leurs homologues genevois. Cette différence est en soi choquante et explique aussi très concrètement le nombre excessif de véhicules frontaliers sur nos routes.

Il n'est pas acceptable que les contraintes, fondées sur des fiscalités et le pouvoir d'achat, soient réservées en priorité aux résidents genevois, alors que les automobilistes frontaliers ont un traitement facilité.

Ce différentiel de pouvoir d'achat a également des conséquences.

Nous avons deux pays avec deux systèmes politiques et économiques complètement divergents. Ne pas le voir, c'est refuser d'affronter ce problème, c'est également refuser de s'attaquer sérieusement aux causes. Il est d'une totale évidence que cela doit être traité à la racine.

Les embouteillages et excès occasionnés par les véhicules 74 et 01, présents sur notre réseau routier, ne sont pas dus au hasard. Ils sont l'expression incontournable de ce réel que de trop nombreux décideurs refusent toujours de reconnaître.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, le groupe MCG votera contre le RD 1591 et vous invite à faire de même.