

*Date de dépôt : 11 août 2020*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de MM. Florian Gander, Henry Rappaz, Pascal Spuhler, Thierry Cerutti, Daniel Sormanni, Jean-François Girardet, Francisco Valentin, Christian Flury modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Voies de bus)**

*Rapport de majorité de M. Thomas Wenger (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 36)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Thomas Wenger**

Mesdames et

Messieurs les députés,

La commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner le projet de loi 11988 lors des séances ordinaires de la commission les 6 et 13 décembre 2016, sous la présidence de M. Pierre Vanek, le 7 novembre 2017, sous la présidence de M. Bernhard Riedweg, les 11 septembre et 13 novembre 2018, sous la présidence de M. Philippe Morel, le 20 novembre 2018, sous la présidence de M. Patrick Dimier, le 4 décembre 2018, sous la présidence de M. Philippe Morel, et le 18 décembre 2018, sous la présidence de M. Patrick Dimier.

Ont assisté également aux discussions :

- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, département de l'environnement des transports et de l'agriculture (DETA) ;

- M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, département des infrastructures (DI) ;
- M. David Favre, directeur général des transports (DETA/DI) ;
- M<sup>me</sup> Chrystelle Charat, chef de projet, direction générale des transports (DETA/DI) ;
- M. Alexandre Prina, directeur, direction de la planification (DETA/DI) ;
- M. Thierry Messenger, directeur région lac-Rhône (DETA/DI) ;
- M. Benoît Pavageau, directeur transports collectifs (DETA/DI) ;
- M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint (DI).

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Vincent Moret et M<sup>me</sup> Mélanie Maradan, que nous remercions chaleureusement.

### **Séance du 6 décembre 2016**

L'auteur du projet de loi rappelle lors de son audition que M. Barthassat voulait instaurer une phase de test pendant une année sur 5 axes afin de déterminer si cela fluidifierait le trafic ou non. Malheureusement, ce projet a été bloqué par un recours. Ce projet de loi est donc un coup de pouce pour permettre légalement l'utilisation des deux-roues motorisés sur les voies de bus. Selon lui, cela permettrait de fluidifier le trafic dans tout le canton. Si on demandait à tous les deux-roues motorisés de respecter à la lettre la LCR aux heures de pointe, la situation deviendrait ingérable. Si on continue dans cette politique de vouloir cloisonner les véhicules dans les voies, on va arriver à saturation. M. Barthassat explique que, au départ, la volonté du département était de faire cela sur toutes les voies de bus. Suite à passablement de discussions avec les TPG, la police et d'autres milieux, ils ont estimé qu'il était mieux de faire un essai sur quelques voies. Ils sont allés voir comment cela se passait à Londres et à Baden. D'après lui, les résultants sont intéressants. Une discussion a eu lieu avec les TPG et la Ville de Genève pour faire cet essai sur quelques voies et notamment sur le pont du Mont-Blanc. Malgré l'assurance de M. Pagani, Conseiller administratif de la Ville de Genève, de ne pas faire recours, il en a finalement déposé un au dernier moment. Une motion a été déposée par le PLR au conseil municipal demandant à M. Pagani de retirer son recours, mais cette motion n'a pas abouti. Si le peuple soutient ce projet de loi en cas de référendum, il n'y aura plus rien à dire et il sera possible d'utiliser les voies de bus en deux-roues motorisés.

Un député (UDC) demande qui sera prioritaire sur les voies de bus entre la police, les ambulances, les cyclistes, les taxis et les deux-roues motorisés. L'auteur répond que ce sera en premier lieu les véhicules prioritaires, soit la

police et les ambulances. Dans un deuxième temps, ce seront les TPG. Ensuite, ce seront les usagers les plus faibles donc les cyclistes et finalement les deux-roues motorisés. Le président demande au département s'il soutient ce projet de loi. M. Favre affirme que le département soutient ce projet de loi. Le président demande s'ils ne craignent pas de faire un projet de loi qui créera des oppositions et qui, s'il est accepté, amènera un risque d'entrave accrue à la circulation des TPG. En effet, actuellement les motos savent que c'est interdit d'utiliser les voies de bus donc ils le font avec parcimonie. Une députée (PLR) demande si ce projet de loi est compatible avec la loi pour mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) vu qu'en zone I, la priorité doit être donnée à la mobilité douce et aux TPG alors que l'accès aux autres modes de transports doit être restreint. M. Favre affirme qu'il n'y a pas d'incompatibilités majeures. En réponse à un député (S), l'auteur explique n'avoir aucun rapport ou bilan à communiquer sur les expériences de Londres et Baden et qu'il n'a pas non plus pris contact avec le BPA.

### **Séance du 13 décembre 2016**

Suite de l'audition de l'auteur du projet de loi. Un député (PDC) demande si ce projet de loi n'est pas en contradiction avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Il s'étonne d'ailleurs que le département soit d'accord avec ce projet de loi. Il aurait aimé avoir plus d'informations sur les expériences de Baden et de Londres. L'auteur répond qu'il y a eu une baisse de 42% des accidents avec les deux-roues motorisés à Londres suite à l'autorisation de circuler sur les voies de bus sans préciser d'où venait ce chiffre. Il ajoute que la fluidité du trafic s'est par ailleurs améliorée dans la ville. Les résultats à Londres mais aussi à Baden sont plutôt encourageants selon lui. Un député (PDC) a de gros doutes concernant ce projet de loi. Il pense qu'il est en contradiction avec la LMCE. Il estime que ce n'est pas le bon moment de voter ce projet de loi. Ce dernier contient des éléments intéressants, mais il estime qu'il faut attendre le résultat du recours déposé par M. Pagani. Il propose de geler le projet de loi.

Une discussion a lieu sur la sécurité du trafic dans les voies de bus et les risques de ralentissement des transports publics. Un député (S) estime que pour travailler sérieusement sur ce projet de loi, il faudrait auditionner au minimum le département, la Ville de Genève, l'ACG, l'OFROU, le BPA, les TPG, Taxiphone, le TCS, l'ATE et la police. Il estime qu'il serait mieux d'attendre le résultat du recours formé par la Ville de Genève. Le président met aux voix la proposition de geler sine die le PL 11988. Résultat : Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC), Contre : – Abstentions : 3 (3 MCG). Le gel sine die du PL 11988 est accepté.

## Séance du 7 novembre 2017

M. Favre rappelle que ce PL avait été gelé du fait d'un recours de la Ville de Genève concernant les tests sur le territoire de l'Etat. La ville de Genève avait interdit les essais y compris sur un territoire qui ne la concernait pas. Du fait d'un vice de forme, le Tribunal a demandé que rien ne soit fait pour la Ville de Genève (annulation de la décision). Cependant, cette décision du Tribunal ne concernait pas les essais sur d'autres communes. Un premier test a donc pu débiter sur la route des Jeunes avec l'accord du DSE et de la police. M. Barthassat précise que les choses n'ont pas été faites en bonne et due forme à la Ville de Genève, mais plutôt sur la base de la confiance, car selon lui tous étaient d'accord de réaliser les essais. M. Pagani a cependant fait recours. A l'époque, la documentation n'était pas suffisante pour gagner au Tribunal. L'OFROU et la Confédération soutiennent néanmoins de tels essais. Actuellement, il s'agirait de reposer la question à M. Pagani afin que celui-ci exprime son désaccord par écrit, puis de retourner ensuite au Tribunal pour y gagner. Plutôt que d'entamer des démarches en ce sens, un essai a été commencé à la Praille, qui vient de faire l'objet d'un rapport intermédiaire (non public pour l'instant) et qui a été discuté avec M. Maudet. Ce rapport prolonge l'essai et propose d'en faire un autre d'ici à début avril sur l'axe Route de Ferney pour observer le comportement des deux-roues dans les voies de bus dans une autre situation. Il ressort du pré-essai, réalisé par des organes indépendants, contrôlé par la police puis entendu par le service de M. Barthassat, que la crainte liée à une péjoration de la vitesse des transports publics et à la sécurité des cyclistes n'a pas lieu d'être.

M. Barthassat continue. La seule chose qui change : 17 infractions sur 1000 au lieu de 10 sur 1000 par exemple. Cela signifie que 17 motards sur 1000 ont légèrement dépassé la vitesse. M. Barthassat estime qu'il s'agit d'une différence insipide et que le chiffre est beaucoup moins important que les hypothèses. La procédure de test s'est déroulée comme suit : deux contrôles radars avant l'essai, puis 14 pendant les 2-3 semaines de l'essai. Contrairement aux habitudes, le radar sur cet axe fonctionne presque quotidiennement : la pression a été maintenue pour observer le comportement des usagers de la route. Le département est d'avis que le comportement des motards a été exemplaire. M. Barthassat se demande si les motards ont entendu l'appel du DETA lors des réunions trimestrielles. L'essai sera prolongé jusqu'à l'an prochain. Un autre essai débutera l'an prochain, début avril environ pour la période avril-mai-juin, à l'ouverture de la saison. Il permettra d'élargir la palette des cas étudiés et ainsi d'améliorer l'évaluation. M. Barthassat relève l'aspect positif : les deux-roues motorisés gagnent du temps (2 à 3 minutes sur l'axe de l'essai). Le département vérifiera encore

comment la mesure est perçue par les automobilistes (commentaires sur les réseaux sociaux, TCS, etc.). Il faudra peaufiner avec des sondages d'opinion. La mesure ne pose pas de problème pour les TPG ni pour les cyclistes. Le département n'a pas encore eu le détail des prises de radar des quelques motards ayant commis des excès de vitesse pendant l'essai, mais les différences semblent être minimales (de 5 à 7 km/h). Les détails pourront être présentés d'ici à la fin de l'année, pour autant que M. Maudet et la police soient d'accord de communiquer sur ce sujet.

Un député (PLR) explique que le PLR fait une différence entre des essais sur le ou les tronçon(s) dont il vient d'être question et le texte du PL selon lequel « Les véhicules deux-roues motorisés sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI ». Le PLR n'est pas opposé sur le fond, mais il y a une différence considérable entre une interdiction et une attitude tolérante. Il s'inquiète du développement si on laisse la liberté au motard d'utiliser les voies de bus marquées TAXI. Il estime que les motards, du fait de l'autorisation, circuleront plus rapidement et ne dégageront pas la voie pour les autres véhicules lorsque le feu passe au vert. Pour le PLR, ces risques sont dommageables, raison pour laquelle le parti attend les essais avec intérêt. Le PLR ne suivra pas ce PL en l'espèce et considère l'alternative suivante : soit on attend les essais, soit le PLR refusera le PL.

Un député (PDC) partage les doutes du député PLR. Il se demande si l'objectif du département est, une fois les essais réalisés, d'appliquer la mesure à toutes les voies de bus sur tout le canton ou uniquement à certains endroits ciblés de la ville. Le PL demande la généralisation de la possibilité d'utiliser les voies de bus munies de la mention TAXI. Or, une telle mesure est difficilement acceptable en l'état selon lui. Le Grand Conseil a accepté à une courte majorité un renforcement du financement des TPG visant à rétablir certaines prestations de 2014 et à accentuer les prestations des TPG. Si les voies de bus sont ouvertes aux motos et aux scooters au centre-ville, cela créerait un effet inverse : cela ralentirait les transports publics. Il suggère que le moment n'est pas opportun pour voter ce PL et qu'il refuserait si le vote devait avoir lieu ce jour.

Le département était également inquiet de l'impact sur les TPG. C'est pourquoi il s'est rendu dans d'autres villes où de telles mesures sont pratiquées (Londres, Stockholm, Zurich), pour constater que les transports publics ne subissaient aucune gêne grâce à un réglage des feux adéquat. Par ailleurs, deux avantages ont pu être constatés : sécurité accrue (moins d'accidents avec des deux-roues remontant des files) et gain de temps pour les deux-roues. M. Barthassat souligne que le département ne souhaite pas à tout prix prouver que de telles mesures fonctionnent : des essais sincères sont

réalisés dans toutes les situations possibles pour déterminer où ces mesures fonctionnent, mais aussi où elles ne fonctionneraient pas. Le cas échéant, à la différence du PL, on pourrait imaginer autoriser uniquement pour les endroits où cela fonctionne. Du point de vue juridique, dans le cadre des essais, des arrêtés de circulation suffiraient. L'inscription dans la loi servirait plutôt à généraliser la pratique.

Un député (EAG) estime que le PL ne sera pas voté et qu'il vaut mieux attendre un PL préparé par des professionnels que poursuivre avec l'actuel, qui a été préparé par des amateurs éclairés. Il propose donc que la commission dans son ensemble refuse le PL ou du moins le gèle.

Le président met au vote le gel du projet de loi 11988 : Pour : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG), Contre : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PLR), Abstention : 0. Le projet de loi 11988 est ainsi à nouveau gelé.

### **Séance du 11 septembre 2018**

La reprise des travaux sur cet objet est acceptée par une large majorité.

### **Séance du 13 novembre 2018**

L'auteur rappelle que ce projet de loi a déjà été présenté en commission des transports. De façon succincte, ce projet de loi est beaucoup plus radical que la motion 2504. Le projet de loi a été gelé en attendant la phase test qui était à moitié acceptée. Ce projet de loi a été dégelé suite à l'arrêt des phases de test.

Le président relève qu'il est proposé de lier le projet de loi 11988 et la motion 2504, notamment pour que M. Dal Busco puisse s'exprimer sur les deux. Aucun député ne s'oppose.

### **Séance du 20 novembre 2018**

*Audition de M. Thierry Derobert, conseiller municipal PLR à Lancy et membre de Generation2Motards, M. Christian Niquille, instructeur chez Motards du Monde, et M. Aristos Marcou, conseiller municipal PLR à Lancy et porte-parole de Generation2Motards, ainsi que de M. Antoine Gaillard et M. Christian Rinolfi*

M. Marcou explique tout d'abord que les cinq auditionnés du jour représentent 9 associations dont le Norton Sport-Club, Swiss-Moto, 2roues Suisse section Genève, Toutes En Moto et le Vespa Club. Il indique qu'ils ont suivi les différents tests menés par le département. Un de leur membre

avait contacté le DETA afin de proposer que de tels tests soient menés à Genève.

M. Derobert explique qu'il y a un problème de mobilité à Genève. La moto est un engin permettant de se déplacer plus facilement, de sa parquer plus aisément et de moins polluer. S'ils arrivent à concilier l'ensemble des acteurs de la mobilité à Genève en leur donnant plus de facilité, tout le monde sera gagnant. S'il est ainsi possible de se déplacer sur les voies de bus sans ralentir les TPG, sans déranger les vélos et les autres transports et sans augmenter les risques, ils sont en faveur de cette mesure. Il indique en outre qu'il se déplace tous les jours à moto pour se rendre au travail afin d'éviter de perdre du temps dans ses transports professionnels. Le deux-roues motorisé représente un gain de temps considérable pour les professionnels qui se déplacent ainsi.

M. Antoine Gaillard estime que c'est une solution pragmatique que de permettre aux deux-roues motorisés de pouvoir emprunter les voies de bus afin. La ville de Genève n'est pas circulaire aisément, car il y a beaucoup de monde sur les routes. Le fait de pouvoir utiliser les voies de bus est une solution pragmatique pour un problème très actuel.

M. Christian Rinolfi indique que beaucoup de gens se déplacent à moto, car c'est un moyen de transport agréable et pratique à plusieurs niveaux. S'il est possible d'allier l'utile à l'agréable en permettant aux deux-roues motorisés d'emprunter les voies de bus, tout le monde sera gagnant.

M. Niquille ajoute que, si les deux-roues motorisés ont la permission de circuler sur les voies de bus, cela pourrait inciter des conducteurs de voitures à utiliser ce mode de transport et ainsi désengorger le centre-ville.

M. Marcou relève que la motion déposée demande de refaire des essais sur cinq axes transversaux. En ayant pris connaissance des conclusions du département, ils ont été surpris par la différence entre le rapport produit en mars sur la route de jeunes et la réinterprétation des chiffres faite en septembre. Il est important de préciser que le test effectué à Ferney n'a duré que quelques mois à place de durer, comme prévu, une année. Des mesures comparatives ont été faites avant, pendant et après le test. Les mesures avant le test ont été faites en février. Selon le rapport pour les mesures en février, 2405 motos sur le premier poste et 2330 motos sur le deuxième poste ont été comptabilisées sur près de 80 000 véhicules. En mai et en juin, il y a eu respectivement 4995 motos sur le premier poste et 7830 sur le deuxième poste et il y en a eu 6240 sur le premier poste et 5860 sur le deuxième poste sur plus de 80 000 véhicules. Il est donc clair que les chiffres avant et après ne sont absolument pas comparables, car il y a notamment beaucoup moins

de véhicules qui circulent en février. Ils ont également appris que, selon rapport, il n'y a pas d'intérêt pour les voitures. Or le rapport indique qu'une voiture gagne 40 secondes le matin si les deux-roues motorisés sont autorisés à aller sur la voie de bus et 7 secondes en heure creuse. Selon le rapport, une voiture perdrait 7 secondes en heure du soir. Les motos gagnent une minute et 40 secondes en heure de pointe et 20 secondes en heure creuse. En outre, ils ont entendu dire que les bus perdaient du temps avec cette mesure, mais le rapport annonce un gain de temps de 30 secondes le matin et de 3 secondes le soir. Le bus perdrait toutefois du temps en heure creuse pour des raisons peu claires. Les conclusions du rapport sont loin d'être aussi négatives que ce qui a été dit. Il a également été dit qu'il y avait une augmentation des infractions. Or, avant l'entrée en vigueur de la mesure, les deux-roues motorisés en infraction représentaient 28,5% des véhicules en infraction. Pendant la période d'essai, ils représentaient plus de 23% des véhicules en infraction. Il y a donc eu une baisse des infractions pendant la période des tests. En plus de cela, avant le test, les contrôles ont été faits de 6h45 à 9h. Pendant le test, les contrôles ont été faits de 5h30 à 9h00, ce qui représente 75 minutes de plus. Le même rapport a mesuré les temps de parcours des deux-roues motorisés quand c'était encore interdit et quand c'était autorisé pendant la phase d'essai. Quand c'était interdit, un deux-roues motorisé mettait une minute et 50 secondes pour parcourir la route de Ferney le matin. Une fois que cela a été autorisé, il mettait deux minutes et deux secondes. En heure creuse, il mettait une minute et 32 secondes quand c'était interdit et une minute et 41 secondes pendant la phase de test. Cela veut dire que lorsque la circulation pour les deux-roues motorisés est autorisée sur les voies de bus, ces derniers roulent moins vite. Ils expliquent cela par le fait que ces derniers peuvent rouler sereinement sans devoir faire attention à un éventuel contrôle. Si de nouveaux tests sont menés et sur la base des chiffres présentés, il faudrait le faire au minimum pendant une année pour avoir des chiffres comparables.

Une députée (S) demande s'ils estiment qu'il est utile et important de faire des tests comme le propose la motion ou qu'il serait possible d'entrer directement en matière avec le projet de loi. Elle demande ensuite s'ils ne voient pas un problème dans le fait d'autoriser toujours plus de monde à utiliser les voies de bus. Elle demande également ce qui les dérange aujourd'hui du point de vue du comportement des motards, car de nombreux deux-roues motorisés remontent les files ou utilisent les voies de bus alors que ce n'est pas autorisé.

M. Derobert explique que, ce qui les dérange, c'est que les motos prennent des risques et que cela peut mettre en danger les vélos et embêter les voitures qui n'en peuvent plus de voir cela. C'est la raison pour laquelle ils désirent



pacifier tout cela avec des solutions qui sont finalement assez simples. Il admet qu'il serait possible de continuer avec la situation bancaire actuelle mais ils cherchent justement une situation moins bancaire et légale pour que tout le monde puisse rouler pacifiquement. Il explique ensuite qu'ils seraient satisfaits que cette mesure entre en vigueur rapidement sans devoir passer par une phase de tests. En effet, la plupart des tests ont été concluants au regard du rapport. Ils aimeraient ainsi aller de l'avant avec une phase de réalisation.

M. Marcou admet que certaines voies de bus sont chargées. Les vélos peuvent circuler sur les voies de bus de plus de 4,5 mètres. Les taxis, les véhicules prioritaires et les véhicules de transport pour les handicapés ont également le droit de les utiliser. Il indique qu'il a eu cinq accidents en vingt ans en restant correctement dans les files. Il relève en outre qu'il y a une incohérence dans le fait d'utiliser deux tonnes pour transporter une seule personne. Une telle mesure permettrait ainsi d'offrir un confort supplémentaire dans l'utilisation de la voirie et permettre de moins polluer, car plus le trafic est rapide, moins on passe de temps dans son transport et, ainsi, moins on pollue.

Un député (UDC) relève qu'il y a un problème numérique à Genève étant donné que près de 55 000 deux-roues motorisés sont immatriculés dans le canton. Cela pose tout un certain nombre de problèmes à commencer par les places de parking. Il en manque certainement au moins 20 000. Il relève que les motos avaient la possibilité, pendant un certain temps, de se parquer sur les trottoirs. Il demande si c'est un problème qu'il faut mettre en parallèle avec l'utilisation des voies de bus par les deux-roues motorisés. Il demande en outre si les tests proposés par la motion sont nécessaires et, si oui, sur quelle durée ces derniers devraient avoir lieu.

M. Marcou explique qu'ils n'ont jamais pris position pour l'arrêt fédéral concernant la possibilité de se parquer sur les trottoirs. Ce sont des considérations politiques et, en tant qu'associations, ils ne veulent pas se mêler de cela. Il faut évidemment et rapidement plus de places de parking pour les deux-roues motorisés. Il devient très compliqué de se garer dans certains quartiers de Genève. Concernant les tests, ils sont convaincus de la positivité des tests qui ont eu lieu, notamment de par le retour des près de 3 000 membres qu'ils représentent. S'ils décident de refaire une phase de test, il faudra que cette dernière dure au minimum un an de sorte à pouvoir établir des comparaisons crédibles.

Un député (Ve) relève que le peuple a voté la LMCE qui prévoit de favoriser de la mobilité douce et des TPG au sein des zones 1 et 2. Il y a donc une opposition entre le texte voté par la population et les mesures qu'ils préconisent en faveur des deux-roues motorisés.

M. Derobert indique ne pas vouloir rentrer dans l'aspect politique de ces mesures. Ils estiment toutefois qu'il doit y avoir une cohabitation avec les différents moyens de transport utilisés par les Genevois.

M. Marcou confirme que la LMCE donne cette priorité dans les zones une et deux et ils ne contestent pas cela. Toutefois, tant que la traversée du lac n'est pas faite, le U lacustre doit rester fluide et certains axes, notamment les pénétrantes, doivent également rester fluides. Il y a ainsi des axes pertinents qui peuvent sans problèmes voir de telles mesures être appliquées sur les voies de bus.

Un député (PDC) demande clairement leur position par rapport à ces deux textes. Il demande également si c'est une volonté pour eux de pouvoir aller jusqu'au centre-ville en utilisant les voies de bus.

M. Derobert indique qu'ils sont en faveur des deux textes. Tout ce qui permettra de trouver une solution est positif. S'il faut passer par une phase de tests, car ils ne sont pas convaincus par ces mesures, ils sont en faveur d'effectuer cela sur les cinq axes proposés par la motion. En revanche, si aujourd'hui les députés sont convaincus par l'utilité et la bienfaisance de ces mesures et qu'ils désirent d'aller de l'avant, cela leur convient parfaitement. Concernant la possibilité d'aller au centre-ville, ils ne désirent pas une carte prioritaire sur tout le canton mais simplement plus de facilité. Si c'est sur cinq axes, c'est un bon début. Si cela est étendu sur tout le territoire de Genève, c'est encore mieux. Ils préfèrent ainsi plus le projet de loi mais la motion est un bon début.

Un député (S) relève que, si la facilité de déplacement en deux-roues motorisé est favorisée, ces derniers pourraient être toujours plus nombreux à Genève. En termes de politique de mobilité globale, il demande si, politiquement, c'est une bonne idée de faciliter ce mode de transport.

M. Marcou indique tout d'abord qu'il y a une volonté au niveau fédéral de favoriser le deux-roues motorisé. En 20 ans, les choses ont énormément changé. Les 50cm<sup>3</sup> ne sont plus limités et si une personne dispose d'un permis voiture, il peut obtenir un permis pour les 125 cm<sup>3</sup> en faisant 8 heures de cours. Il estime de ce fait qu'il y a une volonté de favoriser ce moyen de transport. Il est certain que les deux-roues motorisés sont nombreux à Genève. Il serait possible d'entraver la vie des motards mais ce serait un désastre économique et écologique. Ils constatent un problème, certainement à l'instar des députés, et que ce projet de loi ainsi que la motion proposent une solution.

Un député (S) relève que, selon un article du journal Le Temps, une personne sur sept vit dans un endroit en Suisse où le seuil de pollution sonore

est dépassé. C'est un vrai problème de santé publique. Il affirme ainsi qu'ils doivent prendre des décisions politiques claires en raison de ces questions de santé publique. Il demande quelle est pour eux la contribution négative des deux-roues motorisés par rapport à cette problématique du bruit et des nuisances.

M. Derobert confirme qu'une moto peut faire beaucoup de bruit mais les amendes coutent extrêmement cher. Il remarque toutefois qu'une voiture cherchant une place de parking ou coincée dans un bouchon fait aussi du bruit. Le goudron phonoabsorbant permet de réduire le bruit engendré par les véhicules, ce qui est très bien. Tous les véhicules hormis les vélos font du bruit. Ainsi, plus la fluidité des véhicules sera améliorée, moins les nuisances sonores seront présentes. La fluidification est donc selon lui une des clés pour réduire les nuisances engendrées par le bruit.

Un député (S) demande si le département peut fournir quelques informations concernant les tests menés à Baden.

M. Messenger explique que l'exemple de Baden concerne une seule voie de bus qui se situe sur une longue pénétrante. A droite de cette route, il y a une montagne et donc aucune intersection avec d'autres routes. C'est ainsi un exemple très spécifique. L'exemple de Londres est aussi très particulier, car les voies de bus s'arrêtent systématiquement avant les carrefours. Il n'y a pas de feux préférentiels pour les bus aux carrefours. A Genève, la situation n'est pas comparable à ces deux exemples. En outre, il y a un péage urbain à Londres qui permet de réguler le trafic, ce qui n'est pas le cas à Genève. Concernant le travail du département sur les cinq axes identifiés pour la phase de test, c'est un travail qui a été mené avec la police et les TPG. Il précise qu'ils ont eu de la peine à trouver d'autres axes sur lesquels de tels tests pourraient être menés. Concernant les infractions, il serait bien d'entendre la police sur ces points.

## Séance du 4 décembre 2018

### *Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI – présentation de sa stratégie en matière de mobilité avec un focus sur les 2RM*

M. Dal Busco entame une présentation sur sa stratégie en matière de mobilité (en annexe). Il entame tout d'abord une présentation sur les tendances observées dans le but de cadrer l'orientation des investissements futurs. Il précise qu'il aborde ce dossier de la mobilité avec pragmatisme et sans parti pris afin de pouvoir penser une mobilité cohérente. Le stationnement est un élément fondamental des autres moyens de transport. Les 5 éléments qui sous-tendent leur réflexion sont la transition,

l'accompagnement, la complémentarité, la redistribution et les infrastructures. La mobilité est un élément central de la prospérité. Il présente ensuite le cadre légal autour de la mobilité. Il précise qu'ils ont fortement mis l'accent sur la mise en service du Léman Express, en faisant notamment de sorte que la vitesse commerciale soit améliorée. Il indique, à titre d'exemple, que l'amélioration d'un km/h de la vitesse commerciale du tram 12 permettrait d'économiser un million par année.

Il présente ensuite les quatre priorités stratégiques du DI. Les transports seront réorganisés en fonction du Léman Express. Il insiste sur le fait qu'il faut tout mettre en place pour qu'un maximum de gens l'utilise. Lors de l'inauguration du Léman express, il y aura 3200 places par heure sur cette ligne. C'est l'équivalent d'une autoroute à quatre voies (deux fois deux voies). Ils ont mis en service progressivement certains services du Léman Express, par exemple entre Lancy-pont-Rouge et Coppet. Dans les prochains jours, ils vont passer au train au quart d'heure toute la journée entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge. Aux frontières, ils estiment que le Léman express est de nature à diminuer de 12% le passage aux frontières. Durant le mois d'août, lorsque tout se déroule bien en matière de circulation, la diminution observée représente la moitié de la diminution potentielle aux frontières avec le Léman Express. La volonté du Conseil d'Etat est de faire en sorte que tout cela conduise à des changements d'habitudes de façon durable. Le Conseil d'Etat proposera en outre des modifications législatives, notamment en matière de stationnement. Une des mesures de réorganisation des TPG concernera le rabattement sur les gares des transports publics en ville. Ils travaillent beaucoup sur les interfaces. En décembre 2019, tout ne sera pas terminé (par exemple autour de la gare des Eaux-Vives). Il a toutefois demandé aux services concernés que la fonctionnalité de l'interface soit assurée. Ils mettent également beaucoup de pression sur les Français pour que la mise en œuvre soit efficace. Le principe du rabattement des lignes de bus sur les lignes du Léman Express a été présenté à toutes les communes. Ces dernières ont accueilli de façon très favorable le principe quoiqu'il y ait encore quelques ajustements à effectuer.

Le PATC 2020-2024 leur sera transmis prochainement. Ce dernier servira de base au contrat de prestations. Ils espèrent que les budgets permettront de réaliser tout cela. Ce serait dommage que la mise en œuvre de cette infrastructure ne se fasse pas correctement. Au terme du PATC, + 50% des véhicules pneus TPG seront électrique; ils diminueront ainsi la part thermique de façon conséquente.

Il rappelle ensuite les principes de la LMCE. Cette loi consacre un principe de territorialité. Le pendant de cela est que des axes sont rendus plus

fluides pour le transport individuel motorisé. Cela concerne notamment le U lacustre. Ils font actuellement des travaux avec la Ville de Genève sur le quai Gustave-Ador. Les travaux sur les quais de la rive droite démarreront l'année prochaine. Sur la moyenne ceinture, il y a encore quelques points noirs sur lesquels ils doivent travailler. La LMCE trouve son sens dans la réalisation parallèle de toutes les différentes mesures. Il faut donc être crédible sur la moyenne ceinture. C'est d'autant plus important que, par exemple, des travaux gigantesques auront lieu à la gare Cornavin dont l'ordre de grandeur financier atteint celui du CEVA. Il faudra donc dégager, dans ce quartier, le trafic individuel motorisé. Pour ce faire, il faudra absolument avoir une moyenne ceinture efficace.

Il présente ensuite les nouvelles infrastructures qui seront mises en place entre 2019 et 2023 et ainsi que les travaux qui commenceront durant cette période. Il s'est engagé personnellement auprès de M<sup>me</sup> Leuthard pour que les travaux du tram du Grand-Saconnex commencent en 2022. Il présente ensuite les infrastructures routières qui seront mises en place en 2019-2023. Ces dernières sont nécessaires, car complémentaires du développement des transports en commun. Le Boulevard des Abarois sera mis en service en 2022, soit quand les premiers habitants du secteur de Saint-Mathieu arriveront. Ce boulevard est important, car une partie du trafic sera envoyé dessus afin de le brancher sur l'autoroute. La Zimeysa sera connectée directement avec l'autoroute grâce au barreau de Montfleury.

Il aborde ensuite le thème du renforcement de la mobilité douce. Ils remarquent qu'en offrant des parcours continus et sécurisés, le transfert modal a lieu. La liaison entre Cornavin et les Eaux-Vives nécessitera donc la construction de la passerelle du Mont-blanc. Ils essaient de connecter les gares correctement et leurs équipes travaillent afin de trouver des solutions pour concrétiser cela.

Il aborde ensuite sa stratégie sur les deux-roues motorisés et présente tout d'abord quelques éléments factuels. Au regard de tous les éléments présentés quant aux problèmes de stationnement notamment, il est légitime de se demander s'il n'est pas indélicat de favoriser les deux-roues motorisés. Il présente ensuite les essais menés pour les deux-roues motorisés sur les voies de bus. Il précise que l'essai s'est terminé avant la fin de la dernière législature. La question qu'il a dû trancher concernait l'effacement des pictogrammes sur la route. Concernant la route de Ferney, il a directement décidé d'arrêter les essais sur ce tronçon. En effet, il y avait trois conditions cumulatives pour le succès de ces tests et ces dernières n'étaient pas remplies pour la route de Ferney. Ils ont donc examiné ces essais en les passant au crible de ces conditions. Concernant la fluidité du trafic, il n'y avait rien de

significatif pour les voitures. Et quant à l'impact sur la vitesse commerciale des TPG, il est possible de remarquer que cette dernière a sensiblement diminué pour des raisons qui sont liées à la régulation du trafic.

M. Messenger précise qu'à l'intersection avec le chemin du Pavillon, ils ont dû placer le « tourné à droite » à la place de la fin de la voie de bus pour des raisons de sécurité, avec un feu unique commandant l'ensemble des voies de circulation. Cela empêchait de laisser un avantage aux TPG. C'est ce qui a engendré la péjoration de la vitesse commerciale des TPG.

M. Dal Busco présente ensuite les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers. Au regard des trois conditions présentées, c'est ce qui a conduit le Conseil d'Etat à mettre fin à ces essais et à affirmer qu'il n'était pas opportun de reconduire ou faire perdurer des essais. Il est clair qu'il y a un déficit chronique de places de stationnement pour les deux-roues motorisés. Il est dès lors totalement incohérent de vouloir favoriser les deux-roues motorisés alors que la situation du stationnement est d'ores et déjà problématique. En plus de cela, il y a un élément nouveau concernant le parcage. Il s'agit d'un arrêt du Tribunal fédéral. S'agissant de la tolérance en matière de stationnement des deux-roues motorisés, la répression n'est pas leur priorité et ils ont fait un travail scientifique pour identifier les secteurs à enjeux en matière de stationnement. Ils ont identifié 80 secteurs dans lesquels la demande dépasse l'offre. Il faudra créer 2350 places pour répondre à cette demande. Ils proposent ainsi de créer 550 places dans des ouvrages ainsi que 1800 places en voirie jusqu'à l'année prochaine. Concernant les places de stationnement en voirie, ils vont affecter un certain nombre de places voitures pour les deux-roues motorisés. La justification de ce remplacement se base sur deux aspects, notamment du fait que le nombre de macarons distribués diminue au regard des nouvelles règles d'attribution de ces derniers (7500 macarons en moins délivrés en ville de Genève).

M. Dal Busco ajoute qu'ils mettent une pression maximale du côté français pour que les P+R côté français soient prêts le plus rapidement possible à l'horizon Léman Express. Il indique en outre qu'il va rencontrer ces prochaines semaines différentes entreprises, par exemple dans le quartier de la ZIPLO afin de les sensibiliser aux problématiques des places de stationnement. L'idée est de faire en sorte que la place de stationnement soit moins attractive afin de favoriser le transfert modal.

Un député (MCG) demande s'il est plus important d'augmenter la fluidité des TPG ou de diminuer le risque d'accident des deux-roues, motorisés ou non. Il demande s'il serait possible de mettre les vélos sur les voies de bus en même temps que les deux-roues motorisés et de déterminer si c'est réalisable. Il demande si un deux-roues motorisé est plus bruyant à l'arrêt ou en marche.

Il demande finalement comment il pense contrôler le nombre de véhicules frontaliers pendulaires qui font majoritairement du bruit. Il demande finalement comment il compte contrôler que les places de stationnement créées pour les deux-roues motorisés sont bien utilisées par ces derniers, et non pas des vélos par exemple.

M. Dal Busco estime que sa première alternative est étrange. Il désire évidemment favoriser la vitesse commerciale des TPG, ce qui est pragmatique. C'est une priorité en matière d'efficacité, surtout en zone centrale. Il poursuit en indiquant qu'il a l'impression que les règles en matière de circulation sont peu respectées à Genève, contrairement à ce qui se passe en Suisse alémanique. C'est une des sources de tension, car beaucoup de gens ne respectent pas les règles de circulation, que ce soit les vélos, les motards ou les voitures. Nulle part ailleurs en Suisse de telles mesures sont vigueurs, ce d'autant que les cantons sont contraints de respecter des normes de bruit imposées par le droit fédéral. Pour répondre à une de ses questions, un deux-roues motorisé fait moins de bruit à l'arrêt. Concernant les véhicules étrangers qui font possiblement plus de bruit que les véhicules suisses, c'est une raison supplémentaire pour les dissuader de venir et de ne pas leur permettre de venir sur les voies de bus. C'est ainsi un argument qui va dans le sens qu'il prône. Il conclut en affirmant que sa vision des choses est qu'il faut mettre de l'ordre dans tout cela. Ce n'est pas en créant une confusion tous azimuts qu'ils y arriveront. Finalement, après avoir rencontré et discuté avec les représentants d'associations de motards, plusieurs sont contre le fait de faire une étude d'impact et des tests comme la motion le demande.

En réponse à une question d'un député (MCG), M. Schrenzel indique que le Tribunal fédéral affirme clairement qu'il n'y a pas d'appréciation ou d'interprétation possible : les deux-roues motorisés ne peuvent pas se stationner sur le trottoir. En outre, le TF affirme que les autorités ont une latitude dans l'allocation des ressources pour poursuivre certaines infractions ou non. Il est ainsi possible de prioriser la répression de certaines infractions. Il n'y a ainsi pas de tolérance pour les deux-roues motorisés. La jurisprudence est donc extrêmement claire.

**Séance du 18 décembre 2018**

Les travaux sur le PL 11988 étant terminés, le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11988 :

<b>Pour :</b>	<b>1 (1 UDC)</b>
<b>Contre :</b>	<b>8 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>5 (4 PLR, 1 MCG)</b>

**L'entrée en matière du PL 11988 est refusée.**

**Conclusion**

A la lumière des éléments contenus dans ce rapport de majorité, une très large majorité de la commission des transports est opposée à la circulation des deux-roues motorisés sur les voies de bus et vous demande ainsi de refuser ce projet de loi.



## **Projet de loi (11988-A)**

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

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

### **Art. 1      Modification**

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

### **Art. 8E      Transport individuel : véhicules deux-roues motorisés (nouveau)**

Les véhicules deux-roues motorisés sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI.

### **Art. 2      Entrée en vigueur**

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



## Feuille de route 2018-2023

Commission des transports  
4 décembre 2018



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département des infrastructures

06/12/2018 - Page 1

### Tendances observées

- La proportion de détenteurs du permis de voiture diminue parmi les nouvelles générations.
- La part des déplacements effectués en transports publics et en mobilité douce augmente.
- La disposition d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail augmente sensiblement l'utilisation de la voiture.
- L'augmentation du nombre de deux-roues motorisés tend à se stabiliser.

## Transition

Evolution rapide des habitudes de déplacement, des modes de vie, des façons de travailler et des technologies

## Accompagnement

Accompagnement proactif de l'Etat pour une mobilité efficace au service de la qualité de vie et de l'activité économique

## Complémentarité

Chaque moyen de transport a sa place et son utilité

## Redistribution

Réaménagement de la "géographie" de nos modes de transport dans le cadre de la LMCE et de la mise en service du Léman Express

## Infrastructures

Mise en place du cadre adapté à chaque moyen de transport

# Cadre

## La Constitution (art. 190)

Elle impose à l'Etat de faciliter les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des moyens de transport. L'Etat doit à la fois garantir la liberté individuelle du choix du mode de transport et encourager la mobilité douce.

## La Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

Adoptée le 5 juin 2016 par 68% des Genevois-e-s, elle précise l'objectif et le cadre de l'action politique. Elle prévoit l'organisation du territoire en zones à l'intérieur desquelles certains modes de transports sont priorités. Elle pose les objectifs pour chaque mode de transport et pour les infrastructures qu'il s'agit de mettre en place dans l'objectif d'améliorer les déplacements.

## La Loi sur la mobilité douce de 2011 fixe les objectifs dans ce domaine.

## Le Programme de législature (2018-2023)

Il met en avant la prochaine concrétisation du Léman Express et souligne la nécessité d'accompagner cette évolution majeure de mesures fortes visant notamment à prioriser les modes doux dans le centre et à améliorer la vitesse commerciale des TPG.

## 4 priorités stratégiques

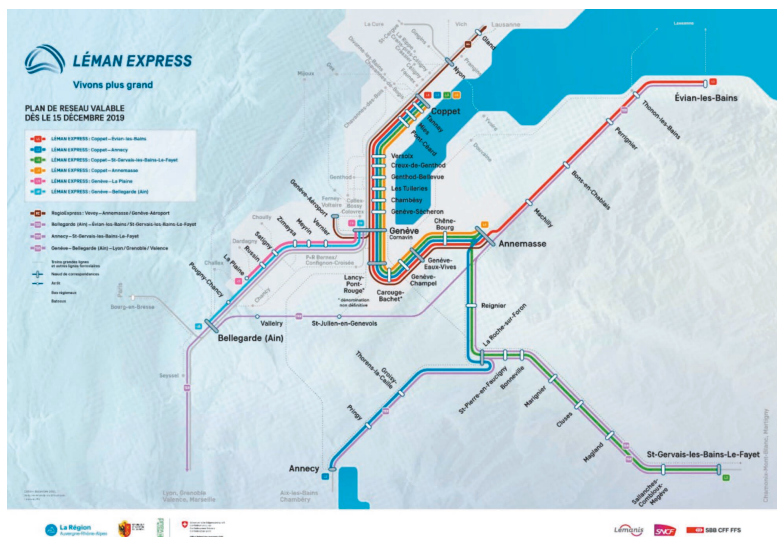
- ✓ **Elaborer un programme de mesures d'accompagnement pour faire du Léman Express (LEX) la véritable colonne vertébrale du Grand Genève**
- ✓ **Accélérer la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)**
- ✓ **Réaliser les nouvelles infrastructures de transport public (tram et rail) et routières dans les délais prévus : concrétiser les projets d'agglomération en cours et anticiper le suivant auprès de la Confédération**
- ✓ **Accélérer la mise en œuvre la loi sur la mobilité douce**

06/12/2018 - Page 5

### 1. Faire du Léman express la colonne vertébrale du Grand Genève

06/12/2018 - Page 6

# Léman Express: 3200 places/h par sens entre Annemasse et Genève



## Dans un an, une nouvelle ère de la mobilité

En décembre 2019, le réseau Léman Express viendra profondément modifier les habitudes en matière de mobilité à Genève et dans la région.

La fréquentation du tronçon Coppet – Lancy-Pont-Rouge a fortement progressé depuis juin 2018, lancement de la première étape du Léman Express. Les trajets entre Cornavin et Lancy-Pont-Rouge ont même bondi de 150%.

A Genève, plus de 80% des habitants et près de 86% des emplois seront situés à moins de 1,5 km d'une gare du Léman Express

Le nouveau réseau offre le potentiel de réduire fortement le trafic pendulaire et ainsi d'apaiser la circulation dans le centre.

Pour assurer le succès de cette nouvelle offre de transport et encourager activement les changements d'habitudes, il est indispensable de mettre en place des mesures d'accompagnement efficaces.

# Mesures d'accompagnement du LEX

**Deux axes d'actions:**

## **1. Adaptations des réseaux de transports**

- Réorganisation des transports collectifs

## **2. Modifications Législatives**

- stationnement
- H1 50

12.12.2018

# Mesures d'accompagnement du LEX

## **1. Adaptation des réseaux de transports**

## Rabattement sur les gares et mesures liées

**But: amener les clients depuis leur lieu de départ vers les haltes et gares**

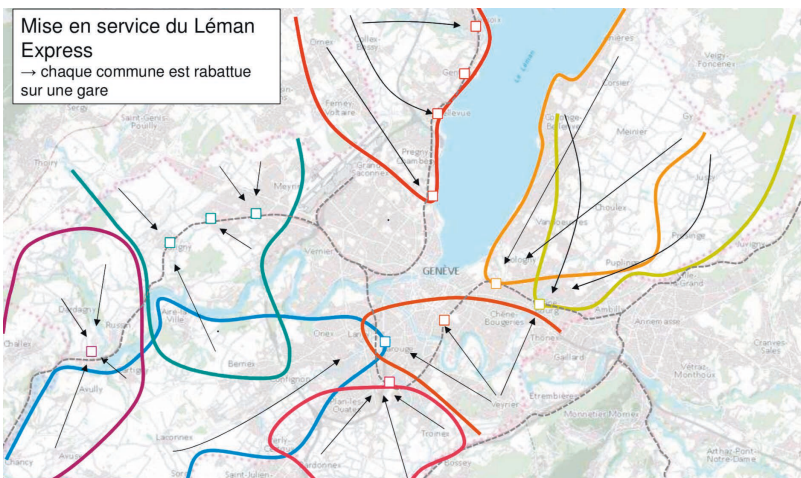
- Organiser les rabattements et les correspondances entre réseau ferroviaire et réseau urbain en intégrant le Léman Express dans la chaîne de déplacement
- ⇒ dynamiser le système de transports, en réorganisant les réseaux autour des nouvelles gares (chaque commune rabattue sur une gare y c. les lignes transfrontalières)
- ⇒ cadencer le rabattement des lignes sur les gares

### Mesures liées:

- Des interfaces qui facilitent les transbordements
- Des cheminements piétons et des aménagements cyclables confortables et sécurisés ainsi que des espaces de stationnement vélos permettant de les protéger contre le vol et les intempéries
- Une offre P+R adaptée à la demande pour les voitures

06/12/2018 - Page 11

## PATC 2020-2024 : nouvelle organisation des lignes régionales en rabattement sur le LEX



06/12/2018 - Page 12

## Le Léman express dans le cadre du PATC

- **Le Plan d'action des transports publics 2020-2024 (PATC) prévoit une croissance de l'offre de + 20 % sur les cinq prochaines années pour l'ensemble des principaux opérateurs du canton de Genève par rapport à l'offre 2019**
- **OBJECTIFS :**
- **Intégrer le Léman Express dans la chaîne de déplacement des usagers des transports collectifs à l'échelle du grand Genève**
- **Offrir une meilleure capacité dans les secteurs où l'on observe une saturation du réseau**
- **Améliorer la vitesse commerciale des transports publics**
- **Développer l'offre en lien avec les nouveaux quartiers d'urbanisation**
- **Développer l'offre produite électriquement**
- **Développer l'offre de transports publics transfrontalière**

06/12/2018 - Page 13

## Mesures d'accompagnement du Léman express

### 2. Modifications législatives

06/12/2018 - Page 14



## Modifications législatives

### Loi sur le réseau de transports publics (H150)

- Mise à jour de la H 1 50
- Nouveau projet de loi ouvrant crédit d'études et d'investissement de 53 MF

### Modifications concernant la compensation du stationnement

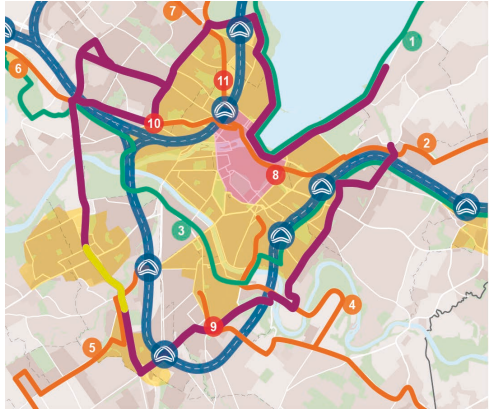
- Loi d'application de la loi fédérale sur la circulation routière (LaLCR)
- Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

## 2. Accélérer la mise en œuvre de la LMCE

# Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

## Léman express et LMCE: des synergies indispensables

- Mise en œuvre de la moyenne ceinture
- Priorisation des transports collectifs et de la mobilité douce dans les zones I et II
- Aménagements de voies cyclables sûres et confortables
- Nouveaux espaces publics pour améliorer les transbordements
- Nouveaux axes de transports publics performants



06/12/2018 - Page 17

## 3. Réaliser de nouvelles infrastructures : trams, rails, routes

06/12/2018 - Page 18

## Infrastructures transports publics 2019-2023

### Mise en service

- **Fin 2019** : Tram d'Annemasse / dépôt En Chardon
- **Fin 2019** : Allongement des quais sur la Plaine (fin en 2021)
- **Fin 2020** : Tram 14 sur Bernex-Vailly
- **Fin 2021** : Tram 15 sur Cherpines-ZIPLO
- **Fin 2021** : BHNS Veyrier et ligne Champel-Grands Esserts
- **Fin 2022** : BHNS Axe Frontenex
- **Fin 2023** : Tram 15 jusqu'à St-Julien
- **En 2024** : BHNS Vernier-Genève\*

### Début des travaux

- **En 2021** : Travaux prép. extension Cornavin (2024)
- **Automne 2022** : Tram Grand-Saconnex\*

\* *Projets PA3 réintroduits par la Conseil fédéral en septembre 2018*

06/12/2018 - Page 19

## Infrastructures routières 2019-2023

### Mise en service

- **Fin 2020** : Barreau MICA
- **En 2022** : Boulevard des Abarois
- **Fin 2022** : Rte des Nations
- **Fin 2022** : Jonction du Grand-Saconnex
- **Fin 2023** : Elargissement autoroute Aéroport-Vengeron

### Début des travaux

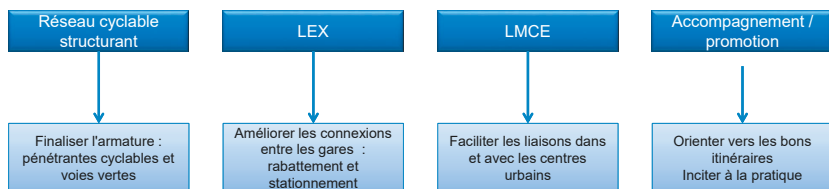
- **Fin 2022** : Barreau de Montfleury
- **En 2023** : Demi-jonction Vernier-Canada
- **En 2023** : Liaisons Genève-Sud

06/12/2018 - Page 20

## 4. Mobilité douce

06/12/2018 - Page 21

### Renforcement de la mobilité douce



Prioriser – améliorer la qualité – collaborer avec les communes - réaliser

- ✓ Amélioration des conditions de déplacement des piétons
- ✓ Création d'une *taskforce* avec la Ville de Genève
- ✓ Futur plan d'actions de la mobilité douce → feuille de route (priorité aux réalisations concrètes!)

06/12/2018 - Page 22

## Taskforce mobilité douce Ville – Canton

### Nouveaux projets à étudier pour améliorer les continuités en ville

- Taskforce mise en place en septembre 2018 avec la Ville de Genève pour réaliser des liaisons prioritaires au centre-ville
- Priorité aux liaisons entre les gares



## Focus sur les deux- roues motorisés

## Stratégie en faveur des deux-roues motorisés

- 4% des déplacements (en 2015)
- Engouement en raison de la congestion du trafic et d'autre part en raison du comportement des utilisateurs pour minimiser leur temps de parcours, et se stationner au plus près du lieu de destination.
- Les règles d'homologation de ces véhicules les classent, s'ils ne sont pas électriques, parmi les véhicules bruyants, et rend difficile l'assainissement du bruit routier, notamment en milieu urbain.
- 48% des accidents avec dommage corporel impliquent des deux-roues motorisés alors qu'ils ne représentent que 4% des déplacements et 10% des déplacements en transports individuels motorisés.

=> Dans ces conditions, favoriser les motos et les scooters reste délicat.

06/12/2018 - Page 25

## 2 Roues Motorisées dans les voies bus

### > 2 ESSAIS

- Route des Jeunes [P+R Etoile - avenue Vîbert]
  - ⇒ Sens sortie de Ville
  - ⇒ Mai 2017 – mai 2018
  - Monitoring TRANSITEC : sem. 26.04.16 / sem. 28.08.17 / sem. 16.10.17
- Route de Ferney [jonction autoroutière - place de Carantec]
  - ⇒ Sens entrée de Ville
  - ⇒ Avril 2018 – septembre 2018
  - ⇒ Monitoring TRANSITEC : sem. 19.02.18 / sem. 30.04.18 / sem. 25.06.18

### > 3 CONDITIONS CUMULATIVES DE SUCCÈS

- Fluidification du trafic
- Aucun impact négatif sur la vitesse commerciale des TPG
- Aucune détérioration des conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers

06/12/2018 - Page 26

## Fluidité du trafic

### > ROUTE DES JEUNES

04.16	
	Voiture
HPM	1'27"
HC	1'31"
HPS	2'52"

10.17	
	Voiture
HPM	1'13"
HC	1'25"
HPS	2'24"

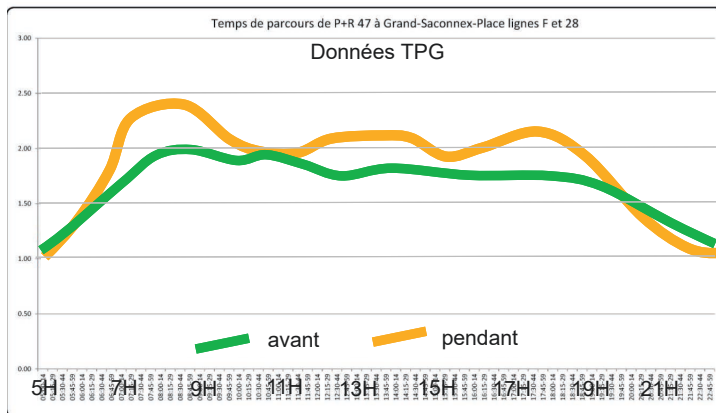
### > ROUTE DE FERNEY

02.18	
	Voiture
HPM	4'24"
HC	2'07"
HPS	2'30"

05.18	
	Voiture
HPM	4'13"
HC	2'29"
HPS	2'58"

06/12/2018 - Page 27

## Impact sur la vitesse commerciale des TPG



06/12/2018 - Page 28

# Impact sur la vitesse commerciale des TPG

## > RTE DE FERNEY / CH DU PAVILLON



06/12/2018 - Page 29

## conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers

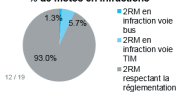
### > AUGMENTATION DES DÉPASSEMENTS DE LIMITATION DE VITESSE

#### taux de motos en infraction

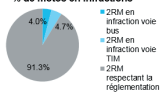
Rte des Jeunes : 7% -> 8.7%

Rte de Ferney : 3.3% -> 8.2%

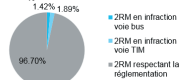
#### % de motos en infractions



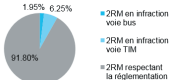
#### % de motos en infractions



#### % de motos en infractions



#### % de motos en infractions



### > SÉCURITÉ DES CYCLISTES DÉGRADÉE

- Pas de piste cyclable (gabarit insuffisant)
- Cycles dépassés par la gauche par le TIM et par la droite par les 2RM.

### > FAVORISATION DE COMPORTEMENTS ILLICITES DANS D'AUTRES VOIES DE BUS OÙ LES 2RM NE SONT PAS AUTORISÉS À CIRCULER

- Élément relevé par la Police routière (PolRout)

06/12/2018 - Page 30



## Les orientations du conseil d'Etat

- Pour les motifs évoqués plus haut, il a été décidé de ne pas poursuivre l'expérience de circulation des deux-roues motorisés dans les voies bus .
- une approche pragmatique pour encadrer la pratique des deux-roues motorisés dans le respect du droit fédéral
- Compléter l'offre selon les besoins et possibilités offertes dans chaque secteur, jusqu'à ce que le déséquilibre structurel ait pu être corrigé.
- Une fois ce déficit comblé, s'assurer de la bonne utilisation des places pour améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables.
- Afin de répondre à la demande en déplacement exploiter les perspectives offertes par le Léman Express (LEX) dans le respect de LMCE.

06/12/2018 - Page 31

## Répondre à la demande en stationnement des deux-roues motorisés

- La comparaison des immatriculations sur le canton (55'000) et ceux du nombre de place en voirie sur la ville de Genève (8500) augmente le déséquilibre et fausse le besoin en places de stationnement.
- La part des 2RM sur l'ensemble des deux roues est en baisse malgré une légère progression du nombre de 2RM en circulation;
- En ville de Genève, le nombre de 2RM immatriculé est de 16'352 unités en 2017; ce chiffre est stable depuis 2010;
- En ville de Genève, la part des les déplacements en 2RM pour motif travail, était de 6.8% en 2017; cette part est relativement stable voire en légère baisse (7.1% en 2011)

06/12/2018 - Page 32



## Besoins supplémentaires de stationnement 2rm

- **80 secteurs identifiés dans lesquels la demande dépasse l'offre.**
- **2350 places à créer pour répondre la demande non couverte**
- **550 places supplémentaires dans des parkings en ouvrage et 1800 sur voirie**
- **la réalisation de ces nouvelles places permettra de répondre à la demande manquante constatée sur les 80 secteurs identifiés**

06/12/2018 - Page 35

# Merci de votre attention

*Date de dépôt : 11 février 2019*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le PL 11988 dans son article 8E (nouveau) propose d'autoriser que les deux-roues motorisés puissent utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI.

Ce projet de loi est un coup de pouce pour permettre légalement l'utilisation des deux-roues motorisés sur les voies de bus munies du marquage TAXI.

L'objectif étant de gagner du temps et de faire de la place aux voitures.

Ceci dans le but de faire des tests sur plusieurs routes de notre canton durant au moins une année afin que les tests soient probants.

Le canton de Genève a d'ailleurs autorisé deux phases d'essai, soit à La Praille et sur l'axe de la route de Ferney. Il est regrettable que ces phases d'essai aient été faites sur des durées trop courtes (4 mois et 6 mois). Les résultats sont un gain de 2 à 3 minutes sur l'axe d'essai. Il n'y a pas eu de problèmes ni pour les TPG ni pour les cyclistes durant ces essais.

Il est regrettable que les deux phases tests n'aient duré que 4 et 6 mois, soit du mois de mars au mois de septembre. Ceci est largement insuffisant.

Les résultats et évaluations sont sujets à interprétation. Le nombre d'infractions a diminué, mais le nombre d'excès de vitesse a augmenté en raison des contrôles radars sur les deux tronçons de circulation liés aux phases tests.

En Suisse et à l'étranger, il y a des essais et des tests extrêmement encourageants.

A Baden (canton d'Argovie), le bus déclenche le feu 300 mètres avant d'y arriver, laissant ainsi le temps aux motards et aux cyclistes de passer au vert avant, et cela fonctionne depuis 17 ans.

A Zurich, il y a des essais avec des feux adéquats et cela fonctionne également.

Il existe à Bâle, à Porto ou à Lisbonne, des feux spéciaux pour les motos.

A Londres, à Stockholm, des tests concluants ont été effectués. Les avantages constatés ont été : la sécurité accrue et une meilleure fluidité du trafic.

A Londres, le résultat est très probant avec 42% de baisse des accidents avec les deux-roues motorisés suite à l'autorisation de circuler sur les voies de bus. La fluidité du trafic s'est par ailleurs améliorée dans la ville.

Aujourd'hui, il y a un gros report modal de la voiture vers la moto. Genève compte d'ailleurs 55 000 immatriculations de deux-roues motorisés soit 5 fois plus de motos qu'à Lugano, deuxième ville de Suisse avec 11 000 deux-roues motorisés.

Ce report modal est le fait de l'évolution de notre société ; il s'agit donc d'assumer ce changement de comportement des Genevois.

Pour faire un test, il n'y a pas besoin de demander une autorisation. La Confédération et l'OFROU soutiennent néanmoins les essais. Il s'agit, et vous l'aurez compris, uniquement d'une volonté politique.

Le droit supérieur permet de faire cela, car les cantons sont autonomes en matière de gestion de leur circulation. Ne serait-il pas plus intéressant de faire un essai sur tout Genève ? La question mérite d'être posée.

Des solutions existent. Une phase test pendant une année sur 5 axes importants afin de déterminer la fluidité du trafic serait une bonne alternative.

Une inscription dans la loi servirait également à généraliser comme cela a été le cas, semble-t-il, pour les véhicules handicapés, au lieu d'installer des pictogrammes supplémentaires (motos, etc.) ; on généraliserait ainsi le principe que le pictogramme taxi englobe d'autres catégories.

Ce projet est enfin compatible avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée vu qu'en zone I, la priorité doit être donnée à la mobilité douce et aux TPG alors que l'accès aux autres modes de transport n'est pas prioritaire.

Il est impératif que l'Etat anticipe les futurs besoins des utilisateurs de deux-roues motorisés de plus en plus nombreux dans notre canton et autorise ces phases tests.

Des solutions existent et des propositions sont dans ce projet de loi.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous recommande d'accepter le PL 11988.