

**GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti
Libéral – Parti Radical**

UNE POLITIQUE GLOBALE DES TRANSPORTS POUR GENEVE

Rapport de synthèse

“ Il reste aussi aux architectes-urbanistes et aux maîtres d'ouvrage urbains à admettre que l'automobile n'est pas un accident survenu à la ville, ni une ennemie, mais un phénomène durable auquel le sort des villes est lié. ”

Citation de : François Ascher, Métapolis
éd. Odile Jacob, Paris, mai 1995

Août 2001

TABLE DES MATIERES

A. PREAMBULE.....	4
B. SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS	5
C. LES OBJECTIFS	6
D. LES PROJETS ROUTIERS.....	7
E. LES AMENAGEMENTS.....	8
F. LE STATIONNEMENT	9
G. CONCLUSIONS	10

Liste des annexes

- Annexe 1 – Notion de complémentarité
- Annexe 2 – Comparaison Transports publics et privés
- Annexe 3 – Hiérarchie et affectation des priorités
- Annexe 4 – Types de trafic
- Annexe 5 – Inventaire des risques
- Annexe 6 – Glossaire
- Annexe 7 – Hiérarchie du réseau routier de base (Ville et Carouge) selon C 2000
- Annexe 8 – Le bruit
- Annexe 9 – L'air
- Annexe 10 – Quelques statistiques
- Annexe 11 – Rétrospective (de 1990 à 2001)

A. PREAMBULE

L'avenir de la mobilité en zone urbaine

La politique des transports menée par nos Autorités, aussi bien cantonales que communales, ne peut pas être considérée comme satisfaisante, à la fois pour les habitants de notre canton, les visiteurs, mais aussi pour notre économie et le commerce en particulier.

M. François ASCHER (président du Conseil scientifique de l'Action Ville) déclare d'ailleurs que :

- les grands projets urbains tournent désormais autour de la mobilité ;
- les villes actuelles changeront beaucoup plus dans la manière de les pratiquer plutôt que par leur édification et leur construction elles-mêmes ;
- les villes d'une certaine importance font surgir des problèmes de mobilité importants en s'étendant et en absorbant les petites localités qui les entourent ;
- dès lors, pourquoi nos Autorités, par un "terrorisme" sur l'automobile, s'opposent-elles au désir de déplacement des individus en restreignant la mobilité par la contrainte ?

Au lieu de cela, il faut :

- penser le transport comme un moment de vie urbaine indispensable. Il faut donc enrichir la mobilité sous toutes ses formes ;
- aménager l'espace de la voirie sans qu'il devienne caricatural. On veut donner sa place à chaque mode de transport sans vraiment réfléchir où et quand il est le mieux à sa place.

On doit apprendre à maîtriser l'étalement urbain et ne pas fonctionnaliser chaque quartier. Pour cela, il faut adapter la démocratie à la région urbaine à gérer. Pour un canton-ville comme le nôtre, c'est essentiel !

Il s'agit de procéder à une approche territoriale globale, prenant en compte tous les aspects de la mobilité : les acteurs de la ville et de la région doivent se mettre ensemble afin de faire converger des opinions parfois très contradictoires pour des objectifs communs.

Il faut penser une nouvelle mobilité multimodale et c'est dans cette perspective qu'a été élaborée cette **politique globale des transports pour Genève**.

A. SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS

La politique actuelle des transports ne peut être jugée satisfaisante, car elle conduit à une asphyxie du tissu économique urbain.

La politique actuelle des transports se réfère au concept de circulation C2000 ; or, C2000 est basé sur les trois piliers suivants :

- la construction de l'autoroute de contournement ;
- le développement des lignes de tram et de transports publics ;
- la réalisation de la traversée de la Rade.

Le rejet des deux projets de traversée de la Rade, soumis au peuple le 9 juin 1996, n'a jamais signifié l'abandon du concept de traversée voté par le peuple le 12 juin 1988, même si c'est ce qui s'est passé dans les faits. De toute façon, en l'absence de réalisation d'une traversée, C2000 doit être entièrement remanié !

De plus, C2000 considère principalement les déplacements liés au motif travail et ne prend donc que peu en compte la **très forte croissance des loisirs enregistrée en Suisse** : les déplacements liés aux loisirs et aux achats représentent 70% des déplacements totaux à Genève !

En outre, **C2000 est axé déplacements radiaux en direction du centre-ville**, alors qu'il faut aussi intégrer toute la problématique des déplacements tangentiels de centre périphérique à centre périphérique.

En résumé, C2000 est une vision dépassée de la fin des années 80 essentiellement axée pendulaire et déplacements radiaux : une politique réaliste en matière de transports n'est pas une simple gestion de tuyaux, avec, comme principe de base, une réduction des charges de trafic ou l'application stricte de plans de mesures OPAir/OPBruit, mais une **gestion globale des déplacements** avec une intégration adéquate des données socio-économiques.

Toute nouvelle vision en matière de déplacements doit être fondée sur les notions de **complémentarité** des modes de transport et de **développement technologique** : les fabricants automobiles ne parlent-ils pas du moteur de demain à 3 litres/100 km et même de la future production en série du moteur à hydrogène ?

Cette nouvelle vision devra aussi corriger l'effet pervers induit par un report spatial trop marqué sur l'autoroute de contournement, à savoir la **"centrifugation" des activités en périphérie**. Elle devra permettre une gestion de la mobilité et une gestion de l'espace non plus au fil de l'eau, ni même réactive, mais **pro-active**.

Pour conclure, une **approche AGGLOMERATION** doit être préférée à une approche strictement communale : il faut s'opposer à la mise en place de 45 OTC ! Un bon exemple des inconvénients d'une approche purement communale est l'accessibilité compromise des Genevois à Carouge depuis Plainpalais ou la Jonction.

Il faut cependant préciser que cette approche AGGLOMERATION ne s'applique qu'au réseau routier de compétence cantonale, à savoir le réseau primaire et secondaire. En revanche, les Communes doivent prendre toute décision relative à la gestion du réseau communal, à savoir le réseau de quartier appelé aussi réseau capillaire (réseau collecteur et de desserte). Cette approche agglomération doit donc être associée au respect sous-jacent d'une **notion de proximité**.

A. LES OBJECTIFS

Les principaux objectifs recherchés sont classés par horizon de planification :

Objectifs à court terme

- Assurer la **viabilité économique** de l'agglomération.
- Garantir la **complémentarité** des modes de transport.
- Garantir la **sécurité** des usagers.
- Maintenir les **capacités** actuelles du réseau routier.

Objectifs à moyen terme

- Connecter la **gestion** urbanistique de l'agglomération avec la gestion des déplacements de la région.
- Mieux **informer** les usagers (radio, signalisation variable, etc.).

Objectifs à long terme

- Inciter à des **changements de comportement** de la part des usagers sans les contraindre.
- Encourager une **réduction des distances** de déplacement, par exemple en favorisant une mixité des activités.

A. LES PROJETS ROUTIERS

Les projets considérés ne concernent que le **réseau de compétence cantonale**, à savoir le réseau primaire et secondaire.

Le **projet routier capital** à mettre en œuvre rapidement est la réalisation du troisième pilier du plan de circulation C 2000, à savoir une **relation inter-rives (traversée de la Rade)**. Il s'agirait d'une **moyenne traversée en tunnel** (selon l'axe Av. de France – Port-Noir).

Le réseau devra être aussi **complété sur la rive gauche**, mais au vu des sensibilités locales concernées, la construction de toute nouvelle infrastructure devra faire l'objet d'études poussées, tant du point de vue environnemental que du point de vue financier. Une solution intéressante dans l'immédiat consiste à **renforcer l'utilisation de l'autoroute du pied du Salève**. Ce renforcement nécessite la mise en place d'une signalisation adéquate sur territoire suisse et éventuellement une connexion de cette autoroute avec la commune de Veyrier.

Les projets de **traversée de village** doivent être aussi rapidement réalisés, et ce par ordre de priorité décroissant :

- traversée de Meyrin
- traversée de Vézenaz
- traversée du Grand-Saconnex

Le **franchissement de l'Arve** doit rester chose aisée, car il s'agit d'une condition sine qua non au report du trafic sur l'autoroute (report spatial). Si le pont des Acacias accueille le tram et le pont de St-Georges fait l'objet d'un contrôle d'accès (modération de trafic sur la rue des Deux-Ponts), la **passerelle de l'Ecole-de-Médecine** devra faire l'objet d'une reconstruction rapide.

Le **fonctionnement de desserte interquartier** (structure tangentielle du réseau) doit être renforcé, tout en ne détériorant pas le fonctionnement des pénétrantes actuelles (structure radiale) : l'aménagement et l'exploitation des **croisements entre les axes de ceinture et les pénétrantes** seront optimisés, ceci afin de garantir une capacité satisfaisante aux deux axes concernés.

Il faut rappeler que tout aménagement touchant les pénétrantes, essentielles pour le commerce de proximité, doit en **garantir leur fluidité**, c'est-à-dire que celles-ci doivent garder, à peu de chose près, le niveau de fonctionnement actuel ; si ce n'est pas le cas, des mesures de compensation doivent être mises en place. Une perte importante de fluidité du trafic maximise les nuisances : la pollution et le bruit augmentent du fait d'accélération et de freinages intempestifs de la part d'automobilistes excédés. Un bon exemple est constitué par la récente multiplication des traversées piétonnes sur le Quai Gustave-Ador, c'est-à-dire situées sur le réseau primaire, et même plus situées sur le "U" lacustre : ces aménagements sont en complète contradiction avec un fonctionnement sensé du réseau routier !

A. LES AMENAGEMENTS

En préambule, tout aménagement devra rechercher une amélioration de la **sécurité des usagers** : cela implique des aménagements “lisibles” et de qualité ; dans cette perspective, il faut **éviter de généraliser** des aménagements fortement dépendants de conditions locales, comme les contresens cyclables par exemple.

Les aménagements concernés sont regroupés dans les quatre volets suivants :

1. **Valoriser le centre-ville par des aménagements de qualité** (traitement de surface, mobilier urbain, etc.) ne se limitant pas à une simple signalisation verticale ou horizontale : les zones 30 et les zones piétonnes actuelles sont particulièrement visées par ce volet.
2. **Privilégier la mise en place d'aménagements piétonniers ponctuels**, mais animés de jour comme de nuit, plutôt que la réalisation d'immenses zones à priorité piétonne mal pensées, peu respectées et donc fonctionnellement déficientes. L'aménagement des **places du Molard et de la Fusterie** pourrait s'inscrire parfaitement dans cette problématique.
3. **Proposer des aménagements multimodaux performants**, qui tiennent compte du principe général suivant : éviter le “mélange des genres”. Selon ce principe, les interfaces de transport doivent intégrer une séparation des différents modes de transport, et éviter ainsi toute mixité abaissant le niveau de sécurité des usagers. La Place des Nations et la Place Bel-Air pourraient être de bonnes illustrations de la réalisation de tels aménagements.
4. **Proposer un concept clair et fonctionnel pour le secteur Autoroute – Aéroport – Palexpo – Entrée Ville** qui traitera notamment des points suivants :
 - Stationnement (offre et accessibilité)
 - Information (signalisation, etc.)
 - Itinéraires de délestage
 - Accessibilité des véhicules prioritaires

A. LE STATIONNEMENT

La problématique du stationnement doit être abordée selon les trois axes suivants :

1. Il faut **développer l'offre en stationnement de proximité**, notamment par :
 - l'extension du parking de Plainpalais
 - l'extension du parking du Mont-Blanc (avec la construction de nouveaux accès)
2. Il faut **éviter la suppression de places sur voirie** sans compensation, de façon à permettre le stationnement des habitants; en effet, en considérant l'historique de certains quartiers de Genève (Eaux-Vives, St-Gervais, etc.), beaucoup de bâtiments sont anciens et ne disposent pas de places de stationnement en souterrain.
3. Il faut **renforcer l'efficacité des contrôles** relatifs au stationnement. Ces contrôles sont nécessaires afin de garantir un taux de rotation acceptable : les places du centre restent ainsi accessibles aux visiteurs.

Lutter contre le stationnement illicite nécessite le développement de l'offre et un contrôle efficace du respect de la réglementation en vigueur.

Il est aussi capital de **s'opposer à toute "étatisation du fonctionnement" des parkings privés** : en effet, toute intervention sur la gestion des parkings privés, notamment sur les places des abonnés, par des lois portant gravement atteinte aux principes mêmes de l'économie privée, est à rejeter.

De plus, la mise en place du concept de **parkings d'échange (parkings P+R)** doit être poursuivie; néanmoins, ces parkings doivent respecter les deux contraintes suivantes :

- Ils doivent être en **périphérie** du centre.
- Ils doivent être **attractifs**, c'est-à-dire branchés sur des axes routiers à fort débit et raccordés à des lignes de transports publics efficaces et confortables.

Néanmoins, il est tout à fait possible d'imaginer la mise en place d'une **politique tarifaire adéquate** pour l'utilisation des infrastructures de transport, pour autant qu'elle résulte d'un processus de concertation. Le **billet combiné**, que pratiquent certains **parkings** avec les **TPG**, en est un bon exemple.

De plus, **les zones macaron sont à proscrire dans l'hypercentre** (situation actuelle); en effet, l'hypercentre doit rester en stationnement payant, de manière à garantir l'accessibilité aux commerces pour le trafic individuel motorisé.

A. CONCLUSIONS

Définir et **mettre en place une approche globale**, qui tienne compte des besoins de la région, sans négliger les sensibilités locales, n'est pas chose aisée, mais seule une politique de cet ordre permettra d'**apporter une solution crédible** aux problèmes que rencontre la population genevoise lors de ses déplacements quotidiens.

Dans cette perspective, l'**initiative pour le libre choix du mode de transport** du GTE pourrait servir de base constitutionnelle à une vision politique adaptée aux contraintes de notre époque, et ce pour les raisons suivantes :

- les transports individuels figureront dans la Constitution au même titre que les transports publics ;
- les Autorités cantonales devront assumer sans aucun échappatoire possible leur rôle en matière de politique des transports ;
- une réelle complémentarité des modes de transport pourra enfin voir le jour.

A l'heure actuelle, force est de constater que la complémentarité n'est qu'un pur alibi, puisqu'elle se fait presque toujours au détriment du trafic individuel motorisé : les aménagements des lignes de tram sont trop souvent choisis de façon à réduire le plus possible la voirie à disposition du trafic général.

Le développement de toute infrastructure routière ou de transports publics doit se faire en **respectant réellement le principe de complémentarité** : les lignes de tram ne doivent donc pas être réalisées au détriment du trafic individuel. Dans cette optique de respect de la complémentarité, accompagné d'une optimisation du confort et de la souplesse d'exploitation, **le tram à la rue de Lausanne devrait être impérativement mis en site propre.**

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

ANNEXES

Liste des annexes

Annexe 1 – Notion de complémentarité

Annexe 2 – Comparaison Transports publics et privés

Annexe 3 – Hiérarchie et affectation des priorités

Annexe 4 – Types de trafic

Annexe 5 – Inventaire des risques

Annexe 6 – Glossaire

**Annexe 7 – Hiérarchie du réseau routier de base (Ville et
Carouge) selon C 2000**

Annexe 8 – Le bruit

Annexe 9 – L'air

Annexe 10 – Quelques statistiques

Annexe 11 – Rétrospective (de 1990 à 2001)

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

LE BRUIT

Référence : République et Canton de Genève - Plan des mesures d'assainissement du bruit routier – annexe 6

Les paramètres qui déterminent l'émission sonore du trafic automobile sont :

- a) le comportement des conducteurs: une " conduite cool " peut permettre de gagner jusqu'à 10 décibels
- b) les vitesses effectives des véhicules
- c) la densité du trafic
- d) le régime de circulation (fluide ou congestionné)
- e) l'état général des véhicules
- f) le revêtement de la chaussée
- g) le type et l'état des pneumatiques
- h) la proportion des véhicules bruyants (composition du trafic)

Il faut cependant souligner que **l'émission sonore globale dépend principalement de la manière de conduire**. Par conséquent, agir par des campagnes d'information et de sensibilisation sur le comportement des usagers diminuera notablement les nuisances sonores, alors que la généralisation de méthodes coercitives, dont le seul objectif est de réduire le trafic automobile sans aucun souci de complémentarité, ne le permettra que fort peu.

En effet, l'efficacité de l'assainissement du bruit routier si l'on devait agir uniquement sur la **réduction de la densité du trafic** serait médiocre. D'ailleurs, l'un des effets indirects et contradictoires de la réduction du trafic est généralement une augmentation de la vitesse effective et par conséquent de l'émission sonore des véhicules.

De plus, en dessous de 50 km/h, sur des voies de circulation où l'on rencontre une forte proportion (> 10%) de véhicules bruyants (camions, bus et motocycles), **la réduction de la vitesse apporte peu d'amélioration au niveau de l'émission sonore**. Ce phénomène est encore plus prononcé pour un trafic pulsé au voisinage des carrefours, parce que les véhicules lourds sont nettement plus bruyants en accélération que les véhicules légers.

Le gain obtenu par un revêtement phonoabsorbant se situe entre 5 à 10 dB(A). Les tronçons tests sur le réseau routier urbain prouvent que, même à faible vitesse (40 à 60 km/h), un gain de 2 dB(A) est possible. Si les revêtements antibruit sont systématiquement utilisés sur les routes qui dépassent les valeurs d'alarme, ceci suffira pour **réduire de 80%** le nombre de façades à isoler.

Pour rappel et pour conclure sur le bruit, une réduction de **4 dB(A)** est équivalente à une **réduction de trafic de l'ordre de 60%**.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

L' AIR

Références : *Canton de Genève – ECOTOX – Mesure de la qualité de l'air à Genève – 1999 / Cahier de l'environnement n° 255 – air : émissions polluantes du trafic routier de 1950 à 2020 – Complément – OFEFP*

En préambule, il faut insister sur le fait que **l'abaissement des limitations de vitesse n'apporte pas d'amélioration de l'air**. Il faut aussi signaler l'impact extrêmement positif sur la qualité de l'air résultant de l'introduction du catalyseur ; malheureusement à Genève, seulement 75% des voitures sont catalysées (85% en Suisse) : à prestations relatives égales de kilomètres parcourus, **les 25% de véhicules non catalysés émettent presque autant d'oxyde d'azote que les 75% de véhicules catalysés**.

Le dioxyde d'azote (NO₂)

La valeur limite pour les 95 percentiles est respectée sur tout le territoire cantonal. La valeur limite journalière a été dépassée plusieurs fois en milieu urbain ; cependant, **ces dépassements sont nettement moins fréquents** que les années précédentes. Toutefois les voitures ne produisent aujourd'hui que **22% de la totalité des émissions de NO₂** : en 2010, elles ne participeront plus qu'à raison de 12%.

L'ozone (O₃)

La charge en ozone augmente plus on s'éloigne du milieu urbain. Les immissions d'ozone sont toujours excessives et ce phénomène touche l'ensemble du bassin lémanique. Une **diminution du nombre de dépassements de la valeur limite horaire** par rapport à 1998 est toutefois constatée. Pour l'ozone, il faut s'attaquer aux agents dits précurseurs de l'ozone plutôt qu'au trafic motorisé.

Particules fines dues aux moteurs diesel

Pour ce qui concerne les **particules fines**, seulement **8% des émissions de particules fines PM10** proviennent de l'échappement des véhicules routiers ; d'ailleurs, une forte réduction de la concentration de ces particules a été enregistrée depuis 1985.

De plus, les émissions de particules fines, tant des voitures de tourisme que des véhicules lourds (y compris ceux des transports publics), seront **encore réduites de 70%** d'ici à 2010 grâce à l'introduction des nouvelles normes européennes : un constructeur automobile teste actuellement un nouveau **filtre à particules** dont le niveau de particules résultant est si faible qu'il n'est pas possible de le mesurer avec les appareils existants. Un **moteur diesel moderne** présente aussi l'avantage que ses émissions en CO₂ sont de 15 à 20% inférieures à celles d'un moteur à essence.

Et l'avenir ...

En 2010, la nocivité des gaz d'échappement émis par le parc automobile aura **régressé de 90% depuis 1985**. Les émissions des voitures à catalyseur **diminueront**

encore de 56% grâce aux nouvelles normes européennes (norme EURO 4 à partir de 2005, norme EURO 5 à partir de 2008).

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

QUELQUES STATISTIQUES

La voiture est nécessaire ...

- Les Suisses ont acheté **314'691 voitures neuves en 1999**, soit 20'000 unités de plus qu'en 1998 et 46'716 de plus qu'en 1995.
- Le **Salon de l'Auto** a franchi le cap des **700'000 visiteurs** en 2000.
- **266'567 véhicules** (209'000 voitures) **immatriculés** au 30 juin 2000 dans le Canton de Genève, soit 7'500 de plus qu'en 1999.
- **Ménages sans auto** :
 - 27,2% pour Genève Ville**
 - 12,7% pour Genève agglomération**
 - 39,3% pour Lausanne Ville
 - 15,1% pour Lausanne agglomération
 - 24,7% en moyenne suisse**

Importance des loisirs

- **Les loisirs** = 60% des prestations totales de transport effectuées en Suisse.

Une voiture de plus en plus propre

- La consommation de carburant d'une voiture de tourisme pesant 1'000 kg a diminué de plus d'un litre entre 1990 et 1998 pour s'établir à un peu moins de **6,5 l/100 km**.
- Les ventes d'essence en Suisse se sont stabilisées à environ **5 millions de litres** alors que le parc automobile a progressé de 13% et que le kilométrage des voitures de tourisme a augmenté de 3% environ.

Et quid pour Genève ?

- Tous les **ponts sur le Rhône** voient leur trafic diminuer sur une période de 10 ans (de 1990 à 1999), à l'exception du pont Sous-Terre.
- Tous les **ponts sur l'Arve** voient leur trafic diminuer sur une période de 10 ans (de 1990 à 1999), à l'exception du pont de la Fontenette.
- L'**autoroute de contournement** voit son trafic croître fortement, surtout ces dernières années : de 4 à 17% sur une période de 3 ans (de 1997 à 1999).
- Le **pont Butin** voit son trafic diminuer de plus de 20% en 9 ans.
- Sur les cinq **ponts traversant le Rhône** entre la rade et la Jonction, quatre sont utilisables actuellement par la voiture; avec l'aménagement qui va se mettre en

place sur les ponts de l'île, **il ne va plus qu'en rester trois**. Et demain, combien ?

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

RETROSPECTIVE (de 1990 à 2001)

1990 :

- **Adoption par le Conseil d'Etat en janvier du plan directeur du réseau des transports collectifs 1991-1995.**
- **Ouverture du P + R de Moillesulaz.**
- Mise en consultation du projet de “ Circulation 2000 ”.

1991 :

- **Adoption par le Conseil d'Etat le 27 mars du plan de mesures Opair.**
- Décision de créer dès mai 1992 une ligne transfrontalière reliant Thoiry à Blandonnet, cofinancée par les TPG et les collectivités publiques françaises, et sous-traitée par une société de transport française.
- En juin, le Conseil d'Etat soumet au Parlement un crédit d'études “ Pour la traversée du petit lac ”.
- Publication le 9 octobre 1991 par le Conseil d'Etat d'une nouvelle disposition (article 204) du Règlement d'application de la loi sur les constructions et les installations diverses (RALCI) donnant compétence au Département des travaux publics d'établir des directives pour l'établissement de l'impact sur l'environnement des garages collectifs d'une superficie de 50m² ou plus. Recours au Tribunal fédéral, par diverses associations, contre l'adoption de cette disposition.

1992 :

- **Adoption en septembre du projet “ Circulation 2000 ”.**
- Autorisation de l'Office fédéral des transports de construire la ligne du tram 13 entre Cornavin et Plainpalais.
- Echec des recourants au Tribunal fédéral contre la réglementation cantonale en matière de garages collectifs, mais victoire auprès du Grand Conseil qui accepte une motion demandant au Conseil d'Etat de revenir sur ses positions.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

1993 :

- **Mesures de restriction pour le trafic de transit, appliquées au centre ville, complémentaires à l'ouverture de l'autoroute de contournement.**
- **Enquête publique du DJPT pour la fermeture du trafic de transit touchant certaines artères du centre ville : Corraterie, Coutance, quai des Bergues et rue du Rhône.** Malgré les oppositions des milieux économiques, d'une majorité du Grand Conseil et d'une position nuancée du Département de l'économie publique, le trafic de transit est banni de ces artères. Ce concept a été adouci pour donner naissance aux “ **rues marchandes** ”.
- **Adoption le 12 février par le Grand Conseil de la modification de la loi sur le réseau des transports publics adoptant le plan directeur des transports collectifs 2005 (sur la base de la consultation menée en 1992).**
- **Projet de financement d'aménagement de transports publics par une participation annuelle de l'Etat de 30 millions de francs.**
- **Début des travaux en septembre pour la ligne du tram 13** entre le Rond-Point de Plainpalais et Cornavin.
- Début des travaux de construction du parking St-Antoine en avril.
- Mesures de réorganisation et de limitation de trafic dans la Vieille-Ville.
- Mise en place de panneaux d'affichage dans le secteur Cornavin - Pâquis annonçant le nombre de places disponibles dans les parkings du secteur.
- Pétition du GTE.
- Projet de loi 6949 sur la circulation (soutenu par le GTE).
- Projet de loi sur les procédures d'autorisation des garages collectifs (soutenu par le GTE).
- Introduction d'une limite du stationnement à 90 minutes et d'horodateurs dans le quartier des banques (fin de l'année).
- Refus de l'initiative “ 10.000 parkings ” du parti libéral le 28 novembre.

- Adoption simultanée de la motion 845 demandant l'instauration d'une “ contribution aux transports ” prélevée sur les salaires versés à Genève.

- Mise à l'enquête publique LER des deux tronçons du métro.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

1994 :

- **Choix par le jury du projet de traversée de la Rade.**
- **Rejet par le Grand Conseil de l'initiative sur l'Alhambra déposée en 1980 et adoption par le Grand Conseil d'un contre-projet.**
- **Modernisation de la ligne ferroviaire Genève - La Plaine, appelée désormais Rhône-Express-Régional (RER).**
- Inauguration des parkings de St-Jean (421 places) et d'un nouveau parking à Palexpo (1.200 places).
- Publication en décembre du projet de la ligne de tram 16.
- Concours lancé par une commission de la Jeune Chambre Economique destiné à un aménagement du quai Wilson.
- Dépôt de demandes d'autorisation préalable de construire pour le parking de la Place Neuve, pour l'extension du parking Grenus et du parking sous-lacustre.
- Inauguration de quatre lignes de bus TPG, dont deux transfrontalières.
- Lancement d'une étude de métro léger entre Meyrin et Annemasse.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

1995 :

- **Dépôt par le Conseil d'Etat de deux projets définitifs avec demande de crédit de construction pour la traversée de la Rade.**
- **Rejet par le peuple le 12 mars 1995 de l'initiative cantonale sur le parking de l'Alhambra**, mais acceptation du contre-projet (salle de l'Alhambra maintenue + un parking de 366 places). Le projet est abandonné, car le Conseil d'Etat renonce en décembre à l'implantation d'un parking dans ce secteur.
- **Mise en service fin mai du tram 13 entre Cornavin et le Bachet-de-Pesay.**
- Mise en service provisoire du parking de St-Antoine.
- Présentation du projet de métro transfrontalier entre Annemasse et Meyrin.
- Introduction d'un billet combiné Parking du Mont-Blanc – TPG (octobre).
- Mise à disposition temporaire d'une automobile grâce à une coopérative " d'auto-partage " avec un abonnement annuel TPG ou CFF.
- Mise à l'enquête de la 3^{ème} voie CFF entre Coppet et Genève.
- Adoption par le Grand Conseil d'un contre-projet à l'initiative 103, introduisant la notion de contrat de prestations, conclu à la fin novembre entre les TPG et l'Etat.
- Achèvement de la couverture des voies CFF à St-Jean.

1996 :

- **Rejet en votation populaire le 9 juin des deux projets de la traversée de la Rade.**
- Notion de complémentarité validée par l'acceptation du contre-projet à l'initiative dite " des transports publics au service de la population ".

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

1997 :

- **Inauguration fin juin de l'évitement autoroutier de Plan-les-Ouates.**
- **Extension du tram 13 du Bachet-de-Pesay aux Palettes.**
- Protocole d'accord signé le 16 janvier 1997 entre les autorités du Canton et de la Ville, les associations de l'économie et les associations de Coordination Transport. Ce protocole lie les mesures de circulation requises pour l'exploitation de la ligne de tram 16 à la réalisation du parking Place Neuve.
- Adoption par le Grand Conseil de l'introduction des macarons dans les quartiers.
- Parution de l'avant-projet du métro léger Annemasse – Cornavin - CERN.
- Mise sur pied par le DJPT des " états généraux des transports " qui ont débouché sur la constitution d'un groupe " Circulation 2005 ".
- Mise en œuvre par le DJPT d'un ensemble de 24 mesures appelées C97. Elles visent à assurer une meilleure utilisation de la nouvelle autoroute comme pénétrante pour les trafics à destination de Carouge et de Genève Rive gauche, ainsi qu'à limiter le trafic et les nuisances dans certains secteurs.
- Obtention en juillet de l'autorisation de construire pour le parking de l'Etoile (P+R).
- Demande d'autorisation des projets de parking Genève-Plage et Bachet-de-Pesay.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

1998

- **Rejet en votation populaire municipale le 7 juin du projet d'aménagement de la place des Nations.**
- **Rejet en votation populaire municipale le 27 septembre du projet Place Neuve.**
- **Adoption le 12 juin par le Grand Conseil de la modification de la loi sur les transports publics mettant l'accent sur la construction des trams Sécheron et Acacias, et prévoyant en 2^{ème} étape la construction d'un tram moderne entre Meyrin et Cornavin.**
- **Subordination par le Grand Conseil, dans le cadre de la modification du 12 juin de la loi sur les transports publics, du projet de métro de surface entre Rive et Annemasse "à l'ouverture du chantier d'une liaison ferroviaire entre la gare de la Praille et le réseau français au sud du canton de Genève".**
- **Mise en service en mars du tram 16 entre Moillesulaz et Cornavin.**
- Enquête publique sur le " projet d'attribution des degrés de sensibilité au bruit".
- Mise à l'enquête du tram 13 entre Cornavin et la Place des Nations.
- Début des travaux en mars de la 3^{ème} voie ferroviaire entre Genève et Coppet et mise à l'enquête en novembre du projet remanié.
- Certification ISO 9001 et PM 9001 des TPG.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

1999 :

- **Aboutissement fin mai de l'initiative IN 114 " Pour le libre choix des modes de transport " du GTE (15'688 signatures).**
- Institution par le Conseil d'Etat du " Conseil des *Déplacements* " (*CODEP*), ayant pour mission d'élaborer des stratégies dans le domaine des déplacements à Genève. Le *CODEP* bénéficie d'un mandat de conseil et de concertation, en amont de la Commission Consultative de la Circulation (*CCC*) qui devient un organe informatif.
- Organisation de la 1^{ère} journée " En ville sans ma voiture " le 22 septembre.
- Obtention par le parking du Mont-Blanc de l'Award des parkings européens décerné par l'European Parking Association.
- Adoption par les TPG du nouveau statut du personnel et renouvellement de la totalité du parc des distributeurs.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

2000 :

- **Adoption en octobre par le Grand Conseil du projet de loi 8014 sur la délégation de compétences aux communes en matière de création de zones piétonnes. Référendum lancé par le GTE contre ce projet de loi, référendum qui a abouti avec 13'954 signatures.**
- **Refus par le peuple suisse, et le canton de Genève, de l'initiative Rétro-Trafic visant à diminuer de moitié le trafic motorisé.**
- **Décision par le Grand Conseil et le Conseil d'Etat de privilégier la liaison ferroviaire entre la Praille et les Eaux-Vives. Adoption le 14 avril à l'unanimité par le Grand Conseil d'un crédit d'étude de six millions de francs en vue de cette liaison.**
- Initiative 114 déclarée partiellement irrecevable par le Grand Conseil le 17 mars.
- Mise à l'enquête en mars par le DAEL d'un projet de plan directeur des chemins pour piétons couvrant l'ensemble du territoire de la Ville de Genève.
- Inauguration en mars du parking de l'Etoile (P+R).
- Refus par le Conseil municipal en octobre de l'extension du parking à la place Grenus.
- Nouvelle édition de la "Journée en ville sans ma voiture" le 22 septembre avec un périmètre fermé à la circulation plus important. Les associations de l'économie, de même que le TCS, se sont retirés du groupe de suivi.
- Prise de position du CODEP sur le projet d'aménagement du territoire P2015.
- Lancement par les TPG d'une nouvelle campagne de communication.

GTE - Parti Démocrate-chrétien – Parti Libéral – Parti Radical

2001 :

- **Adoption le 25 janvier par le Grand Conseil du projet de loi 8148 sur la délégation de compétences aux communes en matière de circulation routière. Référendum lancé par le GTE contre ce projet de loi, référendum qui a abouti avec 8'443 signatures.**
- **Rejet par le peuple suisse, et par le canton de Genève, de l'initiative pour le 30 km/h généralisé dans les localités.**
- **Rejet par le Grand Conseil le 29 juin de l'Initiative 114 pour le libre choix du mode de transport, sans lui opposer de contre-projet.**
- **Adoption par le Grand Conseil de la loi accordant un droit de superficie à la Fondation des parkings pour la construction du parking de Genève-Plage.**