



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

VERSION ADOPTÉE PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 4 DÉCEMBRE 2024
SUITE AU VOTE DU GRAND CONSEIL DU 31 OCTOBRE 2024



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Directeur général : **David Favre**

Directeurs : **Chrystelle Charat et Benoît Pavageau**

Chef de Projet : **Nicolas Borzykowski**

Chemin des Olliquettes 4 • Case postale 271 - 1211 Genève 8

Tél. +41 (22) 546 78 00 • oct-accueil@etat.ge.ch • www.ge.ch

© État de Genève, novembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	4
1.1. Bases légales régissant le transport professionnel	5
1.2. Contexte et enjeux pour le transport professionnel	6
2. BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D'ACTIONS	8
3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES-CLÉS DE LA THÉMATIQUE	13
3.1. Transport de marchandises	13
3.2. Transport de personnes en situation de handicap	15
3.3. Autocars	15
3.4. Taxis	16
3.5. Plans de mobilité d'entreprises	17
4. APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION	18
5. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET OBJECTIFS THÉMATIQUES	20
5.1. Principes généraux	20
5.2. Objectifs thématiques	21
6. ACTIONS DU PATPRO 2024-2028	22
7. ACTIONS PORTÉES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THÉMATIQUES	45
7.1 Plan d'actions du réseau routier 2024-2028	45
7.2 Plan d'actions des mobilités actives 2024-2028	46
7.3 Plan d'actions du stationnement 2024-2028	47
7.4 Plan d'actions des transports collectifs 2024-2028	48
8. GOUVERNANCE ET SUIVI	48
9. MONITORING	48
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES	49

1. INTRODUCTION

La Loi sur la mobilité (L Mob rs/GE H 1 20), votée en 2016, prévoit qu'à chaque changement de législature, dans un délai d'un an, 5 plans d'actions thématiques modaux soient soumis par le Conseil d'État au Grand Conseil par voie de résolution. Il s'agit des plans suivants :

- **Transports collectifs**
- **Mobilités actives**
- **Réseau routier**
- **Stationnement**
- **Transport professionnel de personnes de marchandises et de services**

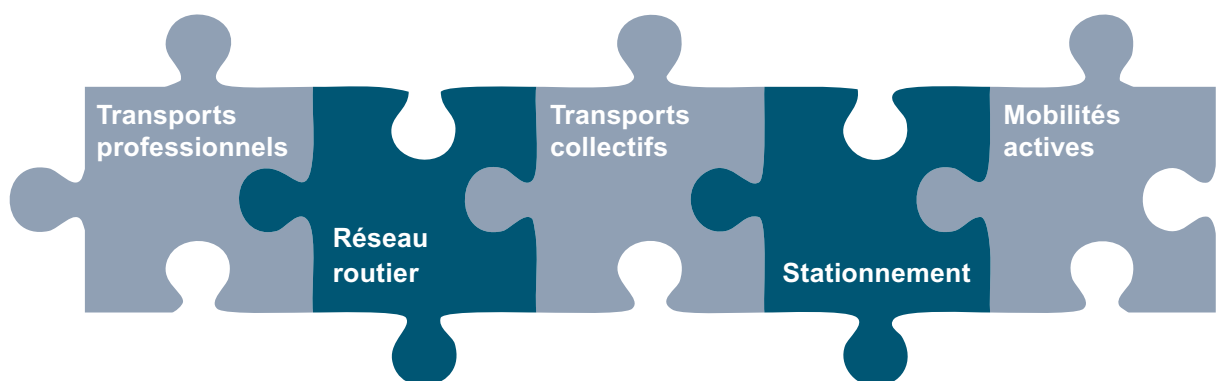
Les plans d'actions thématiques précisent les études et les projets d'infrastructures que le Conseil d'État prévoit de réaliser durant sa période de législature. Ils définissent les actions envisagées ainsi que la programmation financière sur la période considérée. Les investissements et les frais de fonctionnement y relatifs sont introduits dans le plan décennal des investissements, respectivement dans le plan financier quadriennal.

La production de ces planifications est prévue de façon transversale et concomitante pour en assurer l'articulation thématique, temporelle et spatiale. Elle s'inscrit également en cohérence avec les fiches mobilité du plan climat cantonal (PCC).

Le travail de l'administration au quotidien est cadré par des bases légales cantonales et fédérales. Il s'agit notamment de :

- la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), qui définit les principes d'exploitation du réseau routier;
- la Loi d'application de la loi sur la circulation routière (LaLCR);
- la Loi sur les routes (LRoutes);
- la Loi sur le réseau des transports publics (LRTP).

À cela s'ajoutent des lois de financement telles que les lois de financement des projets d'agglomération permettant la réalisation de nouvelles infrastructures. Leur mise en œuvre suit des procédures définies par le cadre légal cantonal ou fédéral qui structure le temps de mise au point des projets et le planning de construction.



1.1. BASES LÉGALES RÉGISSANT LE TRANSPORT PROFESSIONNEL

Dans le domaine spécifique du transport de marchandises, **la Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière** (LCR – RS 741.01) définit que la circulation des véhicules motorisés lourds destinés au transport de marchandises est interdite la nuit de 22h à 5h et le dimanche. Les deux principales ordonnances d'application suivantes découlent de la LCR :

- **L'Ordonnance sur les règles de la circulation routière** (OCR – RS 741.11), du 13 novembre 1962, qui définit notamment les règles pour le chargement et le déchargement de marchandises en matière d'arrêts (art. 18, al. 4), de parcage (art. 19 al. 1 et art. 41 al. 1bis), d'opérations de chargement et de déchargement des marchandises (art. 21). Quant aux articles 64 à 67, ils traitent des dimensions et poids réglementaires des véhicules. S'agissant des articles 78 à 90, ils portent sur les véhicules spéciaux, les transports spéciaux et les véhicules agricoles. Enfin, les articles 91 à 93 précisent l'art. 2 al. 2 de la LCR concernant l'interdiction de rouler le dimanche et la nuit (principes, exceptions, autorisations et délivrances d'autorisations).
- **L'Ordonnance sur la signalisation routière** (OSR – RS 741.21), du 5 septembre 1979, avec notamment l'art. 79 al. 4 sur la signalisation des cases dites de livraison et l'art. 107 al. 3 traitant de la procédure à suivre (prise d'arrêté, mise à l'essai, mesures temporaires – par exemple chantiers, etc.). La mise en œuvre de l'article 107 OSR au niveau cantonal est prévue aux articles 2 à 6A de la Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), du 18 décembre 1987 et 1 à 4 de son règlement d'exécution (RaLCR).

En outre, **la Loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations** (LRPL – RS 641.81) établit les bases légales pour que tout trajet effectué avec un poids lourd donne lieu au paiement d'une redevance destinée à assumer les coûts d'infrastructures et les coûts externes engendrés.

Pour le transport de personnes, au niveau fédéral, **la Loi sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009** (LTV – RS 745.1) régit la régle du transport de voyageurs, soit le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, par route, sur l'eau, par installation à câbles, par ascenseur et par d'autres moyens de transport guidés le long d'un tracé fixe.

Sur le plan du droit cantonal, plusieurs textes traitent de cette thématique, soit :

- **La Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987** (LaLCR – rsGE H 1 05) avec ses articles portant sur le transport professionnel de personnes en situation de handicap (art. 8A), les véhicules du service d'ambulances (art. 8D) et le convoyage et transport de détenus (art. 8H). Les trois types de transport de personnes visés permettent l'utilisation des voies réservées au bus munies ou non du marquage TAXI.
- **La Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022** (LTVTC – rsGE H 1 31), qui a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.
- **Le règlement d'exécution de la Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 19 octobre 2022** (RTVTC – rsGE H 131.01), qui contient des dispositions d'exécution de la LTVTC.

Il convient également de noter que le Canton et les communes se partagent la propriété du domaine public. Chaque propriétaire est ainsi responsable de l'aménagement et de l'entretien du domaine qui lui appartient. De plus, les communes disposent de compétences pour réglementer la circulation et le stationnement sur le réseau de quartier non structurant, le canton ayant la charge d'exploiter le réseau structurant.

La démarche des États généraux des mobilités a permis d'accompagner la production des plans d'actions sectoriels de façon concertée avec la société civile constituée à la fin 2023. Les résultats de ce travail de concertation concernant les transports professionnels sont présentés dans le présent plan d'actions qui sert de feuille de route au département de la santé et des mobilités (DSM) pour la législature et qui fait suite au précédent plan d'actions marchandises et logistique urbaine, qui a couvert la période 2019-2023.

1.2. CONTEXTE ET ENJEUX POUR LE TRANSPORT PROFESSIONNEL

Le transport professionnel, tel que défini par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et représenté dans le Tableau 1¹ ci-après, englobe, outre le transport de marchandises, les déplacements liés aux activités de services avec marchandises. Cela concerne divers secteurs tels que la construction, la maintenance, l'aménagement paysager, ainsi que les bureaux spécialisés et techniques qui utilisent des véhicules-outils ou du matériel d'intervention. Environ 4300 entreprises, soit 10 % des entreprises genevoises et 34 000 collaborateurs, soit 13 % des emplois sont concernés. Le transport professionnel avec marchandises représente environ 480 000 déplacements routiers par semaine, soit une part significative de l'ensemble des flux routiers estimée à environ 5 à 10 % des mouvements totaux. Également inclus dans la définition, le transport professionnel de personnes englobe quant à lui les autocaristes (à l'exception des lignes soumises à une concession publique), le transport de personnes en situation de handicap, les taxis et les services de transport avec chauffeurs.

Tableau 1: définition du transport professionnel

TRANSPORTS LIÉS À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE			
Transport de marchandises	Déplacements liés à une activité de services – avec marchandises	Déplacements liés à une activité de services – sans marchandises	Transport professionnel de personnes
Transport de marchandises à but commercial	Forme mixte entre transport de personnes et de marchandises	Transport de personnes dans l'exercice de leur profession	Transport de personnes à but commercial, hors concession

1 ARE (2021); Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen;
<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/strategie-et-planification/transport-activite-economique.html>

Véritables moteurs de l'économie genevoise, les transports professionnels assurent le bon fonctionnement de notre canton en contribuant à sa prospérité et à sa qualité de vie. Ils englobent un large éventail d'activités, des chaînes d'approvisionnement aux services de livraison à domicile, en passant par la mobilité des artisans, le transport de personnes en situation de handicap, les autocars, et les taxis. Clé de voûte de notre économie, ils favorisent la prospérité en permettant aux entreprises de fonctionner efficacement et en veillant à ce que les ménages aient accès à ce dont ils ont besoin et puissent se déplacer efficacement. Les chaînes d'approvisionnement permettent aux commerces et industries de prospérer, tandis qu'une gestion efficace des déchets maintient nos rues propres et nos chantiers en mouvement. Enfin, les lignes touristiques d'autocars font rayonner notre canton à l'étranger.

Cependant, le transport professionnel pose de nombreux défis aux entreprises et aux autorités publiques. La congestion routière, la recherche d'emplacements adéquats pour s'arrêter et se stationner et les exigences accrues des clients dans un contexte de concurrence et de marges réduites créent une pression croissante pour optimiser le « dernier kilomètre ». Dans le transport de marchandises, ce dernier maillon peut représenter jusqu'à la moitié des coûts logistiques, tandis que les artisans voient leur temps productif limité par les déplacements toujours plus longs.

Ces dernières années ont été marquées par l'essor du e-commerce, des livraisons à domicile et de la livraison le jour même (*same-day-delivery*). Les transporteurs professionnels font ainsi face à une fragmentation croissante des volumes à livrer, avec des demandes de livraison de plus en plus rapides. Ce besoin de flexibilité se traduit par une multiplication des véhicules utilitaires dans nos rues, ce qui nécessite une gestion efficace des livraisons pour éviter les conflits avec d'autres usagers de la route et les riverains et minimiser les nuisances.

En outre, les enjeux environnementaux obligent à une prise en charge responsabilisée, tant de la part des professionnels que des autorités publiques. Avec une croissance prévue des flux de marchandises de 31 % à l'horizon 2050, entraînant une augmentation de 58 % des véhicules utilitaires légers, selon l'Office fédéral du développement territorial, les conflits et les nuisances risquent en effet de se multiplier². Cette croissance des flux nécessite également une prise en compte du transport professionnel à l'aune des objectifs du plan climat cantonal (PCC) dont une fiche vise justement à « réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport professionnel ».

Dans ce contexte, la nécessité d'un plan d'actions prenant en compte toutes les facettes du transport professionnel s'est imposée. En effet, aucun document de planification n'avait jusqu'à présent abordé les problématiques liées à la mobilité des artisans, des autocars et des taxis. C'est pourquoi le plan d'actions marchandises et logistique urbaine (PAM) de 2019 à 2023 s'est transformé en plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services (PATPRO) pour la période 2024 à 2028 sur la base des prescriptions de la Loi sur la mobilité en son article 12 al. 2 l. e (LMob H 1 20).³

2 ARE (2022); Perspectives d'évolution du transport, Rapport final; <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/perspectives-transport.html>

3 Il faut noter que les lignes de transports collectifs régies par des concessions et des contrats de prestations sont traitées dans le Plan d'actions des transports collectifs.

2. BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D'ACTIONS

Le PAM 2019-2023 est le premier plan cantonal traitant des problématiques du transport professionnel. Il contient des mesures concernant le transport de marchandises, de la logistique urbaine, mais aussi de la mobilité des activités de services. Le tableau ci-après recense les mesures du plan d'actions en question et en présente le bilan. La colonne plans d'actions 2024-2028 met en évidence les actions du plan précédent, qui trouvent une correspondance dans les nouveaux plans d'actions ou ne sont pas reprises ou sont considérées comme des processus continus.

● Actions réalisées ● Actions en cours ● Actions non-réalisées

THÈMES		ACTIONS PAM 2019-2023	PLANS D'ACTIONS 2024-2028
TRANSVERSAUX	A	Créer sur le site de l'OCT une page supplémentaire dédiée au transport de marchandises et destinée à un public professionnel	Non repris
	B	Mettre en place un système de monitoring de la mise en œuvre du plan d'actions marchandises	Processus continu
	C	Accompagner les actions à l'aide des supports de communication existant au sein de l'État et auprès des partenaires impliqués	Processus continu
FONCTIONNEMENT ET RÉGULATION	1.1	Créer une carte de la réglementation liée aux livraisons en milieu urbain	ACTION 7 PATPRO : Harmoniser les horaires de livraison et tester le décalage des horaires de livraison en dehors des heures de pointe
	1.2	Mettre en place des mécanismes incitatifs pour promouvoir les véhicules à faibles nuisances (pollution, bruit)	Non repris
	1.3	Améliorer l'usage des cases de livraison et faciliter les interventions professionnelles	ACTION 3 Plan d'actions du stationnement (PAST) : Créer des places de livraison supplémentaires, notamment pour les vélos-cargos
	1.4	Optimiser les horaires et l'accessibilité de la levée des déchets au centre-ville	Non repris

	1.5	Créer une plateforme logistique au centre de l'agglomération	ACTION 11 PATPRO : Encourager le développement de plateformes logistiques permettant la massification et la mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville
ÉCONOMIE SERVICIELLE ET INNOVATION	2.1	Sas de livraison, consignes : sonder les entreprises et tester ces services dans des secteurs pilotes	Non repris
	2.2	Développer des points-relais multi-opérateurs dans les quartiers et hôtels d'entreprises	ACTION 14 PATPRO : Encourager le développement d'un système d'automates à colis multiopérateurs
	2.3	Promouvoir la reprise des emballages par les transporteurs/fournisseurs et les collectes mutualisée	Non repris
ZONES INDUSTRIELLES ET FERROVIAIRES	3.1	Mesurer l'adéquation de l'offre et des infrastructures avec la demande et les besoins des entreprises pour anticiper et promouvoir le développement du fret ferroviaire	ACTION 12 PATPRO : Soutenir le report modal vers les modes les moins émissifs pour le transport de marchandises longue distance (ferroviaire, Cargo Sous Terrain, etc.)
	3.2	Optimiser et développer les activités logistiques à la Praille	ACTION 11 PATPRO : Encourager le développement de plateformes logistiques permettant la massification et la mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville
	3.3	Aménager des aires de stationnement destinées aux poids lourds dans les zones industrielles	ACTION 8 PATPRO : Accompagner la création d'un parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers dans le canton
	3.4	Améliorer la signalisation autour et dans les ZI	Non repris

2. BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D'ACTIONS

APPROVISIONNEMENT ET GESTION DES CHANTIERS	4.1	Développer des mécanismes incitatifs pour une logistique des chantiers plus vertueuse	Non repris
	4.2	Améliorer la connaissance en amont et le suivi des flux de chantier grâce à la dématérialisation et la digitalisation des procédures	Non repris
	4.3	Expérimenter dans le cadre des chantiers du « PAV » des solutions en faveur d'une logistique mutualisée et multimodale	ACTION 9 PATPRO : Accompagner la création / le maintien de plateformes de transbordement route / rail, y compris temporaires, pour les chantiers d'importance
	4.4	Mettre en place un guichet unique pour la coordination des rendez-vous de chantiers impactant le domaine public	ACTION 6 PATPRO : Simplifier les démarches administratives liées aux demandes d'utilisation du domaine public en étroite collaboration avec les communes
TRANSPORTS SPÉCIAUX, VÉHICULES AGRICOLES ET MARCHANDISES DANGEREUSES	5.1	Renforcer des infrastructures routières sur les axes stratégiques pour les transports spéciaux et éliminer les goulets d'étranglement pour les moins de 40t.	ACTION 16 PATPRO : Consolider les itinéraires des convois exceptionnels à très court (chantiers), à moyen et à long termes et dématérialiser les procédures
	5.2	Évaluer la pertinence de mettre en place des itinéraires préférentiels pour le transport de marchandises dangereuses en poids lourds	Non repris
	5.3	Améliorer la prise en compte des besoins des engins agricoles de dimension exceptionnelle en lien avec les réfections des routes	Non repris

Bien que les actions du PAM 2019-2023 aient été réalisées en grande partie, certaines d'entre elles nécessitent toutefois un suivi et une veille.

Parmi les réalisations, on peut citer :

- **La modification des pratiques de contrôle sur les cases de livraison** qui a permis d'améliorer la rotation et de libérer ces cases au profit des professionnels.
- Deux projets pilotes de logistique urbaine (Figure 1 ci-après) :
 - » **Le projet « nano-hub »**, dont le bilan a été dressé en septembre 2023, a été prolongé pour une durée de 12 mois renouvelables sur les communes de Carouge et du Grand-Saconnex.
 - » **Le projet d'automates à colis multiopérateurs** est en cours et le bilan sera tiré à l'automne 2024.

Figure 1: le projet de cyclologistique « Nano-hubs» et les automates à colis « wechip » pour lesquels l'Office cantonal des transports est partenaire



Source : CHIP, wechip.ch



Source : OVO logistique <https://ovo.earth/projet-nano-hub/>

- **La plateforme temporaire de transbordement route / rail** a été installée à la Praille (PAV) sur un terrain de et grâce au travail de la Fondation pour les terrains industriels (Figure 2 ci-après). Elle servira à évacuer les déchets de chantier du quartier en mutation par la voie ferroviaire, sans encombrer les routes et avec des émissions de CO₂ limitées.

Figure 2: plateforme de transbordement rail / route temporaire à la Praille



Source : FTI

2. BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D'ACTIONS

- **La nouvelle loi sur les déchets** (Ldéchets) adoptée en 2022 inscrit le principe de la valorisation en priorité sur le site ou à proximité pour les matériaux d'excavation et le nouveau plan de gestion des déchets prescrit avec force obligatoire cette priorisation pour les maîtres d'ouvrage publics.

Du point de vue des itinéraires utilisés par les professionnels :

- **Le secteur Bel-Air** a été interdit à la circulation de transit sauf pour les transports professionnels. Cette mesure permet de faciliter l'intervention des professionnels dans l'hyper-centre et de fluidifier leur circulation.
- De nouveaux itinéraires sont praticables pour les poids-lourds. C'est, notamment, le cas du **quai du Mont-Blanc** qui permet de relier les deux rives du lac, sans quitter la ceinture urbaine et le U lacustre.
- **Les itinéraires pour les convois exceptionnels** sont mieux pris en compte dans les projets de réaménagement des voiries.
- L'interdiction du **transit de marchandises dangereuses** sur la rue de Lyon va permettre de réduire le risque pour les vies humaines et l'environnement dans le centre-ville.

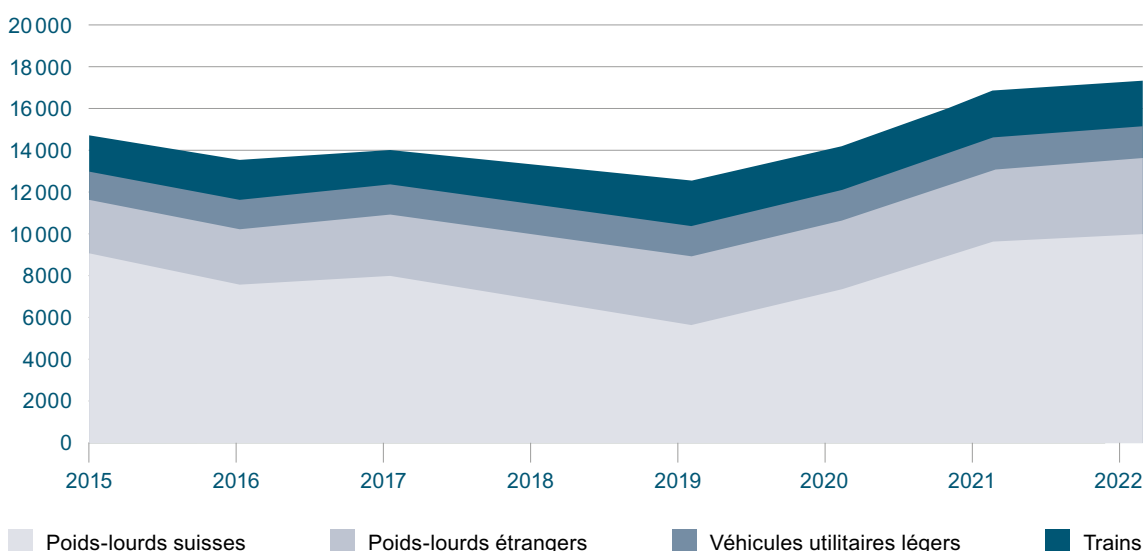
3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES-CLÉS DE LA THÉMATIQUE

3.1. TRANSPORT DE MARCHANDISES

3.1.1. VOLUMES

L'attractivité économique du canton de Genève dépend, entre autres, d'un approvisionnement et d'un désapprovisionnement fiable et efficace. Ceci se reflète par une croissance modérée des volumes transportés entre 2015 et 2022 (+18 %), comme le montre la Figure 3 ci-après.

Figure 3: évolution des tonnages transportés tous flux confondus (import, export, interne en 1000 t)⁴

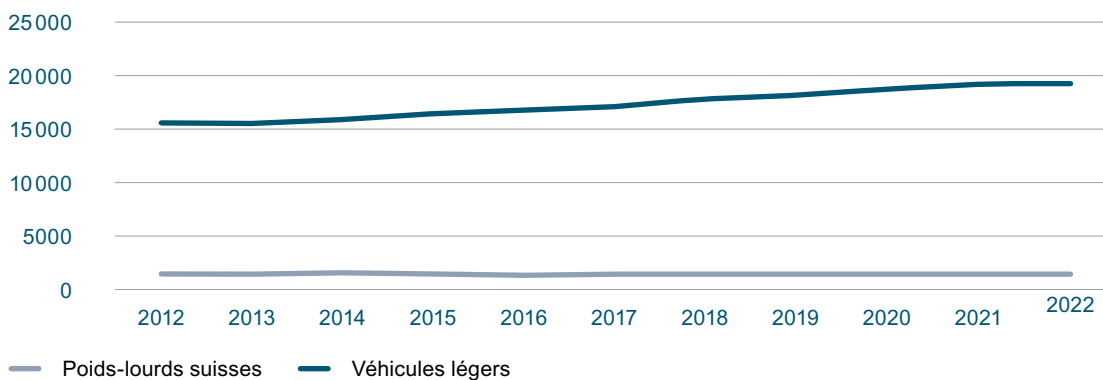


La Figure 3 ci-avant met également en évidence la forte part modale de la route. En effet, près de 9 tonnes sur 10 sont transportées en poids-lourds ou véhicules légers. Toutefois, si la proportion des tonnages transportés par les véhicules légers augmente, la proportion des tonnages transportés en poids-lourds est en légère diminution entre 2015 et 2022. La part modale du train, elle, progresse sur la période considérée et atteint 14 % en moyenne. Si les volumes transportés en vélos-cargos restent aujourd'hui anecdotiques (de l'ordre de moins de 1 % des volumes), on constate un intérêt croissant de la part des entreprises pour ce mode de transport. Toutefois, il n'existe pas encore de statistiques sur les prestations kilométriques effectuées en vélos-cargos.

⁴ Sources : Poids-lourds suisses, Poids-lourds étrangers, véhicules utilitaires légers : OFS ; Train : CFF Infrastructure. Les données sur les véhicules étrangers n'étant disponibles que tous les 5 ans, la série a été complétée par une interpolation linéaire entre les années 2014 et 2019. Les données sur les véhicules utilitaires légers n'étant disponibles que tous les 10 ans, une extrapolation basée sur la croissance des immatriculations de véhicules utilitaires légers (Source OCSTAT) a été réalisée à partir de l'année 2013.

3.1.2. IMMATRICULATIONS

Figure 4 : évolution du nombre de véhicules dans le parc genevois



La croissance forte du e-commerce ces dernières années mène à une fragmentation importante des flux. En effet, les livraisons chez les particuliers sont de plus en plus fréquentes et les délais de plus en plus réduits, ce qui pousse les transporteurs à adopter des véhicules plus petits et plus maniables en centre-ville pour pouvoir circuler et s'arrêter plus facilement. Cette évolution est par ailleurs renforcée par la difficulté et le coût de recruter des chauffeurs poids-lourds qui doivent disposer d'un permis spécial et le fait que les véhicules légers ne sont pas soumis à la redevance sur le trafic des poids-lourds liée aux prestations (RPLP).

On constate ainsi, comme le montre la Figure 4 ci-avant, un accroissement important du nombre de véhicules légers dans le parc de véhicules genevois (+23 %), renforcé par la croissance du secteur du service, tandis que le nombre de poids-lourds est resté stable (+1 %).

3.1.3. MOTORISATIONS

Le plan climat cantonal affiche notamment l'objectif de « favoriser les motorisations alternatives ». Ces motorisations (électriques, hydrogène, etc.) restent encore confidentielles dans le secteur du transport de marchandises où le diesel est le carburant le plus répandu. On constate toutefois une transition qui s'accélère vers une électrification des flottes de véhicules légers. Alors qu'ils représentaient moins de 1 % des nouvelles immatriculations en 2015, on compte 8 % de véhicules électriques parmi les véhicules utilitaires immatriculés en 2022. Cette évolution s'explique en grande partie par la variété croissante de modèles sur le marché et par un prix à l'achat qui baisse. Les poids-lourds suivent cette évolution avec un temps de retard, même si 5 % des véhicules lourds immatriculés en 2022 possèdent des motorisations alternatives. Le prix, la réduction de la charge utile provoquée par le poids de la batterie et la faible autonomie restent des freins importants à l'adoption à large échelle de ces motorisations.

3.2. TRANSPORT DE PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Le coût du transport spécialisé de personnes en situation de handicap oscille entre 20 et 60 francs pour un déplacement aller simple, soit près de 10 000 francs par année, en majorité à la charge des utilisateurs (environ 3000 personnes sur le canton)⁵.

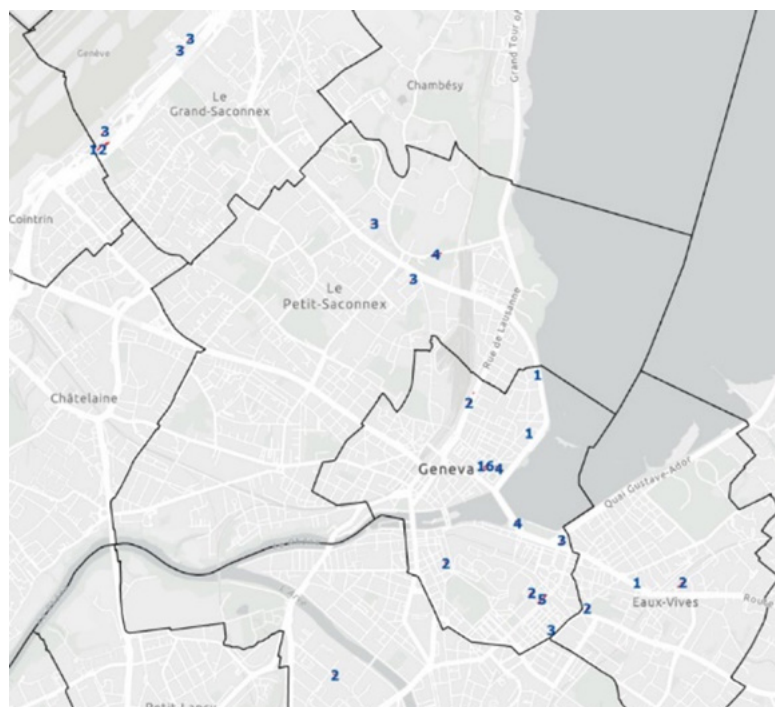
Le temps de parcours concourt à ces frais, raison pour laquelle les véhicules de transport de personnes en situation de handicap peuvent demander un macaron permettant d'utiliser certaines voies réservées aux bus et ainsi accélérer leur déplacement. On dénombre 540 macarons octroyés en 2024.

3.3. AUTOCARS

En 2022, plus de 450 autocars sont immatriculés dans le canton. On observe une forte croissance (+ 50 %) des immatriculations depuis 2010.⁶ Il faut toutefois noter que les chiffres sur les immatriculations des autocars à Genève ne sont pas représentatifs des autocars circulant sur les routes du canton, ceux-ci provenant très souvent d'autres cantons, voire de l'étranger.

Au niveau de l'arrêt et du stationnement, le canton dispose de 90 places pour les autocars (Figure 5 ci-après), dont 16 places à la gare routière de la place Dorcière, 25 dans le secteur de l'aéroport, 10 dans le quartier des Nations, 1 à Carouge et 2 à Hermance.

Figure 5: places autocars



Source: SITG

5 Motion M 2224: « Baisse du coût du transport spécialisé des malades et des personnes handicapées et création d'une centrale unique »

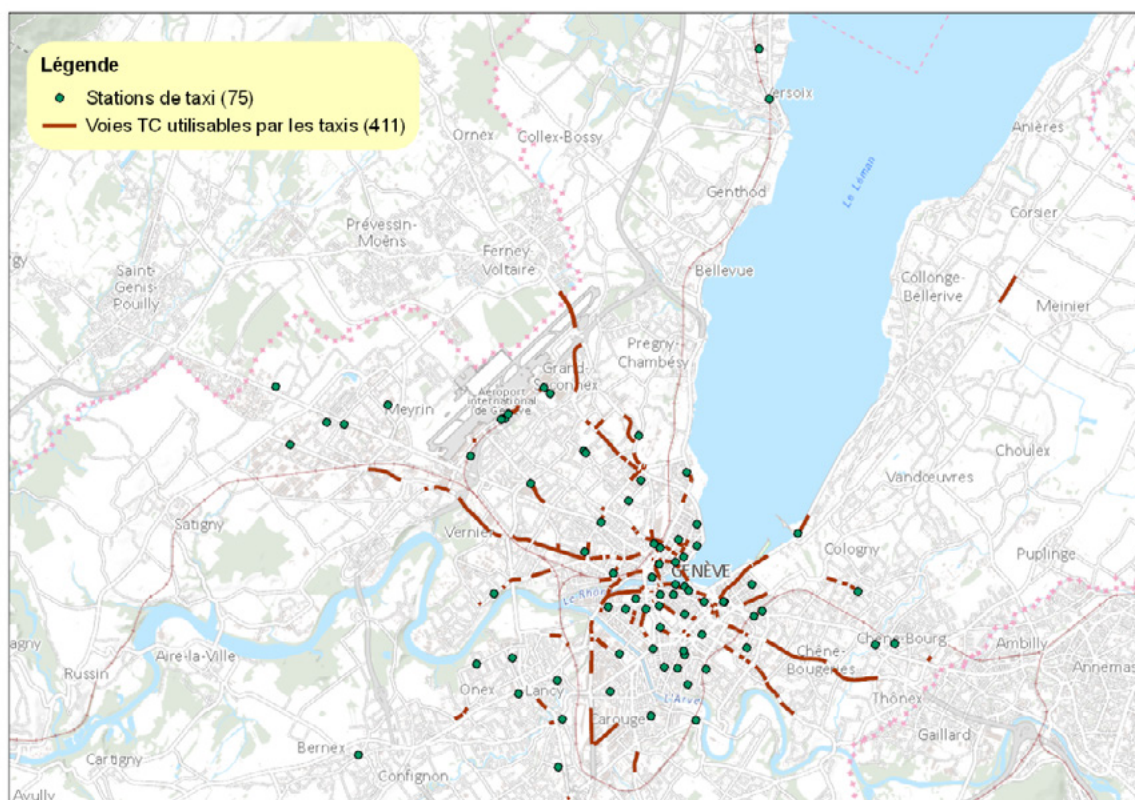
6 Source: OFS

3.4. TAXIS

Il existe 78 stations-taxis réparties sur le canton dont la plupart sont localisées en ville de Genève. De plus, près de 33 km de voies bus sont utilisables par les taxis pour augmenter la rapidité de leurs services (Figure 6).

Au total, 1096 taxis sont immatriculés avec des plaques genevoises, chiffre s'approchant de la limite de 1100 inscrite dans le règlement d'exécution de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, auxquels s'ajoutent 1812 voitures et minibus immatriculés en transport professionnel de personnes (véhicules soumis au régime de la Loi sur les taxis et voitures de transport avec chauffeur)⁷.

Figure 6 : stations taxis et voies bus utilisables par les taxis



Source : annuaire statistique des transports 2022

Les représentants des taxis rencontrent régulièrement l'OCT et les TPG pour leur faire part de demandes sur leur circulation. Depuis 2018, 131 demandes ont été instruites, dont 71 ont été acceptées et 15 sont en cours.

⁷ OCT (2022); Annuaire statistique des transports; <https://www.ge.ch/document/annuaire-statistique-transports-synthese-donnees-edition-2022>

3.5. PLANS DE MOBILITÉ D'ENTREPRISES

En cohérence avec le plan climat cantonal, depuis septembre 2022, l'État de Genève délivre le label Ecomobile aux entreprises et institutions publiques qui se dotent d'un plan de mobilité.

Facultatif, gratuit et valable 5 ans, il peut être utilisé comme outil de promotion par l'entité certifiée. Il a pour objectif d'encourager les employeurs privés comme publics à prendre en compte la mobilité de leurs collaborateurs.

Début 2024, une vingtaine de labels avaient été octroyés, correspondant à plus de 42 000 collaborateurs, lesquels se répartissent entre entreprises privées (11) et entités publiques, qu'il s'agisse de communes ou d'établissements publics autonomes (9). Concernant spécifiquement les établissements publics autonomes, 11 d'entre eux sont parties prenantes d'une feuille de route signée avec le Canton et qui concerne les plans de mobilité, qu'ils aient déjà obtenu le label Ecomobile (SIG, TPG, FP, HUG, UNIGE et AIG) ou non (HES, Hospice Général, IMAD, FTI, EPI). La deuxième feuille de route couvrira la période 2024-2028.

Depuis 2022, des formations Mobility manager ont été mises en place pour accompagner les acteurs publics et privés, genevois ou vaudois, dans l'élaboration de leur plan de mobilité. Des sessions sont organisées annuellement et ont d'ores et déjà permis à une trentaine d'entités d'en bénéficier.

4. APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION

Le DSM a organisé en septembre et octobre 2023 les États généraux des mobilités (EGM), soit une large consultation sur le thème des déplacements dans l'optique d'élaborer les plans d'actions des mobilités.

Près de 180 personnes représentant la société civile ont été invités à participer à deux réunions d'échanges et de co-construction. Dans un premier temps, il s'agissait d'établir un diagnostic prospectif partagé sur la situation actuelle de la mobilité à Genève. Lors de la seconde journée, les participants ont eu l'occasion de travailler avec les services de l'État à identifier des solutions à intégrer dans les plans d'actions et pouvant être mises en œuvre dans le cadre de cette législature. Les résultats de ces concertations ont conduit au PATPRO 2024-2028.

Outre les éléments issus des consultations des EGM, les propositions du Forum citoyen, démarche citoyenne mise en œuvre en 2020 et les recommandations de la Cour des Comptes (rapport n°185 du 16 octobre 2023) issues de l'audit sur les mesures d'accompagnement du Léman Express (LEX) ont été considérées.

Les ateliers Ecoparc de la ZIMEYSA organisés par la FTI en mai et juin 2023 ont également permis d'identifier des besoins spécifiques à cette zone industrielle.

Pour le cas spécifique du transport professionnel, le plan d'actions précédent avait établi les bases d'une collaboration, favorisant les échanges et le dialogue entre les acteurs du transport professionnel, les services de l'État et ses partenaires. Un large groupe de travail a donc été réuni annuellement pour rendre compte de l'avancement du plan d'actions et réorienter les solutions proposées selon les retours des participants. Sur cette base, les acteurs se sont réunis deux fois en juin 2023 lors d'atelier prévus pour élaborer la nouvelle mouture du plan d'actions.

Les éléments issus de ces ateliers ont permis d'établir les besoins des professionnels et d'aboutir à une première liste d'actions concrètes pour la période 2024 à 2028. Les EGM qui ont suivi en septembre et octobre 2023 ont permis de confirmer ces orientations et de les confronter à d'autres acteurs des mobilités genevoises.

En particulier, il est très fortement ressorti la volonté de dissocier les transports professionnels des autres utilisateurs individuels motorisés de la voirie, à la fois dans les flux de trafic et le stationnement mais aussi en termes d'orientation stratégique. La volonté des acteurs de prioriser, voire de réserver certains axes aux transports professionnels, s'est notamment fortement affirmée.

Par ailleurs, une plus grande flexibilité dans l'utilisation de la voirie est demandée en adaptant, selon l'horaire, son usage principal. Cette agilité doit pouvoir être testée par des innovations et des projets-pilotes.

Enfin, il a été réitéré la nécessité de laisser la chaussée à ceux qui n'ont pas d'alternatives et d'accentuer le contrôle et la répression des usages abusifs pour y arriver.

Une synthèse des éléments provenant des différentes démarches de concertation est proposée dans le Tableau 2 ci-après.

Tableau 2 : apports des États généraux des mobilités, des ateliers Ecoparc, du Forum citoyen et de l'audit de la Cour des comptes

	EGM	ECOPARC	FORUM CITOYEN	COUR DES COMPTES
Intégrer les taxis, le transport professionnel de personnes et les autocaristes				
Dissocier les transports professionnels des autres utilisateurs individuels motorisés de la voirie, dans les flux de trafic, dans le stationnement, dans les décisions politiques				
Etre plus agile dans l'utilisation des voiries avec une signalisation adaptative au fil de la journée				
Innover par le biais de projets-pilotes et de tests				
Mieux contrôler le stationnement pour laisser les places de parking et les cases de livraison en surface à ceux qui en ont le plus besoin (traité dans le Plan d'actions du stationnement)				
Prioriser les transports professionnels sur certains axes (notamment pénétrantes)				
Adapter les horaires de livraison en dehors des heures de pointe, voire de nuit				
Encourager le transfert de véhicules à énergie fossile vers des véhicules électriques				
Déplacer la gare routière de la Place Dorcière vers une gare secondaire pour désengorger le centre-ville et améliorer la qualité de l'air				
Trouver des solutions pour le stationnement poids-lourds à la ZIMEYSA				
Favoriser la cyclologistique				
Développer les plans de mobilité d'entreprises				
Sensibiliser la population à une civilité réciproque en termes de mobilité				

5. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET OBJECTIFS THÉMATIQUES

5.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Sur la base des apports issus des consultations, les principes généraux suivants ont été définis pour le PATPRO 2024-2028 :

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

Les principes et les objectifs du PATPRO 2024-2028 sont alignés avec ceux du plan climat cantonal. La politique du transport professionnel joue en effet un rôle majeur pour atteindre ces objectifs, car elle constitue un levier de report modal et de gains d'efficience.

Le PATPRO 2024-2028 s'inscrit également en cohérence avec la stratégie de mobilité globale qui repose sur les axes suivants :

- Réduire la part du trafic individuel motorisé dans les déplacements.
- Offrir des alternatives pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle motorisée.
- Accompagner les évolutions technologiques du parc de véhicules publics et privé.
- Induire, motiver et accompagner les changements de comportement

Le **1^{er} principe** découle du constat que la définition du transport professionnel, telle que proposée par l'ARE (Tableau 1 ci-avant), ne permet pas d'identifier facilement les véhicules professionnels sur la voirie. En effet, des véhicules utilitaires légers peuvent par exemple être utilisés à des fins privées et, inversement, des véhicules privés à des fins professionnelles. De ce fait, et dans l'optique d'améliorer le contrôle et le respect des réglementations en faveur des professionnels, il est nécessaire d'aboutir à une définition claire, exhaustive et, sur cette base, à un système permettant l'identification du transport professionnel.

Les **2^e et 3^e principes** confirment la priorisation des modes de transport définie dans la LMCE à son article 7 al. 7. En effet, l'accès à la zone I (hypercentre) doit être garanti aux riverains et aux transports professionnels. Pour ces derniers, l'arrêt et le stationnement doivent être facilités pour simplifier les livraisons, les interventions des artisans et la dépose / prise en charge des personnes.

Le **4^e principe** s'intègre dans une démarche résolue d'amélioration des services publics, dans laquelle l'administration souhaite adopter une vision servicielle en optimisant l'information sur la mobilité pour les professionnels. Ce principe vise à instaurer une plus grande efficacité, transparence et accessibilité à l'information dans le domaine de la mobilité, notamment sur les chantiers et les plans de mobilité d'entreprises.

Le 5^e principe participe à une utilisation efficiente des infrastructures et à l'atteinte des objectifs déclinés dans le plan climat cantonal (PCC). Un report modal vers le ferroviaire, pour les longues distances, permet de réduire la congestion et les nuisances des poids-lourds, notamment sur l'autoroute A1. Au centre-ville, une logistique urbaine qui s'appuie, pour les marchandises et les interventions qui s'y prêtent, sur des vélos-cargos permet de réduire significativement les nuisances pour les riverains (bruit, congestion, encombrement de la chaussée, etc.).

5.2. OBJECTIFS THÉMATIQUES

Objectifs communs aux transports professionnels

1. Faciliter l'accessibilité pour les transports professionnels.
2. Améliorer l'information sur la mobilité pour les professionnels (chantiers, plans de mobilité, etc.).
3. Simplifier les démarches administratives et réduire le temps de traitement des dossiers d'utilisation du domaine public.
4. Promouvoir l'innovation pour un transport professionnel efficace et durable.
5. Favoriser le report modal vers les modes les moins émissifs.
6. Accélérer l'évolution vers les motorisations faiblement émissives.
7. Inciter à la mutualisation des véhicules et des espaces.

Objectifs en lien avec les transports professionnels de marchandises

8. Faciliter les livraisons.
9. Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
10. Mieux prendre en compte les gabarits exceptionnels dans les processus d'autorisation, de chantiers ou de projets.
11. Systématiser la prise en compte des questions logistiques dans les projets d'aménagement.

Objectif en lien avec les transports professionnels de services

12. Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.

Objectif en lien avec les transports professionnels de personnes

13. Améliorer les conditions de circulation et de stationnement des autocars.
14. Améliorer les conditions de stationnement des taxis.

6. ACTIONS DU PATPRO 2024-2028

Ce plan d'actions consiste en 21 actions qui répondent aux objectifs thématiques listés ci-avant. 6 actions concernent les transports professionnels en général, 10 les transports de marchandises, 2 les transports de services et 3 les transports de personnes.

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

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

TRANSPORTS PROFESSIONNELS DE MARCHANDISES

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

TRANSPORTS PROFESSIONNELS DE SERVICES

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

TRANSPORTS PROFESSIONNELS DE PERSONNES

19. Créer une gare routière pour les lignes internationales au P47.
20. Permettre l'arrêt des autocars à proximité des attractions touristiques du centre-ville et organiser leur stationnement.
21. Améliorer le stationnement des taxis, en particulier dans l'hypercentre.

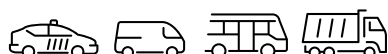
Ces actions font l'objet de fiches détaillées dans les pages suivantes.

ACTION 1

Créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

PUBLIC-CIBLE



Transports professionnels

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PARR, PAST, PATC

PARTENAIRES

ASTAG, CCIG, communes, FER, Fondation des parkings, polices

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Oui

POURQUOI ?

La définition du transport professionnel de personnes, de marchandises et de service ne repose, à ce jour, sur aucune base légale ou réglementaire. De ce fait, elle est relativement floue, ce qui rend difficile l'identification du transport professionnel et complique le contrôle, lorsque le transport professionnel bénéficie d'avantages. C'est le cas notamment des zones où le trafic de transit est interdit, sauf pour le transport professionnel (par exemple, le cas du secteur de Bel-Air), et pour les cases de livraison, où les professionnels bénéficient d'une tolérance accrue. Le respect de ces priorisations par les autres utilisateurs de la voirie est primordial pour que la séparation des professionnels et des pendulaires dans le trafic et le stationnement soit effective et qu'un impact positif soit ressenti par les professionnels. De ce fait, les mesures en faveur des professionnels doivent s'accompagner d'un contrôle et d'une éventuelle verbalisation des contrevenants.

COMMENT ?

- Modifier la base légale/réglementaire pour créer un macaron professionnel pour le stationnement et la circulation et proposer dans ce cadre une définition du transport professionnel.
- Promouvoir le nouveau macaron et accompagner les professionnels dans les démarches administratives.

DANS QUELS BUTS ?

- Faciliter l'accessibilité pour les transports professionnels.
- Améliorer l'information sur la mobilité pour les professionnels (chantiers, plans de mobilité, etc.).
- Faciliter les livraisons.
- Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
- Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.

ACTION 2

Développer les plans de mobilité d'entreprises pour les déplacements pendulaires et professionnels

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

PUBLIC-CIBLE



Entreprises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PARR, PAST, PATC, PCC

PARTENAIRES

AZIPRO, CCIG, FER,
Fondation des Parkings, FTI

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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



COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

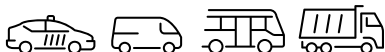
- La centrale de mobilité de la Zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) développe de nouvelles solutions de transport, met en place des mesures de mobilité, sert d'intermédiaire entre les entreprises et les collectivités et accompagne les entreprises de la ZI dans le changement de leurs pratiques de mobilité depuis 2011.
- Depuis 2012, la Ville de Lancy s'est engagée à mettre en place un plan de mobilité au sein de son administration.

ACTION 3

Identifier et mettre en œuvre des zones ou des axes où les transports professionnels sont prioritaires

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

PUBLIC-CIBLE



Transports professionnels

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PARR, PAST

PARTENAIRES

ASTAG, communes, FER, TCS

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Oui

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

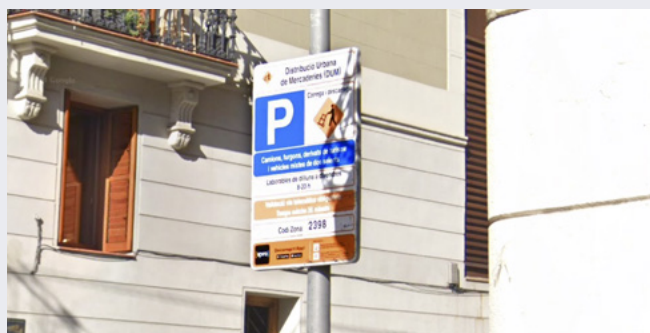
DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS



Depuis 2022, le secteur de Bel-Air est interdit au trafic de transit TIM, à l'exception du transport professionnel.



Depuis 2011, le projet européen *MIRACLES* à Barcelone propose des voies multi-usages (bus en heures de pointe, livraison en dehors de ces heures et stationnement TIM de nuit).

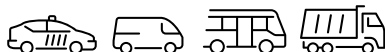
Travessera de Gràcia, Barcelona, Source: Google street view

ACTION 4

Encourager les entreprises à partager des flottes de véhicules professionnels

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

PUBLIC-CIBLE



Transports professionnels

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PARR, PAST, PCC

PARTENAIRES

Académie de la mobilité TCS, AZIPLO, AZIPRO, Centrale mobilité, commissions Ecoparc, Fondation des Parkings, FTI

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Oui

POURQUOI ?

Certaines zones industrielles ou hôtels d'entreprises accueillent des entreprises diverses dont le point commun est le besoin en déplacements. Ces entreprises n'ont pas toujours les moyens d'avoir une flotte de véhicules différenciée et celle-ci se compose donc souvent uniquement de camionnettes ou de voitures. Disposer d'une flotte de véhicules partagée entre plusieurs entreprises permet de diversifier les types de véhicules pour répondre au mieux aux besoins spécifiques de déplacements. De plus, la mutualisation des flottes permet de limiter les coûts liés au stationnement, à l'assurance et à l'acquisition des véhicules.

L'État de Genève s'associe à des initiatives privées notamment celle de l'académie de la mobilité du TCS pour développer des solutions de véhicules partagés utiles également aux transports professionnels. Cette mesure peut aussi s'intégrer dans un plan de mobilité d'entreprises et peut trouver des synergies avec l'installation de bornes de recharge.

COMMENT ?

- Renforcer le système de vélos-cargos en libre-service dans les pôles de mobilité multimodaux.
- Renforcer le partage de véhicules (*carsharing*).
- Encourager la création d'une flotte de véhicules mutualisée dans une zone industrielle avec les entreprises volontaires.

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

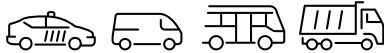
- Depuis 2021, l'académie de la mobilité du TCS propose des services de véhicules professionnels partagés *Smargo* (image) et des vélos-cargos partagés *Carvelo* (anciennement *carvelo2go*)
- Mobility propose des services de véhicules partagés adaptés aux entreprises avec *Mobility Business*.
- La plateforme d'autopartage Clem.mobi propose des véhicules utilitaires partagés à Paris.

ACTION 5

Améliorer la coordination et l'information autour des chantiers

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

PUBLIC-CIBLE



Transports professionnels

PORTEUR(S) DE L'ACTION

PCM, OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PARR, PAST, PATC

PARTENAIRES

CFF, communes, OCGC, SIG, TCS, TPG

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

- Promouvoir les outils de communication-chantiers existants auprès des organisations faïtières.
- Présenter les chantiers à +4 mois aux organisations faïtières par le biais du Conseil du transport privé professionnel de marchandises (CTPPM).
- Présenter les cartes des infrastructures planifiées à +5 ans, mises à jour annuellement aux organisations faïtières par le biais du CTPPM.
- Établir un lien entre la Plateforme Chantier Mobilité (PCM) et les transporteurs exceptionnels.
- Améliorer la prise en compte des piétons et des cyclistes lors des chantiers qui empiètent sur les trottoirs et les aménagements cyclables dans les directives chantiers.

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

La Ville de Paris a mis en place un système en ligne à l'attention de tous les habitants et acteurs de la Ville. Chaque chantier est géolocalisé et des informations relatives à la nature des travaux, leur durée, ainsi que les responsables sont disponibles en open-source. Chaque utilisateur a aussi la possibilité de transmettre des informations relatives au chantier, notamment les anomalies, via une plateforme participative.

ACTION 6

Simplifier les démarches administratives liées aux demandes d'utilisation du domaine public en étroite collaboration avec les communes

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

PUBLIC-CIBLE



Entreprises

PORTEUR(S) DE L'ACTION OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

–

PARTENAIRES

CFF, communes, Inspection des chantiers, FMB, OAC, OCEV-SABRA, OCGC, OCSIN, polices, SIG, TPG

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

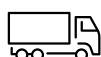
La Ville de Meyrin centralise les démarches d'autorisation pour l'usage de son domaine public.

ACTION 7

Harmoniser les horaires de livraison et tester le décalage des horaires de livraison en dehors des heures de pointe

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

–

PARTENAIRES

Communes, GE-Commerces, OCEV-SABRA, SCRHG

ÉTAT D'AVANCEMENT

Non débuté

TEST

Oui

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

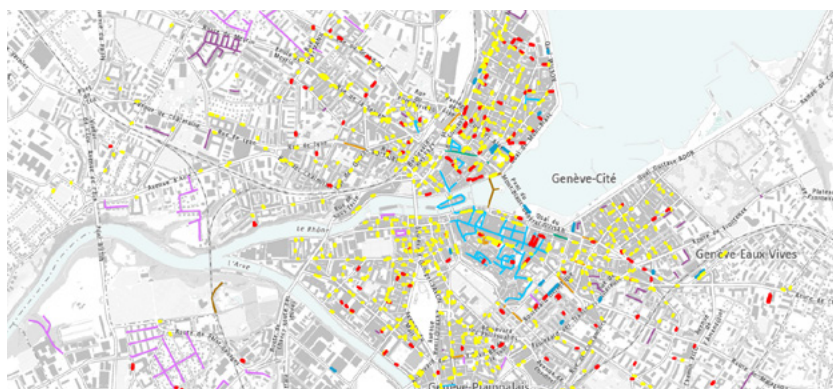
La Ville de Paris teste, depuis 2021 des livraisons silencieuses en horaires décalés en incitant à l'achat de véhicules silencieux et en subventionnant les travaux d'insonorisation des commerces.

POURQUOI ?

Les horaires de livraison sont régis par des arrêtés de circulation. Dans la plupart des cas, ces derniers s'appliquent à une seule rue, ce qui peut engendrer des réglementations différentes d'une rue à l'autre et provoquer un manque de cohérence et de compréhension des livreurs, notamment autour des rues basses. De plus, les livraisons sont généralement autorisées peu avant l'ouverture des magasins, ce qui coïncide avec l'heure de pointe du matin et participe à la congestion du trafic à ces heures. De ce fait, une amélioration de la lisibilité des horaires de livraison de même que leur décalage en dehors des heures de pointe semblent nécessaires.

Il faut toutefois noter que les heures de livraison autorisées sont contraintes par la réglementation fédérale interdisant le trafic poids-lourds entre 22h et 5h et par les restrictions liées à l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Par ailleurs, les chauffeurs doivent respecter des périodes de repos selon l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR).

Une carte des horaires de livraison a par ailleurs été créée dans le cadre du PAM 2019-2023.



Source : app2.ge.ch/tergeoportal/apps/Minimalist/index.html?appid=e846399a9fa8439986f1c205ef85f316

COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

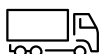
- Faciliter les livraisons.
- Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.

ACTION 8

Accompagner la création d'un parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers dans le canton

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Communes, OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAST

PARTENAIRES

Commissions Ecoparc, DPA, Fondation des parkings, OCEV-GESDEC, OFROU, Palexpo

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

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

COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

- Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.

▼ EXEMPLES INSPIRANTS



Source : Google street view



Source : Google street view

Un parking poids-lourds et remorques sur la voirie (images) a été mis en place à Wiesendangen (ZH). La plateforme *Trucks'nB* recense, depuis 2022 les stationnements pour les poids-lourds et permet de les réserver.

ACTION 9

Accompagner la création / le maintien de plateformes de transbordement route / rail, y compris temporaires pour les chantiers d'importance

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PCC, Plan de gestion des déchets

PARTENAIRES

Canton de Vaud, CFF, CFF Cargo, communes, OAC, OCEV-GESDEC, OU

ÉTAT D'AVANCEMENT

1^{er} exemple : chantier tour Pictet

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

- Identifier les chantiers importants sur les 5 prochaines années.
- Identifier les possibilités de mutualiser les infrastructures et les flux de chantier.
- Identifier le foncier embranché au ferroviaire se prêtant à une installation temporaire de chantier.
- Sensibiliser les maîtres d'ouvrage publics ou privés à l'utilisation du rail pour l'évacuation des matériaux de chantiers.

DANS QUEL BUT ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

- La plateforme pour le chantier de la tour Pictet permet l'évacuation de matériaux de chantiers du PAV par le rail.
- La plateforme GESMA (image) à Renens permet l'évacuation de déblais des chantiers des tours de Malley et de la gare de Lausanne



Source : Ville de Renens : renens.ch/Enmouvement/Actualite.php?Nbr_Projets=777&news_id=780

ACTION 10

Favoriser la création d'espaces de transbordement pour la cyclologistique

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PCC

PARTENAIRES

Communes, cyclologisticiens

ÉTAT D'AVANCEMENT

1^{er} exemple : Nano-hubs

TEST

Oui

POURQUOI ?

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

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

COMMENT ?

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

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

- *Microhub Riviera* est un espace de transbordement vers la cyclologistique au centre de Vevey.
- Les Nano-hub (image) sont des point-relais autonomes et connectés, en milieu urbain
- À Lyon, la *Ruche éphémère* expérimente un modèle d'occupation temporaire de l'espace public pour la rupture de charge des camions aux vélos-cargos ainsi que la mutualisation des flux de plusieurs donneurs d'ordre par différents cyclologisticiens.
- En 2022, *Sogaris* a testé des micro-hubs sur des places de stationnement à Paris et à Marseille.



Source : OVO logistique <https://ovo.earth/projet-nano-hub/>

ACTION 11

Encourager le développement de plateformes logistiques permettant la massification et la mutualisation des flux à l'entrée du centre-ville

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PCC, PdCom Ville de Genève, Perspective générale CFF-GE

PARTENAIRES

Carouge, CFF, DPA, DPAV, France, Lancy, Poste, Vaud, Ville de Genève,

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

- Accompagner la reconstruction de la halle CFF à la Praille.
- Préciser les besoins pour une halle logistique à Praille Ouest.

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

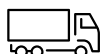
- L'Hôtel Logistique Urbain sur le port de Lyon offre une accessibilité routière, fluviale et ferroviaire et permet de capter les flux entrants de marchandises, pour optimiser une distribution mutualisée sur le « dernier kilomètre ».
- La plateforme de distribution urbaine *GentLevert*, lancée en 2017 promeut la consolidation des flux amont et la mutualisation du dernier kilomètre avec l'utilisation de véhicules non-émissifs.
- Chapelle Internationale à Paris est une gare pour le fret ferroviaire à l'entrée du centre-ville

ACTION 12

Soutenir le report modal vers les modes les moins émissifs pour le transport de marchandises longue distance (ferroviaire, Cargo Sous Terrain, etc.)

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATC, PCC

PARTENAIRES

Cantons de VD, BE, FR, Cargo Sous Terrain, CFF, DPAV, FTI, Genève-Aéroport, OCEV-SERMA, OFT, OU

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

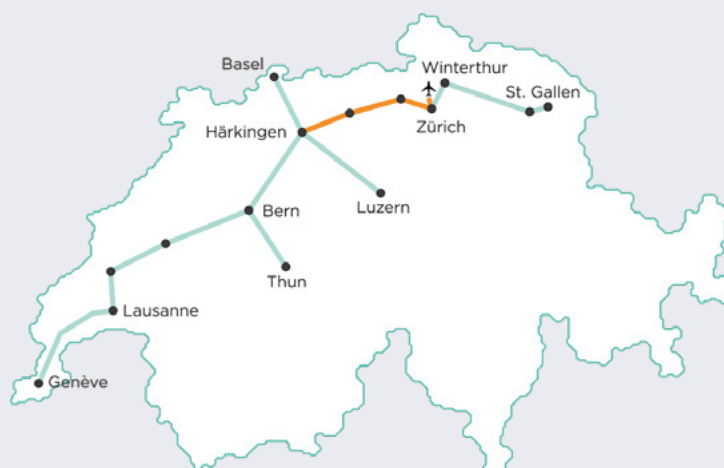
COMMENT ?

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

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLE INSPIRANT



Source : Cargo Sous Terrain. Nachhaltiges Gesamtlogistiksystem Schweiz - Cargo sous terrain (cst.ch)

ACTION 13

Participer au projet européen ULTIMO pour tester le transport autonome de marchandises

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT, TPG, UNIGE

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATC, PCC

PARTENAIRES

OCEI, OVO logistique urbaine

ÉTAT D'AVANCEMENT

Projet AVENUE réalisé

Projet ULTIMO en cours

TEST

Oui

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

- ADORE est un projet-pilote de livraison de repas autonome à l'EPFL
- ULTIMO (image)



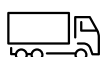
Source: TPG Innovation | tpg

ACTION 14

Encourager le développement d'un système d'automates à colis multiopérateurs

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA

PARTENAIRES

ASTAG, communes, GE-Commerces, DPA, NODE, OCEI, OU, poste

ÉTAT D'AVANCEMENT

Projet-pilote en cours

TEST

Oui

POURQUOI ?

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

Un système d'automates à colis multiopérateurs permet d'offrir des services à une large palette d'utilisateurs. Les commerces locaux peuvent les utiliser pour le click and collect, les particuliers pour s'échanger des objets ou pour de la consigne. Par ailleurs, ce système permet d'éviter une multiplication d'automates mono-opérateur qui serait inefficace d'un point de vue de l'utilisation du foncier.

COMMENT ?

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

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

- Projet-pilote genevois d'automates à colis multiopérateurs CHIP (image).
- *Myflexbox* est un réseau d'automates à colis multiopérateurs en Autriche et en Allemagne.
- *BOX* propose des automates à colis pour le click and collect dans les gares allemandes.
- *PostNL* a récemment ouvert ses automates à d'autres opérateurs logistiques.



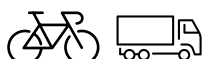
Source WECHIP. Réseau mutualisé de point relais 24/7 – CHIP (wechip.ch)

ACTION 15

Sensibiliser les livreurs au respect des autres usagers et les autres utilisateurs de la voirie aux métiers de la logistique

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PARR

PARTENAIRES

ASTAG, Fondation des parkings, OCV, polices, Pro-vélo, TCS

ÉTAT D'AVANCEMENT

Non débuté

TEST

Oui

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

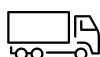
- En 2019, le pôle sécurité routière de Paris a organisé une journée de sensibilisation à destination des livreurs à vélo
- *Uber Eats* et *Deliveroo* ont sensibilisé leurs livreurs au respect des riverains et du code de la route à Tours en 2021

ACTION 16

Consolider les itinéraires des convois exceptionnels à très court (chantiers), à moyen et à long termes et dématérialiser les procédures

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PARR

PARTENAIRES

Communes Vaud, convoyeurs exceptionnels, France, OCGC, OCSIN, OCV

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLE INSPIRANT

La Loi sur les routes du canton de Berne fixe le cadre des itinéraires pour les convois exceptionnels. Les cantons d'Argovie, de Bâle-Ville, du Jura, de Neuchâtel, de Soleure et de Thurgovie ont adopté des bases légales similaires.

ACTION 17

Réserver des cases de stationnement pour les activités de services (artisans)

TRANSPORTS DE SERVICES

PUBLIC-CIBLE



Transports de services

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAST

PARTENAIRES

Communes, FER,
Fondation des parkings

ÉTAT D'AVANCEMENT

Non débuté

TEST

Oui

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

- Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

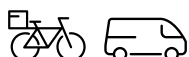
- À Niort, la municipalité a créé de 12 places réservées sous forme de test pendant une période de travaux.
- Les villes de Limoges et La Rochelle ont mis en place des tarifications préférentielles pour les artisans.

ACTION 18

Encourager le développement d'espaces de stockage (mutualisés ou non) dédiés aux artisans au centre-ville et dans les nouveaux quartiers

TRANSPORTS DE SERVICES

PUBLIC-CIBLE



Transports de services

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PCC

PARTENAIRES

Artisans à vélos, communes, FER, Fondation des parkings, régies immobilières

ÉTAT D'AVANCEMENT

Non débuté

TEST

Oui

POURQUOI ?

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

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

COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

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

▼ EXEMPLE INSPIRANT

L'immeuble inversé de Sogaris (images) issu d'une transformation d'un parking au centre-ville offre des espaces de stockage pour les commerçants ou un dépôt de micro-logistique.

ACTION 19

Créer une gare routière pour les lignes internationales au P47

TRANSPORTS DE PERSONNES

PUBLIC-CIBLE



Transports de personnes

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATC, PAST

PARTENAIRES

AGPA, DPA, Genève-Aéroport,
Genève-Tourisme, Helvécie, OCT

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

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

ACTION 20

Permettre l'arrêt des autocars à proximité des attractions touristiques du centre-ville et organiser leur stationnement

TRANSPORTS DE PERSONNES

PUBLIC-CIBLE



Transports de personnes

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT, Ville de Genève

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAST, PATC

PARTENAIRES

AGPA, Fondation des parkings, Genève-Tourisme,

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

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

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

COMMENT ?

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

DANS QUEL BUT ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS

La ville de Lucerne a développé un réseau de places de courtes durées près des attractions de la Ville et offre des places longues durée en périphérie. Une App offre des informations en temps réel sur la disponibilité des places, afin d'éviter les temps d'attente et les embouteillages

ACTION 21

Améliorer le stationnement des taxis, en particulier dans l'hypercentre

TRANSPORTS DE PERSONNES

PUBLIC-CIBLE



Transports de personnes

PORTEUR(S) DE L'ACTION OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAST

PARTENAIRES

Fédération des taxis genevois,
Fondation des parkings,
Ville de Genève

ÉTAT D'AVANCEMENT

Non débuté

TEST

Non

POURQUOI ?

Il existe 78 stations-taxis réparties sur le canton dont la plupart sont localisées en ville de Genève.

Près de 1100 taxis se partagent ces stations pour l'attente et la prise en charge de leur client. L'environnement dans lequel évolue les taxis s'est modifié ces dernières années avec l'arrivée de voitures de transport avec chauffeur plus nombreuses, l'évolution des comportements de mobilité des clients, la montée en puissance des interfaces multimodales et l'entrée en force de la nouvelle loi sur les taxis et voitures de transport avec chauffeur.

Ces changements nécessitent de re-questionner les besoins des taxis, notamment au centre-ville.

COMMENT ?

- Étudier les besoins des taxis en matière de stationnement dans le centre-ville.
- Mettre en place des mesures d'amélioration cas échéant.

DANS QUEL BUT ?

- Améliorer les conditions de stationnement des taxis.

7. ACTIONS PORTÉES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THÉMATIQUES

Outre les 20 actions composant ce plan d'actions, des mesures concernant les transports professionnels sont également inscrites dans les plans d'actions du réseau routier 2024-2028 (PARR), des mobilités actives 2024-2028 (PAMA), du stationnement 2024-2028 (PAST) et des transports collectifs 2024-2028 (PATC). Les plans de mobilité d'entreprises, notamment, sont en lien avec la plupart des actions du PATC. Les actions concernées dans les autres plans et leur lien avec les transports professionnels sont explicités ci-après.

7.1 PLAN D'ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER 2024-2028

N°	INTITULÉ DE L'ACTION	LIEN AVEC LE PATPRO 2024-2028
1	Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain / économique et desservir les nouveaux quartiers / zones industrielles en veillant à la séparation des flux	Concerne l'ensemble des utilisateurs de la voirie et consiste à créer les infrastructures nécessaires, visant notamment à une meilleure sécurité et une meilleure fluidité.
2	Poursuivre le déploiement de la ceinture urbaine dans les derniers secteurs d'amélioration (Casai-Pailly-Meyrin, av. de l'Ain, av. de la Paix, Pont de Lancy, Bout-du-Monde, av. de l'Amandolier) pour renforcer son attractivité.	A notamment pour objectif de reporter le trafic de transit des pendulaires des axes du réseau secondaire sur la ceinture urbaine, permettant de réduire le trafic au profit des transports professionnels dans la zone II.
3	Renforcer la fluidité des déplacements en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE, en adaptant la régulation lumineuse et en séparant les flux dans la mesure du possible	Participe à l'amélioration de l'efficacité des déplacements professionnels.
4	Accélérer la pacification des quartiers (zones I et II et traversées de localité), notamment par des mesures d'encouragement et d'accompagnement des communes	Dans le cadre de la pacification des quartiers, une attention particulière doit être apportée à l'accessibilité pour le transport professionnel et à la prise en compte des livraisons.
5	Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit et améliorer la fluidité en application de l'accord relatif au régime des vitesses du 13 octobre 2023	Participe à l'efficacité du transport professionnel.
8	Élaborer et mettre en oeuvre une feuille de route des mobilités pendulaires visant à réduire le trafic aux petites douanes et dans les centres urbains.	La feuille de route des mobilités pendulaires à destination des zones industrielles encourage le déploiement des plans de mobilité d'entreprises.
9	Encourager le développement du covoiturage, y compris à l'échelle de l'agglomération	Participe au déploiement des plans de mobilité d'entreprises.

13	Encourager le développement et inciter à la mobilité partagée	Participe à la mutualisation des véhicules professionnels.
14	Renforcer les contrôles du respect des règles de circulation pour tous les usagers et lutter contre les incivilités.	Concerne tous les usagers de la voirie, dont les professionnels.

7.2 PLAN D'ACTIONS DES MOBILITÉS ACTIVES 2024-2028

N°	INTITULÉ DE L'ACTION	LIEN AVEC LE PATPRO 2024-2028
1	Développer les réseaux de mobilités actives, en lien avec le contre-projet à l'initiative 182 climat urbain, en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes (+ 80 km d'aménagements).	Concerne l'ensemble des utilisateurs de la voirie et consiste à créer les infrastructures nécessaires, visant notamment à une meilleure sécurité et une meilleure fluidité.
4	Améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires en traitant les points problématiques en coordination avec les acteurs de terrain.	Concerne tous les usagers, dont les professionnels qui peuvent parfois entrer en conflit avec les autres utilisateurs de la voirie.
5	Réaliser des actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé, la réduction des nuisances et le respect d'autrui par toute personne, quel que soit son mode de déplacement	Vise à limiter les comportements accidentogènes. La promotion des vélos-cargos prévoit également des subventions à l'acquisition pour les petites et moyennes entreprises.
9	Développer des hubs de mobilité multimodaux	Pour les professionnels, ces hubs de mobilité multimodaux pourraient permettre de faciliter le partage de véhicules. Des services connexes pourraient être installés aux abords des hubs de mobilité multimodaux, pour renforcer leur attractivité. Par exemple, l'installation d'automates à colis multiopérateurs pourrait être envisagée.
10	Mettre en œuvre une nouvelle concession VéloPartage à l'échelle transfrontalière	Vise notamment à poursuivre les partenariats pour développer un système de vélos-cargos partagés.

7.3 PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT 2024-2028

N°	INTITULÉ DE L'ACTION	LIEN AVEC LE PATPRO 2024-2028
1	Améliorer et étendre le stationnement pour les 2RM, vélos et vélos spéciaux (par exemple vélos-cargos), notamment aux interfaces de transport public, dans les établissements scolaires, les lieux d'achats, de loisirs, de culture et de sport, en ville comme en périphérie, sur des emplacements mixtes, soit sans attribution de places par signalisation verticale	Cette action vise notamment à tester des places pour les vélos-cargos sur le domaine public et compléter l'offre en ouvrage.
3	Créer des places de livraison supplémentaires, notamment pour les vélos-cargos.	Cette action cible le transport professionnel de marchandises et vise à faciliter la livraison en améliorant l'offre en case de livraison.
4	Installer des bornes rapides de recharges électriques dans les parkings de la Fondation des parkings et, en parallèle, étudier les besoins en bornes de recharge pour les entreprises (artisans, taxis, etc.).	Cette action consiste à mener une étude des besoins en recharge pour les professionnels (artisans, taxis, etc.) et à installer les bornes de recharge aux emplacements pertinents. Cette action peut entrer en synergie avec la création de flotte de véhicules professionnels partagées.
8	Faciliter le stationnement des véhicules professionnels définis selon le macaron spécifique	Cette action consiste à prendre des mesures visant à faciliter le stationnement des véhicules professionnels dotés du nouveau macaron spécifique, en lien avec l'action 1 du PATPRO visant à identifier les professionnels sur les voiries.
17	Inciter les entreprises à diminuer leurs places de stationnement via le développement de plans de mobilité d'entreprises en prévoyant notamment la tarification des places.	Il s'agit d'inciter les entreprises à développer des plans de mobilité d'entreprises ou de sites en adoptant une tarification des places de parking dans les entreprises.
18	Inciter différents acteurs publics à adopter une politique de stationnement similaire à celle que l'État a mis en œuvre dans ses propres parkings (suppression des places pendulaires).	Il s'agit d'inciter les entreprises à développer des plans de mobilité d'entreprises ou de sites en prenant exemple sur la politique de l'État.
23	Faciliter l'implantation de places d'autopartage sur l'espace public et dans les parkings en ouvrage appartenant à l'État de Genève et dans ceux gérés par la Fondation des parkings pour les véhicules dont l'accès est ouvert au public	Cette action vise à favoriser les flottes de véhicules partagés.

7.4 PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028

N°	INTITULÉ DE L'ACTION	LIEN AVEC LE PATPRO 2024-2028
8	Développement du transport à la demande.	Cette action vise à développer les zones TPGFlex et peut avoir un lien avec le déploiement de navettes autonomes dans le cadre du projet ULTIMO.

8. GOUVERNANCE ET SUIVI

Conformément à l'article 15 de la Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), le **Conseil du transport privé professionnel de marchandises** (CTPPM) est une commission officielle consultative traitant des sujets de mobilités des professionnels.

Il est formé de 8 membres dont quatre représentants des secteurs du transport de choses et du transport de personnes, à l'exclusion des secteurs des taxis et des limousines, deux représentants du secteur de la construction et des artisans, un représentant des milieux du commerce et un représentant des milieux du tourisme. Réuni 3 à 4 fois par année, le CTPPM constitue l'organe de suivi du PATPRO.

À l'instar des démarches accompagnant le plan d'actions précédent, le PATPRO 2024-2028 devra prendre soin de **perpétuer le dialogue avec l'ensemble des acteurs des transports professionnels**.

9. MONITORING

Le DSM accorde une importance particulière au suivi des mesures qui constituent ses plans d'actions. De ce fait, un **outil de monitoring** permettant d'attester de la réalisation des actions et de leur impact, par le biais d'indicateurs fiables sera développé en partenariat avec les acteurs concernés afin de vérifier le bon avancement des projets, d'identifier les problèmes potentiels et d'apporter, le cas échéant, toute action corrective nécessaire.

Par ailleurs, l'acquisition de connaissances sur le transport professionnel devra se poursuivre, en partenariat avec le Grand Genève, les autres cantons urbains et les offices de la Confédération. En particulier, **le transport professionnel devra mieux être pris en compte dans le modèle multimodal transfrontalier** (MMT) et le travail de **collecte de données sur les véhicules utilitaires légers** intensifié avec l'appui de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Enfin, des mesures de communication, informant les acteurs des changements concernant leurs mobilités, seront réalisées pour les actions le nécessitant.

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

2RM	Deux roues motorisés
AGPA	Association genevoise des propriétaires d'autocars
API	Interface de programmation d'application
ARE	Office fédéral du développement territorial
ASTAG	Association suisse des transports routiers
AZIPLO	Association des entreprises de la zone industrielle de Plan-les-Ouates
AZIPRO	Association des professionnels de la zone intercommunale Meyrin-Satigny-Vernier
BE	Canton de Berne
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CDU	Centre de distribution urbaine
CFF	Chemins de fer fédéraux
CST	Cargo Sous Terrain
CTPPM	Conseil du transport privé professionnel de marchandises
DPA	Direction du projet d'agglomération
DPAV	Direction Praille-Acacias-Vernets
DSM	Département de la santé et des mobilités
EGM	États généraux des mobilités
EPFL	Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
FER	Fédération des entreprises romandes
FMB	Fédération des entreprises du bâtiment
FPAV	Fondation Praille-Acacias-Vernets
FR	Canton de Fribourg
FTI	Fondation pour les terrains industriels
LMob	Loi sur la mobilité
LaLCR	Loi d'application de la loi sur la circulation routière
LCR	Loi sur la circulation routière
Ldéchets	Loi sur les déchets

LMCE	Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée
LRoutes	Loi sur les routes
LRPL	Loi sur la redevance sur le trafic des poids-lourds liée aux prestations
LRTP	Loi sur le réseau des transports publics
LTV	Loi sur le transport de voyageurs
LTVTC	Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur
MMT	Modèle multimodal transfrontalier
NODE	Nouvelle organisation des entrepreneurs
OAC	Office des autorisations de construire
OATE	Ouvrages d'art transports exceptionnels
OCEI	Office cantonal de l'économie et de l'innovation
OCEV-GESDEC	Service de géologie, sols et déchets
OCEV-SABRA	Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants
OCEV-SERMA	Service de l'environnement et des risques majeurs
OCGC	Office cantonal du génie civil
OCR	Ordonnance sur la circulation routière
OCSIN	Office cantonal des services informatiques et du numérique
OCT	Office cantonal des transports
OCV	Office cantonal des véhicules
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral des statistiques
OFT	Office fédéral des transports
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière
OTR	Ordonnance sur les chauffeurs
OU	Office de l'urbanisme
PAM	Plan d'actions marchandises et logistique urbaine 2019-2023
PAMA	Plan d'actions des mobilités actives
PARR	Plan d'actions du réseau routier
PAST	Plan d'actions du stationnement
PATC	Plan d'actions des transports collectifs
PATPRO	Plan d'actions du transport professionnel de marchandises, de services et de personnes

PAV	Praille-Acacias-Vernets
PCC	Plan climat cantonal
PCM	Plateforme chantiers mobilité
PdCom	Plan directeur communal
PL	Poids-lourds
RaLCR	Règlement d'application de la Loi sur la circulation routière
RPLP	Redevance sur le trafic des poids-lourds liée aux prestations
RTVTC	Règlement d'application de la Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur
SCRHG	Société des cafetiers, restaurateurs et hôteliers de Genève
SIG	Services industriels de Genève
TCS	Touring Club Suisse
TIM	Transport individuel motorisé
TPG	Transports publics genevois
VD	Canton de Vaud
VUL	Véhicules utilitaires légers
ZI	Zones industrielles
ZIMEYSA	Zone industrielle Meyrin-Satigny
ZIMEYSAVER	Zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier



ge_transports