

Résolution 818

approuvant le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter

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

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (RD 1139),

approuve

le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (RD 1139), moyennant les modifications suivantes :

1. Chapitre 2.2 – Bases légales cantonales Titre « Le projet de loi sur la mobilité »

Le paragraphe « Le projet de loi sur la mobilité » est supprimé et remplacé par l'annexe 1 à la présente résolution décrivant :

- Le contenu de la loi sur la mobilité (H 1 20)
- Le contenu de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21)

2. Chapitre 4.4 – Usages et tendances Titre « Point noirs TC »

- Ajout d'une légende à la carte présentée
- Ajout d'une phrase mentionnant que : « Les points noirs TC représentés sur la figure ci-dessus identifient les lieux où les transports collectifs subissent des perturbations et retards de manière récurrente, notamment aux heures de pointe. »

3. Chapitre 4.5 – Enjeux environnementaux

Titre « Pollution de l'air »

- Ajout d'une légende à la carte présentée

Titre « Risques d'accidents majeurs »

- Ajout d'une légende à la carte présentée

4. Chapitre 5 – Objectifs du plan d’actions du réseau routier 2015-2018

- Ajout d’un nouveau chapitre selon l’annexe 2 à la présente résolution décrivant l’organisation du territoire en zones de priorisation différenciée
- Ajout de la carte définissant les zones I et II, la moyenne ceinture et le réseau structurant telle qu’annexée à la présente résolution (annexe 3)
- Ajout des cartes prospectives aux deux horizons du Plan directeur cantonal tel qu’examiné par la Commission consultative d’aménagement du territoire, annexées à la présente résolution (annexe 4).

5. Chapitre 5.3 – Axes pour orienter les mesures

Axe 3 – Développer les réseaux

Titre « Contournement de villages »

- Ajout, à la suite de la phrase « En effet, des mesures d’aménagement (maîtrise de la vitesse, marquage, signalisation, ...) ou d’assainissement des nuisances peuvent prétendre répondre aux attentes des riverains et adoucir certaines tensions entre usagers. », de la phrase : « En outre, les nouvelles dispositions offertes par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, et notamment son article 7, alinéa 6, lettre c permettent dorénavant de limiter à 30km/h la vitesse sur les axes primaires et secondaires traversant les localités. »

6. Chapitre 5.4 – Prise en compte des enjeux environnementaux

- Ajout, à la suite de la phrase « Dans ce type de cas, il convient de prendre des mesures renforcées pour limiter les atteintes dues au trafic motorisé en particulier dans les zones où les immissions de bruit et d’air dépassent les valeurs limites fixées par la Confédération (OPB et OPair) ; c’est le cas dans le centre-ville et dans les environs de l’aéroport. », de la phrase : « L’application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) contribuera à diminuer la pollution de l’air due au trafic routier en particulier au centre-ville (dioxyde d’azote, particule fines). En outre, compte-tenu de la récente entrée en vigueur de la loi sur la mobilité (H 1 20), précisant notamment la coordination entre politiques publiques, le Conseil d’Etat prendra en compte ces orientations dans l’actualisation du plan de mesures OPAIR actuel 2013 – 2016 pour la période 2017- 2020. »

7. Chapitre 6.4 – Programmation des actions Titre « sources de financement »

- Ajout un renvoi en bas de page, concernant l'action N°64 – Réalisation du boucllement autoroutier indiquant : « le Financement par la Confédération est à envisager dans le cadre d'un préfinancement cantonal des infrastructures tel que décrit dans le plan d'actions du Conseil d'Etat.».

8. Fiche Action N°19 – Boulevard des Abarois et accessibilité au Grand projet Bernex

Titre « sources de financement »

- Ajout d'une légende à la carte

Annexe 1

LA LOI SUR LA MOBILITÉ (H 1 20)

Le 25 février 2015, le Conseil d'Etat a adopté et soumis au Grand Conseil un nouveau projet de loi cadre dit « Loi sur la mobilité » (H 1 20).

Validée par le Grand Conseil le 23 septembre 2016, cette nouvelle loi vient d'une part préciser la Constitution de la République et canton de Genève concernant le principe de coordination entre politique de mobilité et les autres politiques publiques, à savoir, les politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la sécurité.

D'autre part, cette nouvelle loi définit la structure des documents de planification en matière de transport en les hiérarchisant selon la logique explicitée dans le schéma N°1 du présent plan d'actions.

LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE (H 1 21)

En septembre 2014, le DETA a lancé les « États généraux des transports ». Cette large consultation avait comme objectif d'écouter les Genevois sur une base de compromis concernant la mobilité, à même d'apaiser la situation. À cette occasion, quelques 12'598 personnes ont pu s'exprimer sur la façon dont elles concevaient l'avenir en matière de mobilité et sur le principe d'une priorisation des modes de transport selon une logique de zone.

Leurs réponses ont concrètement permis de soumettre en février 2015 au Grand Conseil un projet de loi qui organise le territoire en zones, évolutives avec le temps, dans lesquelles des modes de transport sont priorisés tout en garantissant l'accessibilité des résidents et des transports professionnels.

Repris par une sous-commission parlementaire qui s'est réunie à 26 reprises au cours de l'année 2015, ces travaux ont permis de développer un compromis qui a été présenté comme contreprojet à l'initiative 154 « Pour des transports publics plus rapides ! ».

Soumis en votation populaire cantonale le 5 juin 2016, cette « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » a été soutenu par près de 68% de la population.

Ainsi, cette nouvelle loi traite des besoins de l'ensemble des modes de déplacement. Elle définit les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacement et à fluidifier les réseaux de transports.

Dans ses dispositions générales, elle détermine les infrastructures multimodales et services de transport à la base de la politique de mobilité, puis elle traite de la gestion du stationnement du point de vue des usages.

Elle définit ensuite la mise en œuvre du principe constitutionnel de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport à travers une organisation du canton en zones - à l'intérieur desquelles sont priorités les modes doux et les transports publics - et en réseaux structurants. Cette mise en œuvre porte notamment sur les objectifs assignés aux zones et aux réseaux structurants et les modalités pratiques de priorisation des modes entre eux : zones piétonnes, zones 30, dérogation au principe de compensation du stationnement à l'intérieur des zones, mise en œuvre de « Bus à haut niveau de service », accès aux parcs-relais, aménagements propres et séparés sur les pénétrantes, ... »

Annexe 2

« 5.1 ZONES DE PRIORISATION DIFFERENCIEE

CARTE ASSOCIEE A LA LOI POUR UNE MOBILITE COHERENTE ET EQUILIBREE

La nouvelle « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » organise le territoire cantonal en zones à l'intérieur desquelles la mobilité douce et les transports publics sont priorités.

En outre, elle définit un réseau structurant visant à fluidifier le trafic automobile et assurer l'efficacité des transports publics.

Concernant le trafic transfrontalier, sur les axes pénétrants, l'objectif est de développer de nouveaux « bus à haut niveau de service » pour rationaliser le trafic automobile pénétrant dans le canton et inciter au transfert modal. En dehors de ces axes, il s'agit de protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances.

Elle prévoit en outre que la carte définissant ces zones ainsi que le réseau routier structurant soit intégrée au présent plan d'actions du réseau routier et ainsi mise à jour à l'occasion de chaque nouveau plan d'actions.

DEFINITION DES ZONES

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, définit deux types de zones au sein desquelles les mobilités douces et les transports publics sont priorités. En zone I, l'accès par les autres modes de transport est restreint. En zone II, le trafic de transit est fortement restreint.

Ces zones sont définies sur la base de critères socio-démographiques actuels, notamment basés sur les densités de population, d'emplois, de commerce et de service, le coefficient d'occupation du sol et l'indice de compacité du bâti.

Plus précisément, ces critères de base sont pondérés au sein d'un « indicateur composite » calculé sur tout le canton au niveau d'un découpage en 475 secteurs statistiques.

Ainsi, la **Zone I**, correspondant actuellement essentiellement à « l'hypercentre », rassemble les plus fortes densités de population, d'emplois, de commerce et de service. Elle s'articule autour des principales interfaces de transport public.

La **Zone II**, comprend les secteurs où sont rassemblées les densités de population, d'emplois, de commerces et de services fortes au regard de la moyenne cantonale. Cette zone II couvre ainsi les centres urbains du canton, à savoir, l'essentiel de la ville de Genève non couverte par la zone I, une partie de Carouge et les centres de Versoix, Meyrin, Bernex, Onex, Lancy, Plan-les-Ouates, Thônex et Chêne-Bourg.

MISE EN ŒUVRE DE LA PRIORITE MODES DOUX ET TRANSPORTS PUBLICS DANS LES ZONES

Au-delà de la détermination des modes de transports priorités en zone I et II, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée définit également les objectifs et modalités de mise en œuvre de cette priorité.

En **zone I**, l'accès aux autres modes de transport est restreint, tout en restant garanti. L'objectif global de vitesse pratiquée est fixé à 30 km/h et la vitesse autorisée de certains axes à plusieurs voies par sens est variable : 30km/h aux heures de forte demande et 50km/h le reste du temps. Au sein de la zone I, les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité sont favorisées. Enfin, la loi introduit une possibilité de déroger au principe de compensation du stationnement pour des aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de transport.

En **zone II**, le trafic de transit est fortement restreint. Les axes routiers structurants à l'intérieur de la zone II sont aménagés pour garantir la fluidité du transport individuel motorisé et favoriser l'accessibilité aux différents secteurs de cette zone. De la même façon, des axes sont aménagés pour favoriser la circulation des vélos. La création de zones 30 y est favorisée et la dérogation au principe de compensation reste possible.

IDENTIFICATION DES AXES STRUCTURANTS

Parallèlement à la logique de zone de priorisation différenciée introduite par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, un réseau structurant est identifié.

Ce réseau structurant est majoritairement constitué du réseau routier primaire tel que défini dans la hiérarchie proposée du réseau contenue dans ce plan d'actions. Celui-ci est organisé dans une logique « radio-concentrique », à savoir :

- Des axes pénétrants pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération. Ces axes permettent notamment d'accéder aux

différents parkings-relais du canton ainsi qu'aux parkings situés en périphérie de la zone II.

- Des axes constituant « une moyenne ceinture » qui a vocation à contourner le centre-ville pour mettre en place une logique « d'accessibilité par poches » contribuant notamment à supprimer le trafic de transit du centre et de l'hypercentre du canton.

L'objectif de cette organisation du réseau routier est d'assurer une distribution du trafic la plus efficace possible pour accéder au centre-ville et à proximité de l'hypercentre, en favorisant son contournement et en protégeant les localités du trafic de transit.

Ainsi, sur ces axes, l'objectif est d'assurer la fluidité du trafic, et l'efficacité des transports publics. En particulier, l'exploitation des « pénétrantes transfrontalières » vise à maîtriser le trafic entrant dans le canton et favoriser le transfert modal et l'intermodalité par l'intermédiaire d'un report dans les parcs-relais.

COHERENCE AVEC LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER

Le tableau figurant en page 39 du présent plan d'actions montre l'étendue des fonctions qui doivent être assurées par les réseaux primaires et secondaires.

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, vient ainsi préciser les fonctions assignées au réseau routier structurant :

- À l'intérieur des zones I et II, ce réseau routier structurant a vocation à assurer l'accessibilité des quartiers. Il n'a ainsi pas vocation à accueillir le trafic de transit ; à terme, le trafic routier sur ce réseau structurant diminue.
- En dehors de ces zones, ce réseau routier structurant a vocation à assurer des échanges fluides pour le trafic routier et les transports publics. Il a vocation à accueillir tout type de trafic et structure ainsi l'accessibilité du canton.

Cette première précision quant à la vocation du réseau routier structurant induite par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée permet d'ores-et-déjà de mettre en application le lien entre hiérarchie du réseau routier et zones de priorisation différenciée introduit par cette dernière.

La carte présentée ci-après a donné lieu à une consultation des 45 communes genevoises en septembre – octobre 2016.

DES ZONES AMENEES A EVOLUER

Le développement du territoire va nécessairement amener une évolution du périmètre des zones I et II. Dans cette logique, un travail prospectif mené avec l'Office de l'urbanisme a permis d'évaluer les tendances d'évolution de ces zones à moyen et long terme.

Ces évolutions sont présentées sur les cartes ci-après.

En tout état de cause, l'élaboration du prochain plan d'actions du réseau routier tiendra compte des tendances présentées ci-avant. »