

Lancement d'une initiative

Le Groupement Transports et Economie a lancé l'initiative populaire intitulée " Pour le libre choix du mode de transport ", qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

1.	Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le	25 juin 1999
2.	Débat de préconsultation sur la base du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le	25 septembre 1999
3.	Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la commission législative, au plus tard le	25 mars 2000
4.	Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le	25 décembre 2000
5.	En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le	25 décembre 2001

Initiative populaire

Pour le libre choix du mode de transport

Les citoyens et citoyennes soussignés, électeurs et électrices dans la République et canton de Genève, demandent, en vertu des articles 64 et 65A de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 93 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, que la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00) soit modifiée comme suit :

Article unique

La constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, est modifiée comme suit :

Titre XB Transports (nouvelle teneur)

Chapitre I Liberté du choix du mode de transport (nouveau, comprenant l'art. 160A)

Art. 160A Choix du mode de transport (nouveau, l'art. 160A actuel devenant l'art. 160C)

La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie.

Chapitre II Transports privés (nouveau, comprenant l'art. 160B)

Art. 160B Principes (nouveau, l'art. 160B actuel devenant l'art. 160D du titre XC)

¹ Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport. Il doit répondre aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal.

Objectif

² Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, par les autorités cantonales de manière à assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une accessibilité optimale au centre ville en complémentarité avec les transports publics.

Moyens

³ L'objectif énoncé à l'alinéa 2 est réalisé de la manière suivante :

- a) avant toute mesure restrictive affectant le trafic privé, des mesures de substitution et d'accompagnement adéquates sont mises en place pour améliorer la fluidité du trafic ;
- b) la réduction du trafic pendulaire vers le centre ville et la canalisation du trafic de transit à l'extérieur du centre ville ne peuvent être décidées que si des mesures de substitution et d'accompagnement sont préalablement mises en place, notamment par la réalisation d'ouvrages routiers ;
- c) le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.

Chapitre III Transports publics (nouveau, comprenant l'art. 160A actuel devenant 160C ; l'art. 160C actuel devenant l'art. 160E du titre XD).

EXPOSÉ DES MOTIFS

La conception globale de la circulation à Genève (C2000) ainsi que la nouvelle version encore en discussion (C2005) ont pour but de rendre encore plus difficile le trafic privé et cela dans des proportions inacceptables et contraires au principe de complémentarité voté par le peuple en 1975. Pour preuve la diminution du volume du trafic qui est prévue (30 à 50 %) par le biais de mesures contraignantes (rétrécissement de la chaussée, suppression de voies de circulation, etc.).

Ces mesures ont clairement pour but de porter atteinte à **la liberté de choix du mode de transport** et de décourager les utilisateurs d'un véhicule privé, afin de les contraindre à se rabattre sur les transports publics ! De nombreuses personnes ont un besoin impératif d'un véhicule privé dans le cadre de leurs activités sociales et professionnelles, lesquelles se trouveraient considérablement entravées. Dans de nombreux cas, la voiture représente le mode de transport le plus rapide et le plus approprié, dans la mesure où les transports publics ne couvrent de loin pas tous les besoins.

Dans l'absence d'un cadre constitutionnel fixant les principes à respecter, les conceptions globales de circulation (C2000 et C2005) reflètent trop d'options technocratiques et de pressions partisans. Elles pourraient aller largement au-delà de l'objectif déclaré. En voulant supprimer, sans mesures d'accompagnement et de substitution appropriées, les trafics pendulaires et de transit, par exemple par la simple création artificielle de discontinuités d'axes et de poches étanches, les mesures envisagées pénaliseront lourdement l'accès même à certains secteurs, notamment en ville, ainsi que la circulation des véhicules privés et professionnels à l'intérieur de certains quartiers.

C'est pourquoi l'initiative vise à donner un cadre constitutionnel – à préciser ultérieurement par la loi – qui permettra notamment d'organiser la hiérarchie du réseau des routes de manière claire et précise, et ceci dans le respect des institutions démocratiques. **La garantie du libre choix du mode de transport** assurera l'accessibilité à l'ensemble du territoire, à l'agglomération urbaine comme à la campagne, par un équilibre entre les différents modes de transport. On réconciliera ainsi les besoins de mobilité avec les contraintes de la gestion du trafic et de la préservation du cadre de vie.