

Date de dépôt: 18 mai 2006

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente écrite de M. André Reymond : Conception des zones 30 et hiérarchie du réseau routier

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 7 avril 2006, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

"Le 7 octobre 2005, le Grand Conseil a voté une résolution (R 499-A) dans le cadre du rapport du Conseil d'Etat (RD 582-A) concernant la carte de la hiérarchie du réseau routier.

*Le Grand Conseil a accepté la carte de la hiérarchie du réseau routier **moynnant les trois conditions suivantes** :*

1° que soit respectée la stricte application de l'article 3B, alinéa 3, de la modification de la loi sur les routes (L 1 10). Il est dérogé au principe uniquement pour les rues marchandes ;

2° qu'un moratoire soit décrété sur l'établissement des zones 30km/h jusqu'à ce que les conditions de leur mise en place soient clairement définies. Dans tous les cas, elles ne seront acceptées par le département, dans le réseau de quartier, que si les aménagements urbains répondant aux directives et ordonnances fédérales sont prévus ;

3° que toute nouvelle zone 30 km/h ne peut se concevoir que dans le réseau de quartier. Pour les zones existantes, leur cohérence doit être étudiée et, le cas échéant, la zone supprimée.

Or, dans la FAO du 1^{er} mars 2006, deux nouvelles zones 30 ont été mises à l'enquête publique par le DT et le DCTI.

La création de nouvelles zones 30 viole manifestement le moratoire adopté par la résolution R 582-A / R 499-A du Grand Conseil en octobre dernier sans que nous puissions nous en expliquer les raisons (ce qui, soit dit en passant, installe le doute quant à l'intention de l'Etat de se conformer à la volonté exprimée par le Grand Conseil et nous souhaiterions vivement obtenir toutes assurances du Conseil d'Etat à cet égard)

Notre question est la suivante :

Pourquoi l'OCM ne respecte-t-il pas la lettre de l'article 3B alinéa 3 de la loi sur les routes telle que rappelé par le chiffre 1 de la résolution mentionnée ci-dessus en n'intégrant pas, dans les faits, au réseau primaire ou secondaire des routes empruntées par des lignes de transports publics à fréquence élevée? (ex : la rue de Carouge n'est pas considérée comme du réseau secondaire alors qu'elle est empruntée par de telles lignes) ?"

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

La question posée traite de l'application de l'article 3B alinéa 3 de la Loi sur les routes, du 28 avril 1967 (LRoutes - L 1 10).

Le texte de l'article en question est le suivant :

"³ Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire."

L'utilisation de la locution "en principe" dans le texte de l'article indique qu'il s'agit d'une règle générale, qui peut souffrir de dérogations. Les dérogations accordées ont été analysées à l'aide de l'article 3A LRoutes, qui donne la définition du réseau primaire, secondaire et de quartier.

Dans le cas particulier de la rue de Carouge, nous sommes dans une application de ce type de dérogation. En effet, de par sa fonction de desserte des habitations et des activités, cette dernière ne peut être considérée comme une rue ouverte au transit, afin de garantir la qualité de vie des habitants et diminuer les pollutions sonores et de l'air.

Le réseau primaire, dans le secteur, passe par les quais Charles-Page et Capo-d'Istria, ainsi que par les boulevards du Pont-d'Arve, de la Tour et les rues Lombard et de la Roseraie. Il s'agit de voiries permettant de garantir une fluidité maximum pour les transports individuels et d'assurer les échanges entre les différents secteurs de l'agglomération. Le boulevard de la Cluse, qui se trouve sur le réseau secondaire, sert de collecteur en direction du réseau primaire depuis le réseau de quartier circonscrit par la poche délimitée par les voiries mentionnées ci-dessus. Nous nous retrouvons bien dans la mise en pratique des articles 3 et suivants LRoutes, raison pour laquelle la rue de

Carouge a été inscrite dans le réseau de quartier tel qu'inscrit dans la LRoutes. Par ailleurs, les transports publics ne sont pas entravés par l'inscription de la rue dans le réseau de quartier, puisque le tram circule en site propre. Dès lors, la dérogation au principe qui est intervenue avant le vote de la résolution a été considérée comme justifiée.

Concernant le moratoire sur les zones 30 inscrit dans la résolution R 499-A, votée par le Grand Conseil en date du 7 octobre 2005, il convient d'indiquer que de nombreux contacts ont eu lieu entre la Ville de Genève et le Département du territoire (DT). Ces contacts ont débouché sur la mise en place de conditions clairement définies à l'établissement d'une zone 30. Ces conditions tiennent compte des types d'aménagements qui doivent être mis en place avant l'introduction de la zone et des marquages qui doivent être introduits. La question des passages piétons a également été abordée et a trouvé une solution satisfaisante, conformément au droit fédéral. Ceux-ci seront supprimés, sauf aux abords des lieux à forte concentration piétonne et sur certaines routes à forte circulation. Il a également été admis que le périmètre des zones 30 ne porterait que sur le réseau de quartier. Enfin, l'Office cantonal de la mobilité (OCM) est en contact avec les communes du canton afin de réexaminer les zones 30 déjà en place pour les améliorer et les mettre en conformité avec le droit fédéral.

En conséquence, et au regard du résultat positif de ces discussions, le Conseil d'Etat n'a pas le sentiment d'avoir violé les conditions exprimées dans la résolution R 499-A. Bien au contraire, il les a fait respecter par des solutions répondant aux attentes du Grand Conseil.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger