

*Interpellation présentée par le député:
M. Ivan Slatkine*

*Date de dépôt : 20 septembre 2007
Messagerie*

Interpellation urgente écrite

Conception des zones 30 et hiérarchie du réseau routier : quelle cohérence ?

Dans la FAO du 10 août 2007, une extension de la zone 30 Carouge-Acacias a été mise à l'enquête publique (EP n° 3018 – département du territoire). Or cette nouvelle zone 30 inclut des axes du réseau routier secondaire importants où circulent notamment des lignes de bus.

Une fois n'est pas coutume, la création d'une nouvelle zone 30 à Genève est une occasion pour créer une nouvelle polémique puisque pratiquement chaque projet a donné lieu à différents types de réactions de la part de la population et des autorités politiques. N'est-ce pas d'ailleurs la cause première du dépôt du PL 9857 ?

A plusieurs reprises, le Grand Conseil a tenté, par diverses actions parlementaires, d'attirer l'attention du Conseil d'Etat sur ces problèmes.

Pour rappel, il y a eu tout d'abord une modification de la loi sur les routes (L 1 10) adoptée en 2003 par le Grand Conseil afin de mieux prévoir l'organisation et l'exploitation du réseau routier. Ensuite, le Conseil d'Etat a adopté en 2005 la carte de la hiérarchie du réseau routier afin de permettre, entre autres, de définir les différents périmètres possibles des zones 30 autour du réseau routier primaire et secondaire.

Il y a eu aussi différentes interpellations écrites et plus récemment l'adoption d'un rapport par la commission des transports concernant le projet de loi 9857 relatif à la conception des zones 30 et qui doit être soumis prochainement à notre Grand Conseil.

Dans ce projet de loi 9857, l'article 3, al.1 prévoit que : « Les zones 30 et les zones de rencontre sont principalement prévues sur le réseau de quartier, au sens de l'article 3A, alinéa 3, de la loi sur les routes. »

Dans cet article, l'adverbe « principalement » a été prévu pour permettre aux autorités de prévoir des exceptions et inclure parfois des axes du réseau secondaire ou primaire dans une zone 30, de manière à être conforme au droit fédéral. Mais il s'agit d'une possibilité de dérogation pour des cas exceptionnels, ce qui ne semble pas le cas dans le projet de zone 30 qui nous occupe. Nos autorités négligent à nouveau les normes du BPA (bureau de prévention des accidents) qui recommandent vivement de bien distinguer les axes routiers à orientation trafic avec les axes d'intérêt local dans la conception des zones 30. Nos autorités se discréditent totalement en occultant d'une part la carte de la hiérarchie du réseau routier et en abusant d'autre part des dérogations possibles à des fins qui semblent plus électoralistes que réelles et pragmatiques¹.

Cette manière d'agir est fortement regrettable car elle crée un précédent et tend à ignorer tous les débats qui ont déjà eu lieu autour de ces questions, tout en remettant en cause l'une des utilités majeures de la carte de la hiérarchie du réseau que le Conseil d'Etat a lui-même adoptée en 2005. Elle renforce au surplus la nécessité d'un vote positif relatif au PL 9857.

On notera pour conclure que l'enquête publique a été publiée en plein été et que le dossier mis à l'enquête ne comporte aucun plan et aucune information concernant les mesures de modération prévues ainsi que la gestion des passages pour piétons et à quels endroits est instaurée la règle de la priorité de droite dans les intersections.

Ma question est la suivante :

Quand est-ce que le Conseil d'Etat entend enfin mettre de l'ordre dans la conception des zones 30 à Genève pour faire appliquer, d'une part, la carte de la hiérarchie du réseau routier qu'il a lui-même adoptée et pour éviter, d'autre part, la généralisation d'exceptions qui rendent de facto l'application de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 caduque ?

¹ Voir courrier daté du 17 avril 2007 de M. Robert Cramer à Mme Marie-Claire Rey, APEPM, ref. RCR/JCa/dw 606483-2007 relatif à la zone 30 autour de l'école des Pervenches-Montflacon.