

*Proposition présentée par les députés :  
M<sup>mes</sup> et MM. Roger Deneys, Thomas Wenger,  
Salima Moyard, Nicole Valiquer Grecuccio,  
Christian Frey, Isabelle Brunier*

*Date de dépôt : 29 septembre 2015*

## **Proposition de motion**

### **pour une amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons lors des modifications de circulation liées aux chantiers**

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

- les nombreux cas de disparitions subites des trottoirs et pistes cyclables des voiries lors de chantiers ou d'autres installations temporaires qui empiètent sur l'espace public ;
- le Plan directeur cantonal Genève 2030 qui vise le développement d'une mobilité multimodale basée sur quatre piliers, l'un d'eux étant la mobilité douce ;
- le rapport Mobilité 2030 adopté par le Conseil d'Etat qui fixe notamment comme objectif d'offrir une priorité maximale à la mobilité douce dans le cœur de l'agglomération et de densifier et améliorer le réseau cyclable ;
- le fait que ces disparitions posent un problème de sécurité pour tous les usagers de la route et sont contraires à la politique cantonale en matière de mobilité ;
- la compétence cantonale pour régler la circulation et le manque de précisions de la législation quant aux principes applicables aux aménagements temporaires de la voirie lors de chantiers qui empiètent sur le domaine public,

invite le Conseil d'Etat

- à renforcer les mesures de protection des piétons et des cyclistes lors des chantiers qui empiètent sur les trottoirs et les aménagements cyclables ;
- à modifier la législation afin que les voies dédiées à la mobilité douce soient, dans toute la mesure du possible, maintenues lors de modifications temporaires de la circulation et que la répartition de l'espace de voirie disponible soit conforme à la vision générale développée par le Plan directeur cantonal 2030 ;
- à prévoir un processus de consultation des milieux intéressés avant toute modification provisoire de voirie entraînant la disparition de trottoirs ou d'aménagements cyclables, par exemple par le biais du CODEP, le Conseil des déplacements institué par la loi genevoise sur la circulation routière (H 1 05, LaLCR), ou d'une sous-commission de celui-ci, afin qu'ils puissent prendre position sur ces modifications temporaires, notamment lors de chantiers.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

L'entretien et le développement des infrastructures de transport ou des réseaux aériens et souterrains de transport d'énergie et la construction ou la rénovation de bâtiments impliquent de nombreux chantiers qui empiètent sur l'espace public et les voies de circulation. Il en résulte de nombreux aménagements temporaires des voiries, les plus remarquables actuellement étant sans doute ceux qui sont liés au CEVA, et tout observateur attentif aura pu observer que, dans de nombreux cas, les espaces habituellement dédiés à la mobilité douce sont réduits, voire disparaissent purement et simplement. De toute évidence, la conception qui prévaut au sein de l'administration est que, face à un espace de voirie temporairement restreint, la priorité doit être donnée à la mobilité motorisée.

Cela pose tout d'abord un problème en matière de sécurité, non seulement pour les piétons et les cyclistes eux-mêmes, mais aussi pour les autres usagers de la route. Face à la disparition abrupte d'une piste cyclable ou d'un trottoir, à une signalisation souvent déficiente et à des aménagements temporaires qui lorsqu'ils existent se révèlent peu pratiques, les usagers de la mobilité douce sont parfois contraints de déboucher sur une voie affectée au trafic motorisé. Dans d'autres cas, ils prennent le risque de ne pas suivre les aménagements temporaires mis à leur disposition s'ils se révèlent peu pratiques et peu rationnels.

Considérer que la priorité doit être donnée, face à un espace de voirie temporairement restreint, aux voies affectées au trafic motorisé relève d'une vision dépassée de la mobilité et contraire à celle développée autant par le Conseil d'Etat que par la majorité du Grand Conseil. Le Conseil d'Etat a adopté en mai 2013 un document majeur en matière de mobilité à Genève : « Mobilité 2030, une conception multimodale pour Genève »<sup>1</sup>. Ce document reconnaît la nécessité « de privilégier une logique de complémentarité des différents modes de transport (...). Cette subsidiarité modale vise à privilégier l'usage des moyens les plus efficaces, selon le lieu et le moment, afin de garantir aux usagers des déplacements performants et confortables. (...). Cette nouvelle politique de mobilité doit par ailleurs suivre les critères

---

<sup>1</sup> [http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/MOB\\_2030\\_doc-version2-BD.pdf](http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/MOB_2030_doc-version2-BD.pdf)

de santé publique (air et bruit), de sécurité, de qualité de vie urbaine, de développement durable, (...). Concrètement, cela signifie prioriser les transports publics et les modes doux dans le centre (...)»<sup>2</sup>. Mobilités 2030 fixe l'objectif suivant en matière de mobilité douce : « offrir une priorité maximale à la mobilité douce dans le cœur de l'agglomération, densifier et améliorer le réseau cyclable »<sup>3</sup>.

Le Concept d'aménagement du Plan directeur cantonal 2030 adopté par le Grand Conseil en septembre 2013 prévoit lui que « pour répondre à la demande en déplacement de la population, le canton met en place, avec les partenaires de l'agglomération, une conception multimodale de la mobilité qui s'appuie sur quatre piliers : la mobilité douce (MD), les transports collectifs (TC), les transports individuels motorisés (TIM) et le stationnement. (...) Le canton s'engage à favoriser le développement de la mobilité douce en constituant un réseau cohérent, sûr, agréable et rapide pour les cyclistes et les piétons »<sup>4</sup>.

Le sentiment de mise en danger dans le trafic est un frein reconnu au développement de la pratique du vélo. Pour y faire face, les cyclistes empruntent de préférence des itinéraires qu'ils connaissent et qui sont dotés d'infrastructures adéquates. En ce qui concerne la marche à pied, son usage est favorisé par des itinéraires directs, sécurisés et rapides. « Offrir une priorité maximale à la mobilité douce en ville » ou « favoriser son développement » comme le prévoient les documents d'orientation générale cités ci-dessus implique sans aucun doute, lors d'aménagements temporaires de la voirie, de prévoir des espaces sécurisés dévolus à la mobilité douce autant qu'à la mobilité motorisée.

Afin que ce principe politique, largement admis si l'on en croit les sources dont il découle, soit concrètement mis en œuvre, la législation devrait en faire état. Or, force est de constater qu'en matière d'aménagements temporaires de la voirie, la législation est peu loquace, voire muette. La loi fédérale sur la circulation routière (RS 741.01) donne aux cantons les compétences, « pour interdire, restreindre ou régler la circulation » et leur laissent la possibilité de « déléguer cette compétence aux communes sous

---

<sup>2</sup> *Mobilités 2030, Une conception multimodale pour Genève*, p. 10, [http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/MOB2030\\_doc-version2-BD.pdf](http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/MOB2030_doc-version2-BD.pdf)

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 38.

<sup>4</sup> *Plan directeur cantonal Genève 2030, Concept général de l'aménagement*, p. 15 et 17, disponible sous : [http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn\\_GC\\_01\\_Concept.pdf](http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn/PDCn_GC_01_Concept.pdf)

réserve de recours à une autorité cantonale », les routes fédérales étant exclues. La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05, LaLCR) confirme en son article 1 la compétence du canton en matière de gestion de la circulation. Son article 3 prévoit d'autre part que « le placement de signaux de prescription ou de priorité ou d'autres signaux ayant un caractère de prescription pour une durée supérieure à huit jours fait l'objet d'une réglementation locale du trafic ». En fonction de leur durée, ces aménagements doivent être préavisés, mis à l'enquête publique voire soumis à des voies de recours après décision. La loi est par contre muette concernant la question spécifique des aménagements temporaires lors de chantiers ou d'autres événements empiétant sur la voirie.

Le règlement sur les chantiers (RChant, L 5 05.03), découlant de la loi sur les constructions et les installations diverses (LCI, L 5 05), prévoit en son article 17 que « toutes les mesures de sécurité dictées par les circonstances doivent être prises pour la signalisation des chantiers » et que « la pose de signaux de circulation doit se faire selon les indications du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture ». Si la problématique de la sécurité est ici abordée, la question de la répartition de la part de voirie encore accessible pour ses différents usages est absente.

La loi sur l'utilisation du domaine public (L 1 05) fixe, elle, les conditions d'occupation temporaire du domaine public, notamment lors de chantiers, mais ne dit rien sur l'aménagement de l'espace public restant après octroi d'une autorisation d'usage accru du domaine public.

La loi sur la mobilité douce (H 1 80) adoptée en 2011 fixe les objectifs à atteindre en matière d'offre d'infrastructure pour la mobilité douce huit ans après son entrée en vigueur. Elle est toutefois muette sur le maintien de cette offre ou son aménagement lors de modifications temporaires des plans de circulation.

Différentes lois pouvant être touchées par la question de la réglementation locale du trafic lors de chantiers ou de toutes circonstances empiétant de manière temporaire sur la voirie, les signataires de cette motion entendent laisser au département le choix des modifications législatives à effectuer pour atteindre l'objectif visé.

D'autre part, les signataires de cette motion considèrent que des modifications législatives devraient être complétées, au minimum pendant quelques années, par une mise en consultation auprès des milieux intéressés des plans temporaires de réglementation locale du trafic. Cela permettrait de mieux tenir compte des différents intérêts en présence mais aussi de choisir la meilleure alternative dans des situations où, par définition, l'espace manque

et nécessite des arbitrages cohérents avec les objectifs du canton en matière de mobilité. Le Conseil des déplacements, le CODEP, institué par la LaLCR et dont les compétences découlent de cette dernière et de la loi sur la mobilité douce, pourrait être le lieu adéquat de cette consultation.

Au vu de ces explications, nous espérons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, que vous réserverez un bon accueil à cette motion.