

Date de dépôt: 20 mars 2006

Messagerie

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour l'application de la hiérarchie du réseau routier

Rapport de M^{me} Emilie Flamand

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1561 lors de sa séance du 27 février 2006, sous la présidence de M. Eric Leyvraz. Le procès-verbal a été tenu par M. Christophe Vuilleumier, qu'il en soit ici remercié.

Audition des pétitionnaires

M. Roland Machenbaum, signataire responsable de la pétition et accompagné de MM. Reto Hartmann et Gérald Grauer, expose l'objet de la pétition aux commissaires en accompagnant ses propos d'une présentation électronique illustrée. En préambule, M. Machenbaum rappelle à la commission que la loi sur la hiérarchie du réseau routier, adoptée par le Grand Conseil fin 2004, prévoit une classification de la voirie en trois catégories, à savoir réseau primaire, réseau secondaire et réseau de quartier.

Il prend ensuite trois exemples sur le canton de petites routes saturées par le trafic de transit :

- à Soral, un tronçon de route se trouvant sur le réseau secondaire, qui voit passer plus de 4000 véhicules par jour ;
- au Grand-Saconnex, l'Ancienne-Route (où réside M. Machenbaum), une rue située en zone 30, aménagée en sens unique et avec des ralentisseurs,

appartenant au réseau de quartier, et qui voit défiler plus de 2000 véhicules par jour ;

- le chemin de Drize à Troinex, aux caractéristiques semblables – zone 30, ralentisseurs, sens unique, réseau de quartier – qui voit passer environ 2000 véhicules par jour.

Ces différentes informations sont illustrées par des photos prises *in situ* montrant des files de voitures pare-chocs contre pare-chocs. Le pétitionnaire souligne les points communs à ces trois lieux : ce sont des lieux de vie, pas du tout adaptés à un trafic aussi important, et qui deviennent pourtant de véritables axes de transit le matin ou le soir, ou les deux. Fort de ce constat, M. Machenbaum rappelle aux commissaires le principe de la loi sur la hiérarchie du réseau routier, qui prévoit que le trafic de transit doit circuler sur le réseau primaire, et que les réseaux secondaire et de quartier n'accueillent que le trafic de proximité. Il attire l'attention de la commission sur l'article 22, alinéa 2, du règlement d'application L 1 10.04 qui stipule : « *Des zones de modération ou d'interdiction du trafic, définies selon la législation fédérale en vigueur, ne peuvent être installées que sur le réseau de quartier, sous réserves des prescriptions fédérales.* » Le pétitionnaire constate donc que la loi prévoit des possibilités de modération pour les réseaux de quartier, et que l'objet de la pétition est de faire respecter la loi en diminuant le trafic de transit sur le réseau de quartier. M. Machenbaum conclut en disant qu'il est conscient des difficultés liées à l'application de la loi, mais que si celle-ci n'est pas applicable, il faudrait l'abroger.

Un député, étonné des exemples fournis lors de la présentation, note que la route de Soral, notamment, est une pénétrante pour entrer dans le canton, et que si l'on veut y diminuer le trafic, il faudrait prévoir une route d'évitement. Il demande aux pétitionnaires si ceux-ci prévoient de telles solutions.

M. Machenbaum répond par un constat : la route de Soral, appartenant au réseau secondaire selon la carte de la hiérarchie du réseau routier, est utilisée comme un axe du réseau primaire. Il pense que c'est au Conseil d'Etat de faire respecter la loi et de prévoir, le cas échéant, de nouvelles solutions.

A une commissaire qui lui demande s'il a entrepris des démarches auprès de sa commune – Le Grand-Saconnex – ou auprès de l'OCM, le pétitionnaire répond que les ingénieurs communaux ne semblaient pas très au fait de la nouvelle loi, et qu'il est par ailleurs en attente d'une réponse de l'OCM.

Un commissaire demande au pétitionnaire s'il est favorable à la construction de nouvelles routes pour remédier aux problèmes qu'il soulève.

M. Machenbaum reconnaît que c'est un sujet polémique dans sa commune, notamment le projet de la route des Nations ; pour sa part, il n'est pas convaincu que la construction d'une route résolve tous les problèmes.

Un commissaire souligne la difficulté à appliquer une loi-cadre sur une situation concrète. Il pense que la fermeture de certains axes évoqués lors de la présentation serait très problématique, et rappelle que les communes ont un rôle important à jouer, notamment concernant le réseau de quartier.

M. Machenbaum précise que la pétition ne réclame pas directement l'interdiction au trafic du réseau de quartier, mais dans un premier temps la mise en place d'une modération. Il ajoute que si certains axes sont indispensables au trafic de transit, il faut alors changer leur classification dans la loi.

Une commissaire déclare que la seule façon de faire avancer les choses est de changer les mentalités des automobilistes pour que ceux-ci utilisent les transports publics. Elle demande si les communes ont besoin d'une autorisation cantonale pour fermer ou modérer des rues de quartier. Le pétitionnaire répond par l'affirmative. La commissaire conclut alors que c'est bien à l'Etat de faire appliquer la loi.

Une commissaire rappelle l'acceptation par le peuple, il y a quatre ans, de l'article constitutionnel concernant le libre choix du mode de transport. Elle se déclare donc étonnée par les mesures réclamées par la pétition et souligne le manque de routes et de parkings d'échange.

M. Machenbaum répond qu'il ne mène pas une croisade particulière contre un mode de transport, mais qu'il souhaiterait simplement que la loi soit respectée. Il ajoute que la fermeture de ces petites routes au trafic de transit ne paralyserait pas le canton, mais ferait perdre quelques minutes aux automobilistes pressés.

Un commissaire note que la hiérarchisation du réseau routier est un outil de planification destiné à être revu tous les quatre ans ; il demande si des pétitions ont également été adressées aux communes concernées.

Le pétitionnaire informe la commission que des pétitions ont été adressées aux communes de Soral et du Grand-Sacconnex.

Une commissaire réagit aux différents obstacles à l'application de la loi mentionnés par ses collègues ; elle considère que ces obstacles, y compris le volume du trafic sur le canton, étaient connus à l'époque de l'adoption de la loi, et qu'ils ne devraient donc pas constituer aujourd'hui une entrave à l'application de cette dernière.

Discussion et vote

Constatant que la pétition ne demande rien d'autre que l'application de la loi, tous les groupes s'expriment en faveur d'un renvoi au Conseil d'Etat. Toutefois, derrière cette belle unanimité, chacun imagine des solutions différentes à un même problème. Certains considèrent que la construction de nouvelles infrastructures routières sera nécessaire pour étoffer le réseau primaire, alors que d'autres préfèrent miser sur un développement des transports publics et une utilisation accrue des P+R pour diminuer le trafic.

Mise aux voix par le Président, **la proposition de renvoi au Conseil d'Etat de la pétition 1561 est acceptée à l'unanimité** (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG).

Pétition (1561)

pour l'application de la hiérarchie du réseau routier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Nous, habitants du canton de Genève,

- ne supportons plus le bruit, la pollution et le danger engendrés par le trafic de transit des pendulaires dans nos quartiers et villages ;
- observons une augmentation permanente de ce trafic, et donc des nuisances, et pensons qu'elle est liée à la combinaison de trois facteurs principaux :
 - Augmentation de la distance entre les lieux de travail et d'habitation : plusieurs éléments¹ ne motivent pas ceux qui travaillent à Genève de s'établir sur le territoire du canton. On constate donc que les classes moyennes et supérieures privilégient la France voisine ou le canton de Vaud, malgré la distance importante qui les sépare de leur lieu de travail.
 - Utilisation de véhicules privés motorisés : dans ces régions périphériques, souvent à faible taux d'habitation, le transport public ne peut rivaliser avec la souplesse et la rapidité du transport privé motorisé qui est donc préféré.
 - Surcharge des axes routiers prévus pour le transit : pour gagner du temps les pendulaires cherchent des « petites routes ». Celle-ci passe en général par nos quartiers et villages.
- Voyons au moins trois manières de résoudre notre problème de manière durable :
 - Poursuivre le développement du réseau routier et quadriller le canton et la ville d'autoroutes à 4 voies, comme dans certaines villes

¹ Parmi les éléments pris en compte par ceux qui ne s'établissent pas sur le canton de Genève on peut citer le besoin d'espace croissant par habitant et le coût élevé du logement libre, l'impôt élevé par rapport au canton de Vaud, la forte circulation qui a dégradé la qualité de vie et renforce le désir de vivre « à la campagne », à l'abri du bruit et de la pollution.

américaines, cela pour répondre à la demande de mobilité individuelle en constante augmentation.

- Laisser pourrir la situation actuelle afin que les riverains de ces « petites routes » quittent le canton et, devenant à leur tour des pendulaires motorisés, cessent de se plaindre. La tendance de quitter le canton est particulièrement forte parmi ceux qui sont sensibles aux éléments mentionnés (cf. note 1) et qui en outre ne sont pas retenus à Genève par quelque avantage social.
- Appliquer la hiérarchie du réseau routier, c'est-à-dire empêcher les pendulaires de transiter par le réseau secondaire ou de quartier. Cette mesure chargera le réseau primaire et rendra du même coup les P+R en périphérie du canton plus attractifs. C'est cette option que nous semble la meilleure et que nous soutenons.

– Constatons que :

- Le règlement d'application de la hiérarchie du réseau routier (L 1 10.04) qui autorise des mesures d'interdiction sur les voies de quartier, n'est pas systématiquement appliqué (exemple : demande en traitement par l'OTC pour l'Ancienne-Route au Grand-Saconnex).
- Ce même règlement ne prévoit aucune mesure pour faire appliquer la hiérarchie sur le réseau secondaire.

– Demandons aux autorités compétentes du canton de Genève d'empêcher les pendulaires de transiter par nos quartiers et villages en :

- faisant appliquer le règlement L 1 10.04, en particulier l'article 22, alinéa 2, pour protéger les voies de quartier du trafic de transit ;
- ajoutant dans le règlement des mesures pour empêcher les voies secondaires d'être utilisées par le trafic affecté au réseau primaire ;
- poursuivant le développement des P+R aux frontières du canton voire à l'extérieur de celui-ci pour offrir une alternative à l'engorgement du réseau primaire.

N.B. : 229 signatures

M. Roland Machenbaum

L'Ancienne-Route 42C

1218 Le Grand-Saconnex