

*Date de dépôt: 6 octobre 2006*

*Messagerie*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition pour l'application de la hiérarchie du réseau routier**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 7 avril 2006, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition P 1561 sur la base d'un rapport de la commission des transports déposé le 20 mars 2006, tous deux joints en annexe.

### **Préambule**

La carte de la hiérarchie du réseau routier a été approuvée par le Grand Conseil en date du 7 octobre 2005. Elle est jointe en annexe à la loi sur les routes, du 28 avril 1967 (L 1 10, ci-après LRoutes).

Lors de sa création, cette carte a fait l'objet d'une très large consultation auprès des communes du canton, qui ont été amenées à faire part de leurs remarques sur le statut des voiries de leur territoire.

Les principes de bases qui ont servi à la création de la carte sont ceux prévus dans l'article 3A LRoutes, soit :

le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure,

le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers,

le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

Toutefois, le réseau routier du canton est vaste et amené à se modifier au fil du temps. Afin de conserver une liberté de manœuvre et pour tenir compte du fait que la situation de l'aménagement dans le canton de Genève est évolutive, le Conseil d'Etat a la possibilité de revoir la carte de la hiérarchie du réseau routier tous les quatre ans (art. 3C LRoutes) afin de l'adapter pour qu'elle colle au plus près aux réalités du terrain.

L'application des principes contenus dans les articles 3 et suivants LRoutes a été développée dans le règlement portant sur l'organisation du réseau routier, du 27 septembre 2004 (L 1 10.04, ci-après le règlement).

Le règlement examine, pour chaque mode de déplacement, les incidences de la hiérarchie du réseau routier et donne les lignes générales d'aménagement de l'espace routier et les objectifs vers lesquels l'organisation de chaque mode doit tendre. Il s'agit de lignes directrices qui doivent être examinées et prises en compte, autant que possible, lors de l'instruction de chaque projet touchant les voiries du territoire du canton de Genève.

Aussi, plutôt que d'envisager une mise en conformité systématique du réseau à la carte de la hiérarchie du réseau routier, ce qui n'est pas envisageable, l'office cantonal de la mobilité (ci-après OCM) profite de chaque occasion qui se présente de prendre les mesures possibles en vue d'une mise en adéquation de la carte avec le réseau routier. Il convient encore de préciser que la plupart des interventions sur le réseau nécessitent une collaboration entre l'Etat et les communes concernées.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat est à même d'apporter les réponses suivantes aux pétitionnaires.

### **1. De l'application de l'article 22, al. 2 du règlement à l'Ancienne-Route au Grand-Saconnex**

L'Ancienne-Route au Grand-Saconnex a été intégrée au réseau de quartier. Elle devrait avoir une fonction de desserte pour les habitants de ce quartier et ne devrait pas subir de trafic de transit.

Dès lors, l'OCM a accueilli favorablement la demande de la commune du Grand-Saconnex du 10 juin 2005 visant à interdire la circulation aux véhicules automobiles sur le haut de l'Ancienne-Route.

Suite à cette demande, plusieurs séances ont eu lieu en collaboration entre la commune et l'OCM afin de trouver la meilleure solution.

En date du 6 avril 2006, soit dans le même temps que le Grand Conseil renvoyait la pétition P 1561 au Conseil d'Etat, l'OCM a pris un arrêté de

durée limitée de 60 jours visant à la fermeture de la partie haute de l'Ancienne-Route, la mesure prenant effet le 8 mai 2006.

L'OCM et la commune ont choisi de prendre un arrêté à titre d'essai afin de pouvoir observer les reports de trafic et les conséquences de ladite mesure.

Le 19 mai 2006, sur demande de la commune, l'essai a dû être stoppé au regard des importantes conséquences sur le trafic.

En effet, des augmentations très fortes de trafic ont été constatées sur les itinéraires alternatifs à l'utilisation de l'Ancienne-Route, notamment sur la route de Pregny avec 300 véhicules supplémentaires à l'heure de pointe du matin en entrée de ville. Les routes de Pregny-Chambésy ont été très rapidement congestionnées aux heures de pointe, n'étant pas dimensionnées pour absorber de telles charges de trafic. C'est dire que, dans la situation actuelle, la fermeture du haut de l'Ancienne-Route ne semble pas possible sans créer des troubles importants sur le réseau adjacent et des reports de trafic sur d'autres axes, qui sont également sur le réseau de quartier. Afin d'essayer de trouver une solution à ce problème, l'OCM, les communes de Pregny-Chambésy et du Grand-Saconnex et les organisations internationales (OI) ont mis en place un groupe de travail. Celui-ci a pour mission de mener une réflexion à plus large échelle sur l'accessibilité des OI mais aussi des circulations dans le périmètre. Ce groupe s'est réuni une première fois au mois de juin 2006 et plusieurs pistes sont actuellement à l'étude, notamment concernant des plans de mobilité des organisations internationales. Les pétitionnaires seront consultés dans ce cadre.

Il convient encore d'apporter quelques précisions sur la lecture de l'article 22 al. 2 du règlement. Celui-ci indique que :

*«<sup>2</sup> 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. »*

La formulation de cet alinéa montre que les zones de modération ou d'interdiction ne peuvent être installées que sur le réseau de quartier, mais cette disposition n'indique pas que de tels aménagements doivent être mis en place sur le réseau de quartier de tout le canton.

## **2. Catalogue de mesures sur le réseau secondaire**

Le réseau secondaire doit servir à acheminer les usagers en provenance des quartiers vers le réseau primaire le plus directement possible. A l'inverse, il doit permettre de pénétrer dans les quartiers depuis le réseau primaire sans détours inutiles.

Le réseau secondaire étant l'interface entre le réseau primaire et le réseau de quartier, celui-ci peut se révéler être de nature très différente d'un quartier à un autre ou alors entre une situation urbaine ou rurale. Ceci implique qu'il n'est pas possible de préciser à priori les mesures d'aménagement qui peuvent être prises pour répondre à la fonction qui lui est assignée au sens de la hiérarchie. Dès lors, ces mesures ne peuvent être définies qu'au terme d'une évaluation spécifique et non pas dans un catalogue.

### **3. Le développement des P+R aux frontières**

Un plan d'action des parcs relais 2007-2010 va être présenté prochainement au Grand Conseil. Ce plan mentionnera le développement des P+R durant la période 2007-2010 sur le territoire du canton de Genève ainsi que les grandes lignes du développement pour la période quadriennale suivante.

Le département du territoire et la Fondation des parkings explorent de nombreuses pistes, notamment dans le cadre de divers groupements transfrontaliers et/ou en association avec le canton de Vaud. Toutefois, la limite de la territorialité reste importante et rien n'est possible si les partenaires ne souhaitent pas créer ce type de constructions.

### **4. Plan directeur du réseau routier**

Dans sa modification de la loi sur les routes (LRoutes – L 1 10) du 25 octobre 2003 instituant le principe de hiérarchie du réseau routier, le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat d'établir un plan directeur du réseau routier qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale.

Le premier plan directeur du réseau routier, pour la période 2007-2010 a été élaboré par l'OCM et a fait l'objet d'une consultation auprès du Conseil des déplacements (CODEP). Il sera présenté au Grand Conseil d'ici à la fin de l'année 2006.

Dans la méthode de planification, la hiérarchie constitue donc l'image directrice du fonctionnement du réseau routier à un horizon de quatre ans (court terme). Le plan directeur du réseau routier présente, quant à lui, les évolutions prévues du réseau routier à court terme en fonction des projets routiers déjà envisagés de nouvelles voiries ou des modifications importantes de celles-ci. A plus long terme, il présente des orientations en matière de structure fonctionnelle du réseau routier.

## 5. Conclusion

Le Conseil d'Etat est conscient que certains quartiers et villages du canton subissent des charges de trafic trop élevées. Les communes sont invitées à envisager des projets d'aménagements de leurs rues (places de parkings alternées, coussins berlinois) et peuvent proposer d'introduire la limitation de vitesse à 30 km/h. Mais le Conseil d'Etat a aussi demandé à ses services de réfléchir à des solutions en amont, par exemple par le biais des parcs relais P+R aux abords de l'agglomération ou des plans de mobilité.

Les différents outils de planification et de gestion du réseau routier (carte de la hiérarchie, plan directeur) offrent une palette de solutions à la gestion du trafic. Ces outils doivent toutefois être complétés par des mesures d'accompagnement et d'incitation. A ce titre, une collaboration entre l'Etat et les communes est indispensable, dans la mesure où elles sont souvent les propriétaires des infrastructures routières, notamment s'agissant du réseau de quartier. Elles sont, par ailleurs, une importante autorité de préavis. De plus, toute contribution à la résolution des problèmes de charge de trafic nécessite la mise sur pied de mesures multiples, adaptées à chaque cas particulier. C'est ce à quoi les services de l'Etat s'emploient en collaboration avec les communes notamment.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Pierre-François Unger

Annexe :

*Rapport de la commission des transports P 1561-A comprenant le texte de la pétition P 1561*

**Secrétariat du Grand Conseil****P 1561-A***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<sup>me</sup> 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 éléments<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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