

Projet présenté par les députés:

*MM. Jacques Jeannerat, Blaise Matthey, Jean Rémy
Roulet, Gilles Desplanches, Jean-Marc Odier, Alain
Meylan, Ivan Slatkine, Mark Muller, Gabriel Barrillier,
Thomas Büchi et André Reymond*

Date de dépôt: 28 mai 2002

Messagerie

Projet de loi modifiant la loi sur les routes (L 1 10)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Article 1 Modifications

La loi sur les routes, du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

Art. 2 Classification (nouvel intitulé)

Art. 3 Hiérarchisation (nouvelle teneur)

¹ Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier principal, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier, selon la carte annexée à la présente loi.

² Le réseau routier principal 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 principal est affecté prioritairement aux transports motorisés individuels et collectifs sur ces axes.

³ Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges entre les différents quartiers. Il est affecté prioritairement aux transports motorisés individuels et collectifs sur ces axes.

⁴ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

⁵ La continuité de la circulation est garantie entre chaque intersection du réseau principal et/ou du réseau secondaire.

Art. 4 Révision (abrogé)

Art. 15, al. 2 *Autres voies publiques (nouvelle teneur)*

² Le Conseil d'Etat peut, pour des raisons de sécurité de la circulation, interdire ou restreindre l'accès des propriétés riveraines sur les routes du réseau routier principal et secondaire dans la mesure où les riverains ne sont pas privés de tout accès au réseau des artères publiques.

Art. 26 Participation de l'Etat (nouvelle teneur)

L'Etat participe aux frais des travaux d'entretien des voies publiques communales faisant partie du réseau routier secondaire des communes dont les ressources sont insuffisantes par rapport à l'importance de leur réseau routier. Le montant total de la somme dont le Conseil d'Etat dispose à cet effet est fixé chaque année par le Grand Conseil lors de l'approbation du budget.

Art. 27 Contrôle (nouvelle teneur)

Le département contrôle l'emploi des sommes allouées aux communes à titre de participation aux frais des travaux d'entretien sur la base de l'article 26. Ces sommes ne peuvent pas être utilisées à d'autres fins.

Article 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Article 3 Autres modifications

Dès promulgation de la loi, le Conseil d'Etat adopte le nouveau règlement d'application.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La hiérarchisation des routes formant le réseau routier est importante à plus d'un titre. Elle permet de gérer le trafic et d'attribuer la priorité entre les différentes voies de communication d'une part et entre les différents modes de transport d'autre part. Actuellement, la législation genevoise n'est pas claire à cet égard. Sur la base des motifs exposés ci-dessous, les auteurs du projet estiment donc qu'il est indispensable de modifier la loi genevoise sur les routes (L 1 10) du 28 avril 1967.

Une loi opaque

Alors que la plupart des cantons suisses se sont dotés de lois cantonales sur les routes qui déterminent les priorités entre elles (principales, secondaires, collectrices), la loi genevoise sur les routes est totalement opaque.

Tout d'abord, cette loi fait une distinction entre la classification « administrative » (L 1 10 art. 2) et la classification « technique » (L 1 10 art. 3), sans définir ces termes. La lecture du Mémorial du Grand Conseil de 1967, date de la refonte de la loi, ne nous apporte aucun éclaircissement sur le motif de cette distinction, propre à la loi genevoise. La commission avait, à l'époque, remplacé par « classification administrative » la note marginale de l'article 2 (L 1 10) qui s'intitulait simplement « classification » et par « classification technique » la note marginale de l'article 3 (L 1 10) qui s'intitulait « subdivision ». On ignore totalement les motifs de cette modification, qui rend la loi difficile d'accès.

Par ailleurs, la loi genevoise sur les routes indique, dans sa classification technique (L 1 10 art. 3), que les routes cantonales sont classées en *routes de grande communication* et en *routes secondaires* selon une liste devant être établie par le Conseil d'Etat (L 1 10 art. 3, al. 1). Or, cette liste n'existe pas. Le Règlement concernant la classification des voies publiques (L 1 10.03) ne fait pas de distinctions à l'intérieur des routes cantonales.

Dans un canton tel que le nôtre, la conception, la gestion et l'exploitation du réseau routier ne sont pas une mince affaire. Pour mener à bien cette tâche, il est indispensable de disposer d'une base légale solide, sur laquelle on puisse établir des principes directeurs clairs permettant de concevoir une

gestion globale de la mobilité. A l'évidence, la loi sur les routes actuelle, adoptée dans sa dernière version en 1967, ne répond pas à ce besoin.

Hierarchiser pour circuler

Les auteurs du présent projet de loi estiment donc nécessaire de hiérarchiser le réseau routier de telle manière que les priorités et les fonctions soient clairement définies. Non seulement les priorités des routes entre elles, mais également les priorités entre les différents moyens de transports. Car le but d'un réseau routier est de permettre l'accessibilité optimale de l'agglomération urbaine par une bonne fluidité.

Pour cela, le présent projet introduit une hiérarchie (L 1 10 art. 3 nouveau) des routes cantonales et des voies publiques communales, afin de déterminer leur fonction dans le réseau et de préciser l'affectation de chacune d'elles. Cette hiérarchie distingue le réseau principal, le réseau secondaire et le réseau de quartier.

Sur certains axes (réseau principal et secondaire), la priorité sera ainsi clairement aux transports motorisés individuels et collectifs. Quant au réseau de quartier, il servira à la desserte des habitants et des activités. Une carte, annexée à la loi, établit avec clarté quelle route appartient à quel réseau.

Ce n'est qu'avec une telle hiérarchie du réseau routier, claire et intégrée dans une carte, que l'on pourra atteindre une bonne fluidité du trafic et donc une accessibilité optimale de l'agglomération urbaine.

Une vision globale

La loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) est actuellement en voie d'être modifiée afin de tenir compte du développement des transports publics. Par ailleurs, les souhaits des cyclistes seront pris en considération dans le cadre des tracés de nouvelles voies de tram. Quant aux piétons, ils bénéficient d'un plan directeur des chemins pour piétons.

Il est donc nécessaire, dans cet ensemble, de disposer d'une base légale claire pour le réseau routier. Les déplacements dans notre canton ne peuvent se faire qu'avec une vision globale des différents modes de transports et en coordination les uns avec les autres. Le présent projet prévoit ainsi une complémentarité entre les transports motorisés individuels et les transports collectifs sur les axes importants. Les voies principales et secondaires doivent en effet permettre la fluidité des échanges, les autres voies étant destinées, elles, à la desserte des habitants.

Aucune modification des compétences et des participations financières

Ce projet de loi ne modifie pas les dispositions de la loi sur le domaine public (L 1 05) ni celles de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05). En vertu de cette dernière loi, *le département de l'intérieur est compétent* en matière de gestion de la circulation. Il n'y a donc pas de modification des compétences, qui restent centralisées au canton. Le présent projet de loi, en introduisant une hiérarchie, attribue de surcroît au département – et donc à l'Office des transports et de la circulation (OTC) – une ligne directrice pour gérer le trafic (L 1 10 art. 3 nouveau). Les communes pourront continuer de donner leur avis sur – ou proposer – des projets de mesures de circulation sur leur territoire. Ces mesures devront néanmoins respecter la hiérarchisation définie par le présent projet de loi.

Les auteurs du projet ont par ailleurs tenu à ne pas modifier la répartition des charges financières relatives aux routes de notre canton. Ainsi, l'article 26 (L 1 10) du présent projet se borne à remplacer les termes « routes communales principales » par « routes communales faisant partie du réseau routier secondaire ». Il s'agit en réalité des mêmes routes, de sorte que rien n'est modifié sur ce point. En ce qui concerne la Ville de Genève, l'article 20 (L 1 10) prévoyant que « l'Etat verse une subvention annuelle à la Ville de Genève pour l'entretien de ses voies publiques » n'a pas été modifié.

Le présent projet ne modifie donc pas les charges financières relatives aux routes de notre canton.

Sur la base des motifs qui viennent d'être exposés, les auteurs du présent projet estiment qu'il est nécessaire d'offrir à Genève une base légale solide et claire pour la gestion du réseau routier. Ce n'est qu'avec une telle clarté dans l'affectation des routes constituant notre réseau que la gestion du trafic, privé et collectif, pourra se faire de manière optimale.

Au bénéfice de ces explications, nous espérons, Mesdames et Messieurs les députés, que le présent projet de loi recevra un accueil favorable de votre part.



