

Date de dépôt: 10 juin 2003

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de 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 modifiant la loi sur les routes (L 1 10)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Stéphanie Ruegsegger

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a consacré 13 séances à l'étude de ce projet de loi, sous l'efficace présidence de M. Jean Spielmann puis de M. Gilles Desplanches.

Ont assisté les députés dans leurs travaux M^{me} Michèle Kuhn et MM. Philippe Burri, Jean-Luc Demierre, Frédéric Wittwer et Guillaume Zuber pour l'OTC, MM. Mario Levental et Philippe Matthey pour le DIAE, M^e Peregrina, avocat, ainsi que le président du DIAE Robert Cramer. Les procès-verbaux de commission ont été tenus avec compétence par M^{me} Caroline Martinuzzi. Qu'elle soit ici remerciée pour son précieux concours.

Avant d'entamer une large consultation des différents milieux intéressés, le président du Département indique accorder son soutien à l'idée de fond du projet de loi, mais estime en revanche la carte contraire au droit fédéral. Il souligne en outre que le Grand Conseil n'a pas compétence pour dresser une telle carte, qui relève davantage d'une autorité administrative.

Les auditions

27 août 2002

Audition du TCS, représenté par MM. Guy Zwahlen, président, et Victor De Olivera, ingénieur de la circulation

MM. Zwahlen et De Olivera apportent leur plein soutien au projet de loi, qui correspond à la démarche entamée par plusieurs cantons romands (Fribourg, Vaud, Valais et Neuchâtel), s'inscrit dans le cadre de C 2000, qui prévoyait une telle hiérarchisation, et permet de mieux organiser le trafic dans notre canton, en définissant des priorités, dans le respect du principe constitutionnel de la complémentarité des modes de transports. A la question d'un commissaire au sujet de la conformité du projet avec les normes fédérales OPB, les représentants du TCS indiquent que le projet l'est autant que les autres lois relatives aux routes, et que le volume du trafic n'est pas affecté.

Audition de M^{me} Daniela Jobin, membre de la Direction de la Chambre de Commerce et d'Industrie

M^{me} Jobin indique également apporter son soutien à ce projet, qui représente un document de base susceptible d'améliorer la fluidité du trafic à Genève. Elle relève que le seul document de référence en matière de hiérarchisation est C 2000, qui est obsolète, et que C 2005 n'a jamais été validé. Le second intérêt que le projet revêt à ses yeux est la classification des routes qu'il établit. Enfin, elle fait état d'une impression d'affaiblissement de l'OTC par rapport à la Ville de Genève et relève l'importance d'une gestion centralisée du trafic permettant de garantir une cohérence générale. A la question de la légalité du projet, M^{me} Jobin souligne que Genève est l'un des seuls cantons à ne pas avoir hiérarchisé son réseau et ne perçoit pas le projet comme anticonstitutionnel.

3 septembre 2002

Audition de MM. Patrice Plojoux, président, et Michel Hug, secrétaire général, Association des communes de Genève (ACG)

L'ACG n'a pas de remarques particulières à formuler au sujet de ce projet de loi, si ce n'est la nécessité d'établir la carte en concertation avec les communes.

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif de la Ville de Genève

La position de la Ville de Genève diffère sensiblement de celle de l'ACG. Le conseiller administratif Christian Ferrazino relève tout d'abord son attachement au respect des normes OPB-OPAir, et souligne le retard pris dans ce domaine. Concernant le projet de loi proprement dit, il indique que le volet « hiérarchisation » lui paraît logique. Le volet « classification » lui semble en revanche plus délicat. Il rappelle à cet égard que le canton avait, il y a près de 30 ans, cédé la gestion du réseau routier relevant du domaine public municipal aux communes, tout en conservant un droit de regard. La classification proposée est matière à discussion et une concertation entre autorités du canton et des communes paraît indispensable. Il s'agit d'apporter une attention particulière à certains axes caractérisés par un degré élevé de dangerosité, notamment sur les parcours scolaires ou aux abords d'établissements. Il convient enfin d'être clair sur les conséquences financières de ce projet : si le canton reprend la gestion de certaines routes, il en assume également les coûts et l'adoption aux normes OPB-OPAir.

10 septembre 2002

Audition de M. Roald Quaglia, président, et de M. Olivier Ballissat, secrétaire, Groupement Transports Economie (GTE)

Les représentants du GTE estiment ce projet bienvenu, dans la mesure où il comble l'absence d'une base légale solide pour légiférer dans le domaine des transports. Ils rappellent que C 2000 est dépassé, que le groupe chargé de C 2005 a été dissous et qu'actuellement la conception des transports à Genève se base sur un plan datant de 1992, s'appuyant lui-même sur des relevés des années 80. La population a par ailleurs clairement indiqué qu'elle souhaitait une instance de décision unique en matière de transports. Le projet de loi répond de manière adéquate à l'ensemble de ces données.

A la question d'un commissaire, le président du GTE indique que l'établissement du plan pourrait tout à fait incomber au Conseil d'Etat, qui lui semble compétent pour remplir ce rôle. Par ailleurs, la carte, sujette à critiques, pourrait également être retravaillée.

Audition de M. Marco Ziegler (UGP), président, Yvan Capt (ATE), vice-président, Jean-Paul Cattin (ASPIC) et Philippe Dalang (ATE), Coordination des transports

Les membres de la Coordination Transports (CT) perçoivent mal ce projet de loi, qu'ils considèrent comme contraire à la concertation qui prévaut selon eux aujourd'hui en matière de transports. S'il est vrai que la législation actuelle en matière de circulation souffre de quelques manques (définition des buts et des besoins), ce projet ne comble pas ce vide. De plus, ils l'estiment contraire au plan de mesures OPAir, notamment lorsqu'il demande la continuité du réseau et allant à l'encontre des mesures prises en faveur des cyclistes. Ils privilégient pour leur part une plus grande mixité des moyens de transports (piétons, cyclistes, voitures, etc.), que le projet ne permet pas forcément. Ils regrettent ainsi que certaines rues soient affectées au réseau primaire. Suite à l'intervention d'un commissaire sur la plus grande fluidité souhaitée par le projet, et par conséquent à une diminution de la pollution liée à cette plus grande fluidité, les représentants de la CT ne sont pas convaincus que le projet permettra une plus grande fluidité, notamment en raison des nombreuses intersections entre les axes. De plus, ils ne prétendent pas qu'il provoquera des dépassements des normes de pollution, mais estiment que les mesures préconisées sur le plan fédéral ne pourront plus être respectées. Ils ne s'opposent enfin pas au principe de la hiérarchisation, pour autant que les quartiers soient débarrassés du trafic de transit, qui n'y a pas sa place.

17 septembre 2002

Audition des TPG : M. Eric Grasset, directeur de réseau

C'est à une audition expéditive que les députés assistent, M. Grasset ne comprenant pas la raison d'une audition des TPG à ce sujet. Il invite les autorités à respecter les règles existantes, ce qui pourrait déjà améliorer les conditions de circulation.

Audition de MM. François Sottas, Yvan Durand, Philippe Schaedler, Claude Giret et Alain Perroud, SEV-TPG Exploitation

Les représentants des TPG déplorent les entraves à la circulation des transports publics qui existent aujourd'hui déjà, et estiment que le projet n'est pas de nature à améliorer la situation. Il est rappelé la grève conduite au printemps dernier, menée pour dénoncer les entraves faites à la circulation des TPG. La cohabitation – risquée et dangereuse – entre TPG et cyclistes est également évoquée, et les représentants du SEV se prononcent pour une priorité aux transports publics, qui doivent pouvoir circuler sur des voies libres de tout autre trafic.

24 septembre 2002

Audition de M. Jean-Bernard Haegler, Direction du génie civil, DAEL

M. Haegler se déclare emprunté par le projet, dont il ne comprend pas le but réel visé. Il relève certaines erreurs dans le plan annexé, en contradiction sur certains plans avec l'exposé des motifs.

Il souligne en revanche qu'une hiérarchisation, en cohérence avec le concept de circulation, est nécessaire. Il indique par ailleurs que des cartes existent déjà et sont adaptées à chaque révision de la loi sur les routes, à savoir environ tous les 10 ans. La dernière révision a toutefois pris un certain retard, en raison de divergences avec les communes. A la demande de commissaires, le directeur indique qu'à son sens le projet n'engendrera aucun transfert de charges ni de modification d'accords, entre la Ville et le canton notamment.

Audition de MM. Mario Levental et François Cupelin, Service cantonal de protection contre le bruit et le rayonnement non ionisant

MM. Levental et Cupelin viennent présenter la photographie du bruit dans notre canton, par rapport au trafic routier. Concernant le projet de loi, M. Levental indique qu'il ne voit pas en quoi celui-ci permettra d'améliorer la situation concernant le bruit. A titre d'indication, diminuer le trafic de moitié permettrait de diminuer de 3 décibels le niveau sonore. Il poursuit en soulignant que, sur certains axes, il conviendrait de baisser de 9 décibels pour entrer dans les valeurs limites (ex : route des Deux-Ponts).

Concernant la pollution de l'air, et en dépit des efforts entrepris depuis 1991, M. Cupelin relève que les valeurs limites sont dépassées en milieu urbain. A la demande d'un commissaire, qui s'enquiert de la fréquence du

dépassement de ces limites, M. Cupelin souligne que celles-ci ne sont presque plus dépassées en termes de valeurs quotidiennes, mais qu'il n'en est pas de même pour les valeurs annuelles. Il est par ailleurs précisé que le dioxyde d'azote n'est pas seulement produit par le trafic routier, mais également par le chauffage.

* * *

Dans le but de permettre au CODEP (coordination paritaire) de proposer des amendements au projet et de faire des propositions concernant la carte, Robert Cramer suggère à la commission de suspendre ces travaux à la suite des auditions. Toutefois, deux auditions eurent encore lieu.

18 mars 2003

Audition de MM. Roger Deneys et Eric Dubouloz du Groupement des entrepreneurs indépendants progressistes (GEIP)

Représentant un groupement d'une cinquantaine d'entrepreneurs prônant le développement durable et circulant principalement avec des véhicules non motorisés, le GEIP s'estime pénalisé par le projet de loi, plus particulièrement par son article 3. Ses représentants doutent par ailleurs que le projet de loi permette une meilleure circulation.

25 mars 2003

Audition de M. Hausmann, Office fédéral des routes

M. Hausmann indique que ce projet n'engendre aucune violation du droit fédéral. Il précise qu'il ne voit par ailleurs pas de contradiction éventuelle avec d'autres lois. A la question d'un commissaire, il ajoute que certaines réalisations, telles l'élargissement d'un axe, pourraient conduire à une violation de normes fédérales, mais que ce projet, en tant que tel, ne traite pas de questions d'aménagement et est par conséquent conforme au droit.

Il propose par ailleurs que les tronçons de routes principales subventionnées devraient être ajoutés à la carte.

* * *

Discussion générale

Après avoir suspendu ses travaux au début de l'automne, dans l'attente des amendements du CODEP, les commissaires reprennent le dossier « projet de loi 8748 » près de 6 mois plus tard. M. Cramer indique que les membres du CODEP se sont retrouvés autour de 2 idées principales :

- d'une part la nécessité d'un plan directeur du réseau routier,
- et d'autre part l'importance de hiérarchiser ce réseau.

Le but est de permettre une meilleure fluidité du trafic, tout en préservant la tranquillité des quartiers, en évitant le trafic de transit. Il relève par ailleurs qu'il apparaît que la hiérarchisation doit être le fait de l'administration et non du Grand Conseil. L'ancrage légal du CODEP est enfin souhaité, afin de lui apporter une reconnaissance publique. Une série d'amendements est alors remise aux commissaires, amendements régulièrement remis à jour selon les discussions de la commission.

Suite à quelques discussions, **il est admis que la commission travaillera sur la base de ces amendements, et non du projet initial.** Ce document de travail se trouve annexé au présent rapport (annexe 1).

L'entrée en matière sur le projet de loi est acceptée par 7 oui (3 L, 2 PDC, 1 R, 1 UDC) contre 5 non (2 S, 2 AdG, 1 Ve).

Discussion par article

Article 2 :

Le CODEP propose une nouvelle teneur de l'article, prévoyant l'établissement d'un plan directeur du réseau routier par le Conseil d'Etat, plan revu à chaque législature. Ce plan est soumis au Grand Conseil, qui peut formuler ses propositions par voie de résolution, dans un délai de 6 mois.

Après discussion sur le délai, que d'aucuns proposaient de passer à 3 mois comme dans le cas de TPG, il est finalement convenu de le maintenir à 6 mois, pour des raisons de réalisme dans la tenue du délai.

L'article 2, ainsi libellé :

Art. 2 Plan directeur du réseau routier (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période

quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.

² *Le plan directeur ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.*

est adopté par **12 oui** (3 L, 1 PDC, 3 S, 2 R, 2 Ve, 1 UDC), **et 1 abstention** (AdG).

Article 3

1^{er} alinéa :

Un commissaire propose d'arrêter le texte après « transports », estimant l'énumération qui suit trop restrictive. Sa proposition est suivie par 7 commissaires (3 L, 1 PDC, 2 R, 1 UDC), contre 6 (1 AdG, 3 S, 2 Ve) et 0 abstention.

Le texte retenu est par conséquent le suivant :

¹ *La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.*

2^e alinéa :

Cet alinéa ne fait l'objet d'aucune discussion particulière. Il est adopté par 11 oui (3 L, 1 PDC, 2 R, 1 UDC, 2 S, 2 Ve) et 2 abstentions (1 S, 1 AdG).

3^e alinéa :

Un commissaire demande la raison du remplacement par le CODEP du terme « principal » par « primaire ». Il lui est répondu qu'il s'agit d'éviter une confusion entre la classification fonctionnelle, à laquelle est attaché le qualificatif « primaire », et la classification administrative, à laquelle se réfère l'adjectif « principal ».

L'alinéa est **voté par 12 oui** (3 L, 1 PDC, 2 R, 1 UDC, 3 S, 2 Ve) **et 1 abstention** (AdG).

Article 3A :

Cet article est en fait la seconde partie de l'ancien article 3, qui contenait 6 alinéas. Pour des raisons de lisibilité et de cohérence, il a été proposé de le scinder en 2.

1^{er} alinéa :

Cet alinéa ne provoque pas de discussion particulière et est **adopté par 6 oui** (3 L, 1 PDC, 1 R, 1 UDC) **et 6 abstentions** (3 S, 2 Ve, 1 AdG).

2^e alinéa :

Cet alinéa a pour sa part suscité de vives discussions au sujet de la circulation au sein des quartiers. Un commissaire demande si cela remet en question la possibilité pour le Département d'empêcher le trafic de transit ; il lui est répondu par la négative. Un autre commissaire souhaiterait que l'on précise que le principe énoncé par l'alinéa concerne les localités. Après discussion avec le Département et quelques allers-retours, il est finalement proposé l'amendement suivant :

² Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

Il est **adopté par 11 voix** (3 L, 2 S, 2 PDC, 2 R, 1 Ve, 1 UDC) **et 2 abstentions** (1 S, 1 Ve).

3^e alinéa :

Après discussion sur la notion de quartier, l'alinéa est **adopté à l'unanimité des commissaires présents**.

Article 3B :*1^{er} alinéa :*

Un commissaire propose d'ajouter « par tous les utilisateurs » à la fin de l'alinéa. Un commissaire remarque que cela sera difficile, en raison de la différence de vitesse entre certains modes de transports. Au vote, l'amendement est **rejeté par 5 oui** (3 S, 2 Ve) **contre 7 non** (2 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC).

L'alinéa 1 tel que libellé dans l'amendement général du CODEP, est **adopté 7 oui (2 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) contre 5 non (3 S, 2 Ve)**.

2^e alinéa :

Un commissaire propose de scinder cet article en 2. Le président du Département rappelle que la LCR (loi fédérale sur la circulation routière) indique que les routes sont destinées à tous types de trafics, motorisé ou non. Il propose une nouvelle formulation de l'alinéa, acceptée par le « primo amendeur » :

² Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu en ce sens.

Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode.

Cet amendement est accepté par 8 voix (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) contre 4 (3 S, 1 Ve) et 1 abstention (1 Ve).

3^e alinéa :

Inexistant tant dans la version initiale du projet de loi que dans l'amendement général, un 3^e alinéa est par ailleurs proposé, dans le but de permettre la classification des lignes de transport public, mentionnant que les lignes de transports publics à fréquence élevée font partie du réseau primaire ou secondaire. Compte tenu de la difficulté d'en faire une règle absolue qui puisse être en tous temps respectée, il est proposé de modérer la proposition par l'adjonction d'un « en principe ». Ainsi, la proposition suivante est mise au voix :

³ Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire.

et est **adoptée par 8 oui (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC), 1 non (1 S), et 5 abstentions (2 S, 2 Ve, 1 AdG)**.

Mis au voix, **l'article 3B dans son ensemble est adopté par 8 oui (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC), 3 non (3 S), et 3 abstentions (2 Ve, 1 AdG).**

Article 3C :

Article particulièrement important de la loi, puisqu'il traite de la compétence pour dresser la carte qui classe le réseau, il est l'objet d'une riche discussion. Un commissaire souhaiterait que le Grand Conseil puisse se prononcer sur la carte par le biais d'une résolution, ainsi qu'il le fait pour les TPG, en soulignant que le plan directeur du réseau routier et la carte sont deux éléments distincts. Cette manière de voir divise la commission : soutenue par une partie d'entre elle, elle est combattue par l'autre, qui estime que ce travail est trop fastidieux pour les commissaires.

La proposition d'amendement, complétant le dernier alinéa, est mise au voix et **la commission accepte par 8 oui (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) contre 6 non (3 S, 2 Ve, 1 AdG) l'article ainsi amendé :**

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte de la hiérarchie du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Article 4 :

Ne suscitant pas de discussion particulière, **l'article est accepté par 8 voix (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) contre 5 (3 S, 2 Ve) et 1 abstention.**

Article 4A :

Mis au voix, l'article est **adopté par 8 oui (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) et 4 abstentions (2 S, 1 Ve, 1 AdG).**

Article 15, al. 2 :

Mis au voix, l'article est **adopté par 8 oui (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) et 4 abstentions (2 S, 1 Ve, 1 AdG).**

Article 16A :

De nombreux commissaires ne comprennent pas la raison de cet article, et pas davantage sa formulation. Ils constatent d'une part qu'il n'est en effet pas besoin d'être ancré dans une loi pour qu'un conseil fonctionne et qu'à contrario, l'ancrage dans une loi n'est pas un gage de bon fonctionnement, voire de fonctionnement tout court. L'histoire de la République regorge d'exemples dans ce sens. Ils considèrent par ailleurs que, si le CODEP devait être institutionnalisé, il conviendrait alors de s'interroger sur le maintien de la Commission consultative de la circulation (CCC), qui a une mission sensiblement identique, et qui se réunit moins souvent. D'autre part, la composition potentiellement très aléatoire du Conseil ne satisfait pas une majorité de la commission. Mis au voix, **l'article est rejeté par 8 non (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) contre 6 oui (3 S, 2 Ve, 1 AdG).**

Article 2 :

Inexistant dans la première version des amendements, un article 2 souligné est proposé, faisant suite à la suppression de l'article 16A. Il propose de faire référence, aux articles 15 et 16 de la LaLCR H 1 05, au Conseil des Déplacements, en plus de la mention à la CCC. Pour certains commissaires, qui s'étaient prononcés en faveur de la suppression de l'article 16A, il importe que les décisions politiques continuent à se prendre au Grand Conseil, et que les commissions et conseils divers, s'ils ont un rôle important à jouer, doivent rester des instances consultatives. Par ailleurs, des discussions s'engagent à nouveau sur le nombre de membres composant ce conseil. Si la latitude (de 8 à 15 membres) laissée au Conseil d'Etat ne satisfait pas une majorité de commissaires, la proposition de fixer à 8 le nombre paraît trop restrictive pour d'autres. Les députés présents s'entendent finalement sur le nombre 12.

Mis aux voix, l'article 15 ainsi formulé

Art. 15 Composition (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat nomme un Conseil des Déplacements formé de douze membres, représentant de manière équilibrée, les organismes faïtières intéressés aux questions de la mobilité. Il en désigne le président.

est accepté par 10 oui (1 L, 2 PDC, 2 R, 2 S, 2 Ve, 1 UDC) et 4 absentions (2 L, 2 AdG),

alors que l'article 16 libellé de la manière suivante :

Art. 16 **Rôle (nouvelle teneur)**

Le Conseil des Déplacements est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation.

est adopté par 8 oui (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) et 6 abstentions (3 S, 2 Ve, 1 AdG).

Vote final :

Au terme d'un travail consensuel, mené de concert avec le Département et le CODEP, agrémenté de nombreuses auditions, qui ont notamment permis de s'assurer de la conformité du projet avec le droit fédéral, le projet de loi est accepté en 3^e débat par **8 oui (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC) contre 6 non (2 S, 2 Ve, 2 AdG)**.

Projet de loi (8748)

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

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

Section 2 Plan directeur du réseau routier (nouvel intitulé)

Art. 2 Plan directeur du réseau routier (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.

² Le plan directeur ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Section 2bis Hiérarchie du réseau routier (nouvelle)

Art. 3 Principes (nouvelle teneur)

¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.

² Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.

³ Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin.

Art. 3A Définition (nouveau)

¹ 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.

² Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

³ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

Art. 3B Organisation (nouveau)

¹ La continuité de la circulation est garantie à chaque intersection du réseau primaire et/ou du réseau secondaire.

² Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu en ce sens.

Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode.

³ Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire.

Art. 3C Compétences (nouveau)

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte de la hiérarchie du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Section 2ter Classification administrative et désaffectation des voies publiques (nouvelle)**Art. 4 Classification administrative (nouveau, l'art. 4 ancien devenant l'art. 4A)**

¹ Les voies publiques sont divisées du point de vue administratif en voies publiques cantonales et voies publiques communales.

² Les voies publiques cantonales comprennent :

- a) les routes nationales, selon carte annexée à la présente loi;
- b) les routes cantonales, selon carte annexée à la présente loi, comprenant notamment les quais, ponts, places et tunnels;

³ Les voies publiques communales comprennent les voies qui ne sont pas classées comme voies publiques cantonales ou qui n'appartiennent pas à des propriétaires privés. Les voies publiques communales sont classées en routes communales principales et en routes communales secondaires.

⁴ Le Conseil d'Etat établit par voie réglementaire la liste des voies publiques selon cette classification.

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 primaire et secondaire dans la mesure où les riverains ne sont pas privés de tout accès au réseau des artères publiques.

Article 2 Modifications à une autre loi (H 1 05)

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Section 2 Conseil des Déplacements (nouvelle teneur)

Art. 15 Composition (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat nomme un Conseil des Déplacements formé de douze membres, représentant de manière équilibrée, les organismes faitiers intéressés aux questions de la mobilité. Il en désigne le président.

Art. 16 Rôle (nouvelle teneur)

Le Conseil des Déplacements est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation.

<p>Loi sur les routes (LRoutes) – L 1 10 Du 28 avril 1967 (Entrée en vigueur : 24 juin 1967)</p>	<p>Chapitre I – Dispositions générales Section 2 – Classification et désaffectation des voies publiques</p> <p>Art. 2 Classification administrative</p> <p>¹ Les voies publiques sont divisées du point de vue administratif en voies publiques cantonales et voies publiques communales.</p> <p>² Les voies publiques cantonales comprennent :</p> <p>a) les routes nationales, selon carte annexée à la présente loi,</p> <p>b) les routes cantonales, selon carte annexée à la présente loi, comprenant notamment les quais, ponts, places et tunnels;</p> <p>³ Les voies publiques communales comprennent les voies qui ne sont pas classées comme voies publiques cantonales ou qui n'appartiennent pas à des propriétaires privés.</p>		<p>Art. 2 Classification (nouvel intitulé)</p>	<p>Amendements CODEP + Commission des transports (gras) Version après C.T du 1^{er} avril 2003</p>
	<p>Art. 2 Classification (nouvel intitulé)</p>	<p>Section 2 Plan directeur du réseau routier (nouvel intitulé)</p> <p>Art. 2 Plan directeur du réseau routier (nouveau)</p> <p>¹ Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.</p> <p>² Le plan directeur ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.</p>		

<p>Loi sur les routes (LRoutes) – L 1 10 Du 28 avril 1967 (Entrée en vigueur : 24 juin 1967)</p>	<p>Art. 3 Classification technique</p> <p>¹ Les routes cantonales sont classées, du point de vue technique, en routes de grande communication et routes secondaires. Le Conseil d'Etat en établit la liste.</p> <p>² Les voies publiques communales sont classées, du point de vue technique, en routes communales principales, selon carte annexée à la présente loi, et en routes communales secondaires.</p>	<p>Section 2bis Hiérarchie du réseau routier (nouvelle)</p> <p>Art. 3 Principes (nouvelle teneur)</p> <p>¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport; à savoir les transports privés motorisés, les transports collectifs, les deux-roues légers et les déplacements-à-pieds.</p> <p>² Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.</p> <p>³ Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin.</p>	<p>Amendements CODEP + Commission des transports (gras) Version après CT du 1^{er} avril 2003</p>
<p>Art. 3 Hiérarchisation (nouvelle teneur)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>⁴ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.</p> <p>⁵ La continuité de la circulation est garantie entre chaque intersection du réseau principal et/ou du réseau secondaire.</p>	<p>Art. 3A Définition (nouveau)</p> <p>¹ 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.</p> <p>² Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment à l'intérieur des localités, entre les différents quartiers.</p> <p>³ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.</p>	<p>Section 2bis Hiérarchie du réseau routier (nouvelle)</p> <p>Art. 3 Principes (nouvelle teneur)</p> <p>¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport; à savoir les transports privés motorisés, les transports collectifs, les deux-roues légers et les déplacements-à-pieds.</p> <p>² Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.</p> <p>³ Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin.</p> <p>Art. 3A Définition (nouveau)</p> <p>¹ 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.</p> <p>² Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment à l'intérieur des localités, entre les différents quartiers.</p> <p>³ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.</p>	<p>Amendements CODEP + Commission des transports (gras) Version après CT du 1^{er} avril 2003</p>

<p>Loi sur les routes (LRoutes) – L 1 10 Du 28 avril 1967 (Entrée en vigueur : 24 juin 1967)</p>	<p>Amendements CODEP + Commission des transports (gras) Version après CT du 1^{er} avril 2003</p>
	<p>Art 3B Organisation (nouveau)</p> <p>¹ La continuité de la circulation est garantie à chaque intersection du réseau primaire et/ou du réseau secondaire.</p> <p>² L'aménagement des réseaux-primaire et-secondaire est conçu de façon à garantir la priorité du trafic motorisé-public-et-privé-sur-ceux-ci. Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu en ce sens.</p> <p>Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode.</p> <p>³ Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire.</p> <p>Art. 3C Compétences (nouveau)</p> <p>Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte de la hiérarchie du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte et ses-modifications-ont fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.</p>

<p>Loi sur les routes (LRoutes) – L 1 10 Du 28 avril 1967 (Entrée en vigueur : 24 juin 1967)</p>		<p>Amendements CODEP + Commission des transports (gras) Version après CT du 1^{er} avril 2003</p>
<p>Art. 4 Révision La classification des voies publiques peut être révisée en tout temps, mais doit l'être au moins tous les 10 ans.</p>	<p>Art. 4 Révision (abrogé)</p>	<p>Section 2ter Classification administrative et désaffectation des voies publiques (nouvelle numérotation)</p> <p>Art. 4 Classification administrative (ancien art. 2 ; al 3, nouvelle teneur)</p> <p>¹ Les voies publiques sont divisées du point de vue administratif en voies publiques cantonales et voies publiques communales.</p> <p>² Les voies publiques cantonales comprennent :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) les routes nationales, selon carte annexée à la présente loi; b) les routes cantonales, selon carte annexée à la présente loi, comprenant notamment les quais, ponts, places et tunnels; <p>³ Les voies publiques communales comprennent les voies qui ne sont pas classées comme voies publiques cantonales ou qui n'appartiennent pas à des propriétaires privés. Les voies publiques communales sont classées en routes communales principales et en routes communales secondaires.</p> <p>⁴ Le Conseil d'Etat établit par voie réglementaire la liste des voies publiques selon cette classification.</p> <p>Art 4 A Révision (ancien art. 4)</p>

<p>Amendements CODEP + Commission des transports (gras) Version après CT du 1^{er} avril 2003</p>		<p>Loi sur les routes (LRoutes) – L 1 10 Du 28 avril 1967 (Entrée en vigueur : 24 juin 1967)</p>
<p>Art. 15, al. 2 Autres voies publiques (nouveau 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 primaire et secondaire dans la mesure où les riverains ne sont pas privés de tout accès au réseau des artères publiques.</p>	<p>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.</p>	<p>Art. 15, al. 2 Autres voies publiques 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 cantonales de grande communication et les routes communales principales dans la mesure où les riverains ne sont pas privés de tout accès au réseau des artères publiques.</p>
	<p>Art. 26 Participation de l'Etat (nouveau 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.</p>	<p>Art. 26 Participation de l'Etat ¹ L'Etat participe aux frais des travaux d'entretien des routes communales principales 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. ² La participation de l'Etat est proportionnée aux charges fiscales de la commune. ³ La participation de l'Etat peut s'effectuer sous la forme de fournitures ou de travaux dirigés ou exécutés par le département.</p>

<p>Loi sur les routes (LRoutes) – L 1 10 Du 28 avril 1967 (Entrée en vigueur : 24 juin 1967)</p> <p>Art. 27 Contrôle Le département contrôle l'emploi des sommes allouées aux communes à titre de participation aux frais des travaux d'entretien des routes communales principales. Ces sommes ne peuvent pas être utilisées à d'autres fins.</p>		<p>Amendements CODEP + Commission des transports (gras) Version après CT du 1^{er} avril 2003</p>
<p>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.</p>		<p>Chapitre V Organismes consultatifs Section 3 Conseil des déplacements (nouveau)</p> <p>Art. 16A Composition (nouveau) Le Conseil d'Etat nomme un conseil des déplacements formé de huit à quinze membres titulaires représentant les organismes faïtiers des associations intéressées aux questions de la mobilité et en désigne le président.</p> <p>Art. 16B Rôle (nouveau) Le conseil des déplacements participe aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité.</p>

Proposition d'amendements à la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) -7-

<p>Amendements CODEP + Commission des transports Version après CT du 1^{er} avril 2003</p>		<p>Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) H 1 05 Du 18 décembre 1987 (Entrée en vigueur : 15 février 1989)</p>
<p>Article 2 Modifications d'autres lois – Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) H 1 05</p> <p>Section 2 Conseil des Déplacements</p> <p>Art. 15 Composition (nouveau) Le Conseil d'Etat nommé un Conseil des Déplacements formé de douze membres, représentant de manière équilibrée, les organismes faitiers intéressés aux questions de la mobilité. Il en désigne le président.</p> <p>Art. 16 Rôle (nouveau) Le Conseil des Déplacements est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation.</p>		<p>Section 2 Commission consultative de la circulation</p> <p>Art. 15 Composition Le Conseil d'Etat nommé une commission consultative de la circulation formée de représentants des différentes administrations et organisations intéressées au domaine de la circulation.</p> <p>Art. 16 Rôle La commission consultative de la circulation émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation.</p>

Secrétariat du Grand Conseil**PL 8748**

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.

Date de dépôt : 20 mai 2003

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christian Grobet

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi 8748 vise à établir une hiérarchie du réseau routier de notre canton.

En soi, cet objectif peut paraître utile. Il faut toutefois se rappeler que le réseau routier de notre canton comporte 4 catégories de routes :

- les routes nationales qui relèvent de la Confédération,
- les routes cantonales qui relèvent du canton, sous réserve des routes dites « d'importance nationale » qui dépendent subsidiairement de la Confédération,
- les routes communales qui dépendent des communes,
- les routes privées qui dépendent de leur propriétaire.

Les principes applicables à la hiérarchie du réseau routier, tels que prévus dans le projet de loi, visent à soumettre le réseau des routes communales à l'autorité du canton.

Ce projet de loi aurait donc dû être soumis pour consultation aux communes et la minorité de la commission déplore le manque d'égard vis-à-vis de ces dernières, puisque la commission n'a pas voulu les consulter.

Cela est d'autant plus inadmissible que la loi prévoit qu'une carte est prévue à l'article 3, alinéa 3, pour définir le réseau routier primaire, secondaire et de quartier.

Il est indispensable que cette carte soit mise à l'enquête publique et soumise au préavis des conseils municipaux, comme c'est le cas pour tous les autres plans adoptés par le Conseil d'Etat ou le Grand Conseil. Non seulement les communes sont directement concernées par les conséquences du statut des routes situées sur leur territoire, mais encore, ce statut peut avoir

des conséquences importantes en ce qui concerne les charges financières relatives au réseau des routes communales.

De même, il est indispensable, si on veut respecter les droits des communes, que le plan directeur du réseau routier prévu à l'article 1 soit également élaboré en collaboration avec celles-ci et que leurs conseils municipaux soient consultés, comme il est prévu de le faire pour le Grand Conseil.

Enfin, la carte des routes cantonales, annexée à la loi en vertu de l'article 4, doit également suivre une procédure ad hoc, puisqu'il est prévu qu'elle comprendra notamment les quais, ponts, places et tunnels, c'est-à-dire un certain nombre d'ouvrages et d'aménagements qui font aujourd'hui partie du domaine public communal et ne peuvent pas changer de statut sans l'approbation de leur propriétaire.

Des amendements sont proposés à cette fin.

Si l'on veut, par ailleurs, garantir le besoin de tous les modes de transport sur les routes faisant l'objet du réseau routier primaire, il convient d'exiger que des études soient exécutées pour tenter de réaliser, partout où cela est possible, des pistes ou des bandes cyclables pour éviter que les cyclistes ne soient évacués de ces routes. La majorité de la commission semblait acquiesce à cet objectif. Il apparaît donc opportun de le concrétiser dans la loi.

La minorité propose donc les deux amendements suivants :

Art. 2

¹ *Le Conseil d'Etat établit, en collaboration **avec les communes**, un plan directeur du réseau routier (...)*

² *Le plan directeur ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis aux Conseils municipaux concernés et au Grand Conseil, qui peuvent formuler leurs recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.*

Art. 3

³ *Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin, en collaboration avec les communes. **Elle est soumise à l'approbation de leurs Conseils municipaux.***

Art 3B

² Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu en ce sens. **Des études doivent toutefois être effectuées pour réaliser partout où cela est possible des pistes ou bandes cyclables.**

Art. 3C

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte de la hiérarchie du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans **en collaboration avec les communes** et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport **aux Conseils municipaux concernés** et au Grand Conseil, qui peuvent formuler leurs recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Art. 4

⁵ **La modification du statut des routes communales, quais, ponts, places et tunnels, en routes cantonales est soumise à l'approbation du Conseil municipal des communes concernées.**

Par ces motifs, la minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à approuver les amendements ci-dessus.