

Date de dépôt: 16 avril 2007

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de MM. Alain Meylan, Ivan Slatkine, Gabriel Barrillier, Guy Mettan, Jean-Marc Odier, André Reymond et Eric Leyvraz sur les zones 30 et les zones de rencontre

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Gillet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a consacré sept séances à l'étude du projet de loi 9857. Les 7, 14, 21 et 28 novembre ainsi que le 5 décembre 2006 sous la présidence de M. Pierre Ducrest ; les séances du 12 et du 19 décembre ayant été présidées par M. Hugo Zbinden. M. Robert Cramer, conseiller d'Etat, a pris part aux séances du 28 novembre et du 5 décembre. Le Département du Territoire (DT) était représenté, pour l'ensemble des séances, par M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint au domaine de la mobilité et par M. Yves Delacretaz, directeur de l'OCM. MM. Guillaume Zuber, directeur du SSCO et M. Chris Monney, juriste au DT, ont également pris part à plusieurs séances. Quant au procès-verbal, il a été tenu avec précision par M^{me} Caroline Martinuzzi que nous remercions.

La commission a procédé à trois auditions avant le vote d'entrée en matière : le TCS le 7 novembre ainsi que l'ATE et la Ville de Genève le 14 novembre. Il est à relever que la commission aurait souhaité auditionner également les représentants de l'ACG afin d'avoir le point de vue des autres communes. Celle-ci a malheureusement décliné l'offre pour diverses raisons précisées dans le courrier du 16 novembre 2006, adressé au président, et annexé à ce rapport (Annexe 1). Il en a été de même pour une demande d'audition du juriste de l'Office fédéral des routes (OFROU), qui a toutefois rédigé un mémorandum à l'attention de la commission (Annexe 3). Dans un second temps, la commission a encore souhaité entendre les TPG. Cette dernière audition s'est tenue le 28 novembre.

Audition du Touring Club Suisse

Le point de vue du TCS concernant le PL 9857 est présenté par M. Zwahlen, Président du TCS Genève, et M. De Olivera, juriste.

Pour le TCS, ce projet de loi arrive à point nommé à l'heure où l'on peut avoir l'impression que tout et n'importe quoi se réalise à Genève en matière de zones 30. Il rappelle la décision populaire qui a rejeté l'instauration du 30 km/h. Selon lui, les autorités se doivent, dès lors, de respecter la volonté du peuple. Il précise toutefois que le TCS ne s'oppose pas aux zones 30, mais qu'il est d'avis qu'elles doivent uniquement être mises en place dans le réseau de quartiers. D'autre part, selon le TCS, il n'est pas normal que des zones 30 soient aménagées là où de nombreux bus circulent. De plus, ces zones doivent respecter la législation fédérale. Or, l'ordonnance fédérale n'est pas respectée lorsque les expertises ne sont pas effectuées ou lorsque les aménagements sont déficients. Il rappelle qu'il est de la compétence de l'Etat de vérifier que les communes respectent ces dispositions.

Les représentants du TCS sont satisfaits de constater que le projet de loi permet de conserver les passages piétons là où la sécurité l'exige, comme, par exemple, aux abords des écoles, qu'il met l'accent sur la signalisation, qui doit être visible et permettre à un automobiliste de savoir quand il entre et quand il sort d'une zone 30, et qu'il permet enfin de s'assurer que l'aménagement de zones 30 n'entraînent pas de suppressions de places de parking.

Le TCS constate que certains articles du projet de loi visent les conditions de mise en œuvre des zones 30, qui ne sont pas toujours respectées à Genève. Par exemple, l'article 3, alinéa 2, pourrait s'appliquer aux Eaux-Vives et la Jonction, où certains axes, limités à 30 km/h, sont empruntés par les

transports publics. Ou encore, les passages piétons qui ont été régulièrement maintenus, alors qu'ils devraient être l'exception. En ce qui concerne le nombre de places de stationnement, le mode de calcul est douteux et, pour le TCS, il s'agit de vérifier si des places sont créées ou si l'on en supprime. L'article 7 concerne une condition rarement respectée : l'obligation d'informer non seulement les habitants mais également les commerçants de la mise en place d'une zone 30. Enfin, il est fait remarquer qu'il n'est pas adéquat de mentionner, dans la loi, le nom du département chargé d'appliquer ces dispositions puisque les noms changent régulièrement. De même, pour le TCS, il n'est pas logique que deux départements soient en charge des zones 30 (actuellement le DCTI et le DT) ; il serait préférable de désigner un département compétent pour toutes les questions relatives aux transports.

Cette présentation suscite plusieurs remarques ou questions des commissaires :

- Suite aux interventions de certains commissaires, s'étonnant de voir le TCS se préoccuper des transports publics et s'interrogeant sur la position des TPG qui ne souhaiteraient pas circuler en zone 30, son président répond que le TCS a toujours soutenu les transports publics et entretenu des contacts réguliers avec les TPG. Il est également rappelé que, au départ, les transports publics s'étaient opposés à ces zones 30. En effet, la présence de ralentisseurs (« gendarmes couchés » ou « coussins berlinois ») et la généralisation de la priorité de droite dans ces zones posent problème aux TPG.
- Concernant la fluidité du trafic, tout le monde s'accorde à dire qu'elle doit être préservée. Plusieurs commissaires soutiennent que la fluidité n'est pas péjorée par l'aménagement des zones 30. Pour le président du TCS, tout dépend des situations. Pour lui, il est clair qu'une zone 30 sur un axe principal de quartier (comme l'avenue Pictet-De-Rochemont) serait de nature à réduire la fluidité du trafic. Il relève aussi que la fluidité devrait être améliorée par un réaménagement des feux sur certains axes.
- Les représentants du TCS expliquent que, si ce projet donne l'impression qu'il concerne surtout la Ville de Genève, c'est que la polémique, liée au non-respect du droit fédéral, concerne essentiellement la Ville. De plus, les problèmes que connaissent les TPG, sur le plan de la vitesse commerciale, des gendarmes couchés et de la priorité de droite dans les zones 30, sont plus fréquents en ville.
- A une autre question concernant la volonté d'homogénéité de l'aménagement des zones 30, qui ressort du projet de loi, le président du

TCS confirme qu'il est important que les usagers puissent reconnaître partout clairement lorsqu'ils entrent ou sortent d'une zone 30.

- Une députée fait remarquer que le projet de loi va plus loin que l'ordonnance fédérale (Annexe 2), notamment à l'article 4, alinéa 7, lorsqu'il prévoit d'interdire la suppression des places de parking lors de l'aménagement d'une zone 30. Elle rappelle que les deux roues ont un réel besoin de places également et il ne semble pas logique d'exclure la suppression de places lorsqu'il s'agit d'un problème de sécurité. Le TCS précise que 1632 places de stationnement ont disparu depuis 2000, non seulement pour des raisons de sécurité mais aussi pour laisser la place aux deux roues et aux taxis. Il rappelle également que, si le projet de loi mentionne qu'aucune place ne doit être supprimée, il précise également que, en cas de besoin, elles peuvent être réaménagées ailleurs dans le quartier.
- En réponse aux interrogations d'une commissaire, le TCS précise qu'il est logique que le projet de loi insiste sur l'obligation d'une concertation avec les commerçants car l'expérience en Ville de Genève montre que la concertation a surtout concerné les habitants.
- Enfin, à une question sur la taille optimale des zones 30, le TCS répond que cela dépend des situations mais qu'elle doit rester généralement limitée et n'englober en aucun cas les axes prioritaires de quartier.

Au terme de cette première audition, un certain nombre de remarques ou de réflexions sont émises par la commission :

- L'un des commissaire, signataire du projet de loi, précise que, si la Ville de Genève avait mieux respecté les lois en matière de zones 30 et que les autres communes souhaitant en créer avaient pu davantage obtenir satisfaction, ce projet de loi n'aurait pas été nécessaire. Il rappelle que, en Ville, à de nombreuses reprises, il y a eu volonté délibérée de prendre des décisions qui péjoraient le transport privé et le transport professionnel et que la mise en place des zones 30 doit se faire dans le respect des ordonnances fédérales. De plus, il ne comprend pas que certains députés puissent penser qu'il n'est pas nécessaire de consulter les commerçants avant la mise en place de zones 30.
- L'une des députées, opposée à ce projet de loi, précise que le processus de consultation doit concerner tous les représentants du quartier et pas spécifiquement les commerçants. Elle ajoute qu'il n'est pas logique que les transports publics ne puissent pas traverser les zones 30. S'il est vrai que le réseau ne doit pas s'en trouver perturbé, les bus doivent pouvoir

rouler lentement à l'intérieur de ces zones. Par ailleurs, il doit être possible de supprimer des places de parking lorsque la sécurité est en jeu.

- Quelques commissaires font remarquer que plusieurs dispositions du projet de loi sont reprises de l'ordonnance fédérale et se demandent, dès lors, si certains articles ne sont pas de trop ? L'un des signataires répond que ce projet de loi a été élaboré suite au constat du non-respect du droit fédéral. S'il pourrait être prêt à entrer en matière sur la modification de certains articles, il relève que certains points essentiels du projet de loi ne pourront pas être touchés: la possibilité de réversibilité des zones 30, qui ne remplissent pas leurs objectifs, doit être réelle, les places supprimées doivent pouvoir être remplacées à proximité, les aménagements doivent pouvoir être reconnus partout et enfin la technique du « saucissonnage », qui tend à la généralisation des zones 30, doit être combattue.
- A une question portant sur les plans des zones 30 de la Ville et de l'OTC qui ne concordaient pas, le secrétaire adjoint répond que ce n'est plus le cas aujourd'hui. Il précise que la nouvelle hiérarchisation du réseau routier est postérieure à l'établissement des zones 30, ce qui expliquait en partie le manque de coordination entre les cartes. De plus, il rappelle qu'il ne faut pas confondre le débat sur le 30 km/h généralisé et les zones 30 qui, elles, ne concernent que les quartiers.
- En ce qui concerne les TPG, il est rappelé que le problème n'est pas tellement la limitation de la vitesse mais plutôt le fait que les piétons traversent n'importe où en raison de l'absence de passages piétons. C'est sur ce constat que le Conseil municipal de la Ville a demandé le maintien des « Stop » et des passages piétons. Il est vrai que ce n'est pas légal mais cela améliore la situation.
- Concernant quelques exemples cités, comme la zone 30 du boulevard de la Cluse, le secrétaire adjoint explique que l'on ne peut pas parler d'illégalité. Le problème repose sur la manière dont ont été indiqué et supprimé les passages piétons principalement près de la maternité. Sur la base de divers constats, le département a corrigé un certain nombre de choses. Et si la situation peut être encore améliorée, il est faux de dire qu'elle est illégale.

Audition de l'ATE

M. Sami Kanaan, président ATE Genève ; M. Alain Rouiller, collaborateur ATE Suisse et M. Marco Ziegler, président de la Coordination transports, font part de leur position sur le projet de loi 9857.

Ce sujet leur tient particulièrement à cœur car les zones 30 répondent à la fois à des impératifs de sécurité routière et de qualité de la vie dans les quartiers. Ils rappellent, à cet effet, que l'impact de la vitesse lors d'accidents est exponentiel.

S'ils reconnaissent que, en mars 2001, le peuple a refusé la généralisation des zones 30, ils relèvent que l'un des arguments des opposants était qu'une généralisation des zones 30 n'avait pas lieu d'être mais que la création de zones 30 au cas par cas se justifiait.

Plusieurs cas sont ensuite évoqués, qui tendraient à prouver que l'instauration de zones 30, voire de zones rencontre, sur des surfaces importantes, ne susciteraient pas de réactions négatives ; ni pour la suppression de places de parking, ni de cohabitation avec les transports publics. Zürich, Berne, Bienne, pour la Suisse, Aix-en-Provence, Chambéry, Nantes et Lyon, pour la France et Fribourg-en-Brisgau, pour l'Allemagne, sont tour à tour cités en exemple.

Concernant le projet de loi lui-même, ils ont l'impression qu'il s'agit pour une part importante, d'un « copier-coller » du droit fédéral. Les représentants de l'ATE rappellent qu'il n'est pas possible d'entrer en contradiction avec le droit supérieur. En particulier, les dispositions du projet de loi 9857, qui restreignent le droit fédéral, pourraient faire l'objet d'un recours de droit public (article 3, par exemple). A leurs yeux, cela serait regrettable, d'autant plus que le bilan positif du secteur Cluse-Roseraie prouve qu'il est possible de trouver des solutions satisfaisantes.

Lors de la discussion qui suit cette audition, certaines précisions sont encore apportées :

- Les commissaires signataires du projet de loi précisent que le projet de loi 9857 n'a pas pour but de s'opposer au principe des zones 30 mais d'éviter les excès ou certains effets induits négatifs. Ils citent le danger que peut représenter l'aménagement de zones 30 sur des axes principaux de quartiers, fortement fréquentés par les TPG ou le manque de cohérence entre les différentes zones 30 du canton. Ils rappellent que, si ce projet de loi a également pour objectif d'éviter la suppression de places de stationnement, il n'exclut pas qu'elles puissent être déplacées ; notamment pour des raisons de sécurité.
- Les représentants de l'ATE rappellent que, dans la législation fédérale, il n'y a aucune restriction d'emplacement des zones 30 et que l'on ne peut donc pas exclure les routes du réseau secondaire. Concernant la cohabitation avec les transports publics, ils précisent que, si les TPG ne sont pas favorables à ce que toute la Ville soit à 30 km/h, ils ne sont pas

opposés à circuler dans les zones 30. Ce qui peut poser problème pour eux, c'est l'excès de ralentisseurs et de priorités de droite. Enfin, à leur connaissance, les derniers aménagements en zone 30 ont permis le maintien du nombre de places de stationnement. Ils relèvent toutefois qu'il faudrait absolument éviter que ces places soient utilisées par les pendulaires.

Audition de la Ville de Genève

La position de la Ville de Genève au sujet du PL 9857 est exposée par M. Christian Ferrazino, Conseiller administratif en charge de la mobilité.

Le magistrat relève tout d'abord des inexactitudes dans l'exposé des motifs. Il affirme que la création de toute nouvelle zone 30 fait l'objet d'une expertise, puisque cette dernière est obligatoire. Il est également erroné de mentionner qu'il n'y a pas de réévaluation périodique.

Il précise que l'instauration de zones 30 en Ville de Genève vise à assurer la sécurité des habitants et des autres usagers, d'une part, et à lutter contre le bruit, qui dépasse les normes autorisées dans de nombreux quartiers, d'autre part. Il insiste sur le fait que la Ville de Genève n'impose pas les zones 30, mais ne fait que répondre aux demandes des habitants.

Le magistrat passe ensuite en revue les articles du projet de loi et s'arrête sur ceux qui posent problèmes à la Ville de Genève. L'article 3, alinéa 1, semble contraire au droit fédéral alors que l'alinéa 2 l'est totalement. L'esprit de l'article 4 s'écarte de l'ordonnance fédérale, en particulier l'alinéa 6, qui paraît absurde. Quant à l'alinéa 7, il lui semble difficile à respecter. Il rappelle à ce sujet que, dans la plupart des zones 30 instaurées, le bilan des places de stationnement est positif. Et que là où il ne l'est pas, les places supprimées ont été remplacées par des places pour deux roues qui sont à l'heure actuelle insuffisantes. Il est donc faux de laisser entendre que l'instauration des zones 30 supprime systématiquement des places de stationnement. Il relève que l'article 5 reprend le principe de l'expertise de l'ordonnance fédérale mais qu'il ajoute, à l'alinéa 2, l'obligation de prendre en compte l'avis des acteurs concernés. Il relève que l'on pourrait énumérer sur 50 pages toutes les personnes à consulter, mais que ce n'est pas là l'objectif du législateur fédéral. Il suggère, au moins, d'ajouter à la fin de cet alinéa, après « *commerçants* » et « *représentants des transports professionnels* », « par le biais de leur organisation faîtière ». Pour ce qui concerne l'article 6, il précise que l'alinéa 1 reprend, pour l'essentiel, l'ordonnance fédérale, il en va de même à l'alinéa 2 concernant les « *mesures complémentaires nécessaires* ». Enfin, au sujet de l'alinéa 3, il émet de sérieux doutes sur la

possibilité d'évaluer de façon crédible le coût des éventuelles « *mesures complémentaires ou suppressions* ».

De la discussion qui suit cette dernière audition, il ressort en particulier que :

- Malgré le fait que, lors d'implantation de nouvelles zones 30 en Ville de Genève, l'information soit largement diffusée et que les séances de concertations soient ouvertes à tous, il apparaît que l'avis et les intérêts des habitants sont davantage pris en compte que ceux des commerçants.
- Les informations, contenues dans l'exposé des motifs et laissant entendre que les expertises et les évaluations ne seraient pas véritablement effectuées en Ville de Genève, de même que l'idée selon laquelle les places de stationnement seraient systématiquement supprimées, sont à relativiser.
- Même si la plupart des exemples évoqués concernent la Ville de Genève, il ne faut pas oublier que ce projet de loi concerne l'ensemble du canton et qu'il portera donc à conséquence pour toutes les communes.

Vote d'entrée en matière

Avant de passer au vote d'entrée en matière, le président donne la parole au secrétaire adjoint et au directeur de l'OCM afin qu'ils précisent la position du Département du territoire sur le projet de loi 9857.

Pour le département, ce projet de loi reprend, en grande partie, les dispositions du droit fédéral. Si des modifications y sont apportées, il faudra alors modifier la loi genevoise. Mais surtout, le texte du projet de loi va au-delà de ce que prévoient les dispositions fédérales. Il apparaît qu'un certain nombre de dispositions pourraient entrer en contradiction avec le droit fédéral. C'est en particulier le cas de l'article 3, alinéas 1 et 2, et de l'article 6, alinéa 2. Pour s'en assurer, il est proposé de faire traduire un arrêt du Tribunal fédéral et de l'étudier dans le détail puis d'auditionner un juriste de l'office fédéral des routes. Il est rappelé que le droit fédéral prime sur le droit cantonal et qu'il n'est pas possible d'y déroger. Ce projet de loi ne peut donc pas y être contraire. En effet, les zones 30 relèvent de la compétence du droit fédéral. De plus, aucune disposition transitoire ne figure dans ce projet de loi.

Les représentants du département attirent également l'attention de la commission sur le fait que ce projet de loi pose aussi des problèmes quant à sa rigidité. En effet, il ne prévoit aucune exception, ce qui n'est pas envisageable concrètement. De plus, la limitation stricte au réseau de quartier

pose également problème. Ils indiquent enfin que la collaboration entre l'OCM, les communes et la Ville s'est nettement améliorée et ils n'ont pas le sentiment que ce projet de loi soit utile.

Le président souhaite mettre immédiatement aux voix l'entrée en matière du projet de loi 9857. **L'entrée en matière est acceptée** par :

Oui :	9 (2 UDC ; 3 L ; 2 R ; 2 PDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	—

Plusieurs commissaires regrettent que les groupes n'aient pas pu s'exprimer avant le vote. L'entrée en matière étant votée, le président donne la parole à ceux qui souhaitent exposer le point de vue de leur groupe.

Un député PDC précise que la problématique abordée par ce projet de loi est importante pour son groupe, mais que le texte n'est pas acceptable en l'état et qu'il convient de le retravailler.

Pour le commissaire du MCG, ce projet de loi ne sert à rien puisqu'il s'agit d'un « copier-coller » de l'ordonnance fédérale. Il rappelle que les habitants sont favorables à ces zones 30, qu'il devient impossible de rouler à 50 km/h dans les quartiers et que le 30 km/h peut déjà être dangereux. Il indique être uniquement sensible à l'article 4, alinéa 6.

L'une des députées socialistes se déclare surprise que l'on veuille un projet de loi à part pour les zones 30. Quant à la suppression des places de stationnement, elle rappelle qu'il convient de la relativiser. En ce qui concerne la consultation des commerçants, elle considère que la loi sur la circulation routière semble assez claire sur ce point à son article 5. Enfin, elle souhaite que les coûts engendrés par ce projet de loi soient chiffrés. Sa collègue de parti fait remarquer qu'il est clair que ce projet de loi vise la majorité politique de la Ville et certains manques du magistrat en charge de la mobilité, mais qu'il ne sert à rien de les mettre en évidence dans le cadre d'un projet de loi. De plus, de son point de vue, ce texte va à l'encontre du droit fédéral et de l'intérêt des communes.

Un commissaire UDC insiste sur le côté spécieux de certains excès dans les mesures prises ou dans les aménagements effectués. A son avis de telles mesures vont à l'encontre de l'objectif visé. Il arrive un moment où il faut agir. Son collègue de parti précise que l'UDC a voté l'entrée en matière pour ouvrir réellement le débat sur la question.

Un député du groupe des Verts trouve regrettable que, si son but est d'encourager la discussion, ce projet de loi soit si mal ficelé. Il considère que ce n'est pas le travail de la commission de le reprendre. Il lui semble que ce

texte provient de personnes frustrées et que le malaise est perceptible. Il pense que ce n'est pas avec ce genre de projet de loi qu'il est possible d'avancer et regrette que l'entrée en matière ait été votée.

Pour les commissaires libéraux, il ne s'agit en aucun cas d'un combat contre les zones 30. Ce projet de loi ne demande pas de les supprimer, il consiste simplement en une remise en question de la manière de les gérer à Genève. Il est ajouté que la virulence des réactions de certains groupes montre que ce projet de loi a sa raison d'être.

Un commissaire PDC relève que les premières discussions ont clairement fait réapparaître le problème du stationnement à Genève et demande où en sont les réflexions du département sur l'élaboration d'un plan directeur du stationnement. Dès lors que l'un des articles contestés lors des premières auditions concerne la circulation des transports publics dans les zones 30, il demande également que les TPG soient auditionnés.

Le secrétaire adjoint répond à la première question en indiquant que le plan d'action des parcs relais est à bout touchant.

Le président propose d'auditionner encore les TPG ainsi qu'un juriste de l'Office fédéral des routes.

Audition des TPG

Le point de vue des TPG est présenté par M^{me} Fontugne, directrice générale et par MM. Eleouet et Valvoie, respectivement directeur et responsable de l'exploitation.

Sur un plan général, il est tout d'abord précisé que les concertations qui ont lieu avec les autorités donnent l'occasion, dans le cadre des groupes de travail, d'évoquer les zones 30. D'autre part, il est rappelé que les TPG sont acteurs dans le domaine du développement durable et que les zones 30 y participent. En contribuant au report modal, ces zones 30 sont plutôt bénéfiques pour les TPG. Concernant les difficultés pour les TPG de respecter la vitesse commerciale, de multiples variables sont à prendre en considération. Il n'apparaît toutefois pas que la présence de zones 30 soit un élément déterminant, qui serait de nature à compromettre les objectifs du contrat de prestation. Les tests d'éco-conduite ont par exemple démontré qu'une conduite plus fluide avec une vitesse réduite, qui n'est pas saccadée, fait gagner du temps sur la vitesse totale.

Diverses questions des commissaires amènent les représentants des TPG à s'exprimer sur des aspects plus précis du projet de loi :

- Sur la question des problèmes posés par les obstacles physiques, destinés à limiter la vitesse, il est répondu que les consultations systématiques permettent d'éviter que ces obstacles posent problème.
- Concernant la création de zones 30 sur des axes principaux de quartier, largement utilisés par les TPG, il est rappelé que la plupart des axes empruntés par le tram sont en site propre et que les « Stop » y ont été maintenus ; ce qui permet une circulation tout à fait normale. Concernant les autres axes, l'opportunité de maintenir des passages piétons dans les zones sensibles, comme aux Pâquis et à Carouge, a pu être discutée. D'une façon générale, la concertation est excellente et seuls trois recours ont été déposés.
- Il apparaît que le véritable problème provient de la perte de priorité sur les axes empruntés par les transports publics, à l'intérieur des zones 30. Lorsque toutes les règles propres à ces zones sont véritablement appliquées, les piétons peuvent traverser n'importe où ce qui ne facilite pas les choses pour les conducteurs de bus.
- Quant à la situation dans les zones de rencontre, il semble que là aussi les éventuels problèmes soient anticipés dans le cadre des consultations préalables. S'il est vrai que ces zones imposent effectivement des contraintes importantes, il est rappelé que la raison d'être des TPG est de desservir toutes les zones où il y a du monde. Les contraintes doivent donc être intégrées le mieux possible.

Discussion générale avant le deuxième débat

L'audition des TPG n'est pas suivie, comme souhaité, par celle d'un juriste de l'OFROU ; celui-ci ayant préféré transmettre un memorandum. Avant de passer au 2^e débat, plusieurs remarques ou informations complémentaires sont encore apportées.

- Concernant l'audition des TPG, certains commissaires regrettent que ses représentants n'aient pas répondu complètement aux questions posées et que les conditions de l'audition n'aient pas permis aux TPG de s'exprimer tout à fait librement.
- Sur la base de certains passages de l'exposé des motifs et suite aux critiques formulées lors des précédentes séances concernant la politique menée par son département en matière de zones 30, le conseiller d'Etat tient à réagir et à clarifier certains points. Concernant la mise en

application du nouveau plan directeur du réseau routier, il rappelle que son département s'est efforcé d'appliquer rigoureusement les décisions prises par le Grand Conseil. Tous les organes concernés ont été informés et tout a été fait pour adapter au mieux les ouvrages déjà mis en place dans les zones 30. L'administration a pour habitude d'exécuter ce que le Grand Conseil décide. Il ne faut donc pas jeter le soupçon en insinuant qu'elle violerait délibérément la loi. Tout est fait pour la respecter et s'il peut y avoir ponctuellement un problème, ce n'est en aucun cas fait sciemment. Il considère que les auteurs du projet de loi feraient mieux de s'interroger sur la légalité de certaines des dispositions qu'ils proposent. Il regrette, à ce sujet, que le juriste de l'OFROU n'ait pas voulu se déplacer pour l'audition demandée. Il suggère néanmoins aux députés de prendre connaissance du mémorandum qu'il a rédigé (voir annexe 2).

- L'un des signataires du projet de loi souligne que la législation est actuellement largement interprétée. Les zones 30 devraient être clairement identifiables ; ce qui n'est pas le cas, car la définition des zones 30 n'est elle-même pas claire. Sur ce point, il lui est répondu que, s'il y a eu quelques tensions entre les communes et l'OCM, c'est justement parce que l'OCM a veillé à la stricte application de l'ordonnance fédérale et que cela a heurté quelques personnes au début. En ce qui concerne la priorité de droite dans les zones 30, elle se règle selon l'ordonnance mais quand les exceptions le permettent, il est possible d'y déroger.
- Un commissaire PDC regrette que l'ACG n'ait pas souhaité être auditionnée. S'il est acquis à la nécessité d'une certaine homogénéité des zones 30 sur l'ensemble du territoire cantonal, il aurait trouvé important d'entendre l'avis des communes sur la seconde partie de l'article 4, alinéa 2, qui lui paraît difficilement applicable. Le conseiller d'Etat précise que, si cet alinéa ne semble pas poser de problème du point de vue de la compatibilité avec le droit fédéral, il voit effectivement mal comment imposer aux communes de démanteler, même partiellement, des aménagements déjà réalisés.
- Sur la base des conclusions du mémorandum de l'OFROU, une députée socialiste suggère aux auteurs du projet de loi de suspendre son traitement dans l'attente de pouvoir statuer sur sa légalité. L'un des auteurs propose simplement de reporter le 2^e débat d'une semaine, afin de permettre d'apporter au texte les amendements qui s'imposent. Il en sera fait ainsi, mais le Président considère qu'une semaine supplémentaire n'est pas nécessaire pour le faire et demande que les propositions d'amendements parviennent aux commissaires deux jours avant la séance.

- Pour conclure, le conseiller d’Etat en appelle au bon sens. Il rappelle que le Grand Conseil a donné, par voie de résolution, des indications sur la mise en application des zones 30. Celles-ci ont été suivies et l’autorité cantonale s’efforce d’appliquer le droit fédéral. Les toilettes demandés sont souvent compliqués à réaliser et doivent pouvoir se justifier. Il prend l’exemple de l’IUE qui demandait de renoncer à la zone 30 de la rue de Carouge. Or, selon les études, cette zone semblait parfaitement réalisable, car rien n’entrave le passage du tram et il existe des possibilités de contournement de la rue. Concernant les TPG, il trouverait utile de distinguer les lignes rapides à cadence accélérée, des lignes de quartiers permettant des gains de connexion.

Deuxième débat

Un commissaire exprime son regret que la commission ne se soit pas donné une semaine supplémentaire pour discuter des amendements. L’un des signataires du projet de loi suggère alors de terminer le 2^e débat lors de la présente séance et d’attendre la semaine suivante pour le 3^e débat, afin de donner du temps à chacun et de pouvoir, le cas échéant, apporter les dernières modifications.

Le président passe à la lecture article par article du projet de loi 9857.

Article 1

Cet article n’appelle aucun commentaire. Le président le met alors aux voix et il **est accepté** :

Oui :	6 (3 L ; 1 R ; 1 UDC ; 1 PDC)
Non :	5 (3 S ; 2 Ve)
Abstention :	–

Article 2

Suite à une demande de la commission de ne pas nommer le département, le directeur de l’OCM propose d’utiliser les termes « Département compétent ».

Le président met aux voix **la proposition d’amendement** ainsi formulée : « *Département compétent* » et elle **est acceptée** :

Oui :	6 (3 L ; 1 R ; 1 UDC ; 1 PDC)
Non :	5 (3 S ; 2 Ve)
Abstention :	–

Le président met aux voix l'article 2 tel qu'amendé et il est accepté :

Oui :	6 (3 L ; 1 R ; 1 UDC ; 1 PDC)
Non :	5 (3 S ; 2 Ve)
Abstention :	—

Article 3

Alinéa 1

Le président rappelle l'amendement proposé par un député libéral, signataire du projet de loi : « *Les zones 30 et les zones de rencontre sont exclusivement prévues sur le réseau de quartier, au sens de l'article 3A, alinéa 3, de la loi sur les routes. Exceptionnellement, une dérogation peut être admise pour tenir compte d'un intérêt majeur* ».

Un second amendement d'un député libéral suggère plutôt de remplacer le terme « exclusivement » par le terme « **principalement** ». En effet, le terme exclusivement semble poser problème par rapport au droit fédéral.

Un député PDC fait alors remarquer que, si cette modification est apportée, la seconde phrase de l'alinéa n'a plus lieu d'être.

Le Président met d'abord aux voix **le second amendement**, qui remplace « *exclusivement* » par « *principalement* » ; celui-ci **est accepté** :

Oui :	8 (2 S ; 3 L ; 1 R ; 1 UDC ; 1 PDC)
Non :	—
Abstentions :	3 (1 S ; 2 Ve)

Suit alors une longue discussion pour déterminer s'il convient de supprimer la seconde phrase de l'alinéa 1, du fait que le terme « principalement » permet des dérogations. Diverses interprétations du memorandum de l'OFROU viennent appuyer les deux points de vue. Le juriste du département rappelle toutefois qu'il est contraire au droit fédéral d'introduire cette notion de dérogation.

Une nouvelle proposition d'amendement d'un commissaire libéral, consistant à supprimer le terme « *exceptionnellement* » et à faire figurer « **des dérogations peuvent être admises** » au lieu de « *une dérogation peut être admise* » est alors mise aux voix. **Cet amendement est rejeté** :

Oui :	4 (3 L ; 1 UDC)
Non :	7 (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

Le président met ensuite aux voix l'**amendement initial**, comprenant la seconde phrase contestée, et celui-ci **est rejeté** :

Oui :	4 (3 L ; 1 UDC)
Non :	7 (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

Enfin, le président met aux voix l'**alinéa 1, tel qu'amendé**, comme suit :
 « *Les zones 30 et les zones de rencontre sont principalement prévues sur le réseau de quartier, au sens de l'article 3A, alinéa 3, de la loi sur les routes* ».

Cet alinéa **n'est pas accepté** :

Oui :	6 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	–

Alinéa 2

Une commissaire des Verts rappelle que cet alinéa pose un problème de compatibilité avec le droit fédéral et demande des éclaircissements à ce sujet avant de passer au vote.

Le Conseiller d'Etat explique que, dans le règlement d'application de la loi sur les routes, une distinction hiérarchique, dans la classification du réseau de transport public, est faite. Il y a les lignes centrales (celles qui passent par Bel-Air, Cornavin et Rive, par exemple) et les lignes principales. Il déclare que l'amendement proposé est fondé mais que pour le rendre conforme au droit fédéral, il faudrait y ajouter « **en principe** ».

Le directeur de l'OCM suggère également de remplacer les termes « *lignes centrales et principales* » par « *les lignes de transport public urbaines principales* ».

Les commissaires du groupe libéral soulignent que cette proposition va dans le bon sens. Car cet alinéa ne concerne effectivement pas les petites lignes, comme celles de la Vieille-Ville, qui ne sont en aucun cas visées par cette disposition. Quant aux termes « *en principe* », ils n'y voient aucune objection.

Le président met alors aux voix l'amendement suivant : « **En principe, elles ne peuvent pas s'appliquer aux voies de communication utilisées par des lignes de transports publics urbaines principales** ». **Cet amendement est accepté** :

Oui :	7 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R ; 1 S)
Non :	–
Abstentions :	5 (2 S ; 1 MCG ; 2 Ve)

Il met ensuite aux voix l'alinéa 2 tel qu'amendé et il n'est pas accepté :

Oui :	6 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	—

Alinéa 3

Le conseiller d'Etat fait remarquer que cet alinéa est contraire au droit fédéral et qu'il pose un problème conceptuel. En effet, c'est le principe de proportionnalité qui régit toutes les activités de l'administration à chaque fois qu'une décision est prise. Selon lui, l'importance de la surface restreinte n'est pas forcément liée au principe de proportionnalité et la seule chose qui est certaine c'est qu'il n'est pas possible de mettre toute la ville en zone 30. Pour le reste, il ne lui semble pas adéquat d'intervenir sur cet aspect.

Un commissaire PDC relève également que la notion de « surface restreinte » n'est pas claire et que le principe de proportionnalité veut précisément que l'on s'adapte aux circonstances.

Le président met aux voix **cet alinéa 3 qui est refusé** :

Oui :	5 (1 UDC ; 3 L ; 1 R)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 PDC)

Aucun alinéa de cet article 3 n'ayant été accepté, **l'article 3 est refusé**.

Article 4

Alinéa 1

Le président met aux voix **l'alinéa 1 et il est accepté** :

Oui :	6 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R)
Non :	5 (2 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 S)

Alinéa 2

Une commissaire socialiste demande ce qu'il advient des zones existantes. Elle doute qu'il s'agisse d'une bonne chose que de tout modifier lorsque de nombreux investissements ont déjà été exécutés.

Un député libéral rappelle que dans cet alinéa il est aussi question de sécurité et qu'à cet effet la logique voudrait que la signalisation soit la même partout.

Un commissaire PDC se dit favorable à cet objectif mais il ne lui semble pas pertinent de demander aux communes de renoncer à des aménagements qui ont souvent fait l'objet d'investissements très lourds.

Le conseiller d'Etat rappelle qu'il s'agit d'un domaine réglementé par le droit fédéral. L'ordonnance indique que le Département des transports fixe les exigences requises pour la signalisation et le marquage des zones 30. Cet alinéa va donc trop loin, principalement la dernière phrase, qui pourrait conduire à devoir démanteler les aménagements existants. Il est aussi contraire au droit fédéral d'adopter un modèle d'aménagement spécifique au canton. Il conviendrait également de définir le terme « éléments d'aménagement ».

Un commissaire libéral explique que cet alinéa a pour objectif de rendre les zones 30 mieux reconnaissables qu'actuellement, mais il admet que le terme « identiques » est peut-être excessif. Pour lui, l'objectif de cet article va clairement dans le sens de la législation fédérale. Il pense qu'il faudrait demander l'avis des communes sur ce second alinéa.

Le conseiller d'Etat précise que l'ordonnance est très claire en ce qui concerne les aménagements (articles 4 et 5). La seconde phrase de cet alinéa est donc contre-productive.

Pour une commissaire socialiste, il semble évident que les zones 30 se doivent d'être homogènes et reconnaissables au niveau suisse. Cependant, il ne lui paraît logique que cette harmonisation soit propre à Genève et différente des autres cantons.

Le député PDC souligne, une fois encore, que l'objectif de cet alinéa va dans le bon sens mais que la seconde partie ne convient pas.

Le président met donc aux voix la **suppression de la seconde phrase** de l'alinéa, qui est **acceptée à l'unanimité** :

Oui :	12 (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R ; 1MCG)
Non :	—
Abstention :	—

Le président met alors aux voix **l'alinéa 2 tel qu'amendé** et il est **refusé** :

Oui :	5 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

Alinéa 3

Du côté des commissaires opposés au projet de loi, il est fait remarquer que cet alinéa reprend l'article 4, alinéa 1, de l'ordonnance fédérale et l'on se demande, dès lors, pourquoi vouloir « enfoncer des portes ouvertes » !

Un député libéral répond que c'est sans doute parce que, à Genève, les portes sont parfois fermées ...

Le président le met aux voix et il **est accepté** :

Oui :	7 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R ; 1 S)
Non :	3 (2 Ve ; 1 MCG)
Abstentions :	2 (2 S)

Alinéa 4

Une commissaire socialiste répète qu'il est inutile d'enfoncer des portes ouvertes. Un député libéral lui répond que s'il est nécessaire d'enfoncer des portes ouvertes, c'est que la loi n'est pas respectée à Genève.

Le conseiller d'Etat précise qu'il faut admettre que l'administration n'est pas infaillible et qu'il est possible qu'elle se trompe parfois. Mais il existe une autorité de contrôle et chaque décision prise est sujette à recours. En ce qui concerne les zones 30, ce ne sont pas les recours qui manquent. Si l'on estime que l'administration n'effectue pas son travail, ce n'est pas en faisant du « copier-coller » que l'on changera les choses. Cela revient à créer la confusion dans l'application du droit. Il s'agit d'un travail dommageable qui n'est pas du tout bénéfique au niveau législatif.

Les commissaires du groupe libéral ne partagent pas l'interprétation du conseiller d'Etat et citent l'exemple de la rue des Epinettes où il y a 4 stops, alors que cet aménagement, contraire au droit fédéral, a été accepté par l'autorité cantonale.

Le conseiller d'Etat précise que chacun sait que la formule des 4 stops ne se trouve qu'à Genève et que cette mesure a été admise par le Conseil fédéral car elle renforce fortement la prudence.

Un commissaire libéral regrette que les exceptions aillent toujours dans le même sens.

Le conseiller d'Etat admet que le principe des zones 30, avec priorité de droite et suppression des passages piétons, a pu créer des tensions car les zones 30 présentent des avantages mais aussi des contraintes. Le Grand Conseil a souhaité que ces zones 30 soient limitées aux quartiers. Ce principe est respecté depuis la nouvelle hiérarchie du réseau routier. Quant aux 4 stops, ils ont été aménagés tant que cela paraissait légal. Depuis, plus aucun

n'a été mis en place. Ceux qui étaient déjà présents n'ont pas été supprimés, car il aurait fallu aménager des giratoires coûteux alors que l'aménagement actuel permet une sécurité efficace.

Dans la discussion qui suit, certains commissaires regrettent que ce projet de loi semble avoir pour but de régler des comptes.

Le président met aux voix **l'alinéa 4** et il **est accepté** :

Oui :	6 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R)
Non :	4 (1 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstentions :	2 (2 S)

Alinéa 5

Suite à une question d'une députée socialiste concernant le sens de cet alinéa, l'un des signataires indique qu'il s'agit de mettre en place les aménagements nécessaires pour rappeler aux automobilistes qu'ils se trouvent dans une zone 30 et pour les inciter à respecter la vitesse prescrite. Il donne l'exemple de la rue Dancet où les aménagements sont insuffisants.

Le directeur de l'OCM admet que, suite au bilan effectué dans le quartier, les aménagements de la rue Dancet doivent effectivement être améliorés. Des propositions de la commune sont attendues à ce sujet. Il explique que le choix des aménagements à mettre en place varie selon les situations constatées. C'est la vitesse respectée par environ 85% des automobilistes qui est prise en considération. Si celle-ci est inférieure à 30 km/h, on estime que les marquages et les panneaux sont suffisants. Si la vitesse avoisine les 40 km/h, des aménagements légers sont mis en place. Enfin, si elle est supérieure à 40 km/h, des aménagements plus importants sont créés. Même s'il est vrai que des contrôles sont préalablement nécessaires, des aménagements sont possibles dans chacune des zones.

Pour un commissaire PDC cet alinéa relève du bon sens. Tout le monde en comprend l'esprit. Selon lui, il n'est pas utile d'attendre des bilans pour prévoir certains aménagements de ralentissement sur des « axes rectilignes d'une certaine importance ».

Tout en approuvant les aménagements des zones 30, destinés à faire respecter la vitesse, une députée socialiste signale qu'elle votera contre cet alinéa, car il est identique à l'article 5 de l'ordonnance fédérale. Elle trouve que la commission effectue un travail inutile. Cet avis est partagé par une commissaire des Verts.

Une commissaire socialiste fait encore remarquer que la mise en place des zones 30 a été difficile et a provoqué de grands changements dans les

mentalités et les pratiques. Les évaluations sont en cours et les adaptations nécessaires seront effectuées. Il faut admettre que les mesures de correction vont être faites. Elle remarque que c'est le rythme de la procédure qui semble ne pas convenir aux auteurs du projet de loi.

Un commissaire libéral souligne que les auteurs de ce projet sont lassés d'attendre que la situation s'améliore. Il rappelle que la généralisation du 30 km/h a été rejetée en votation populaire. Or, la carte des zones 30 actuelle prouve que cette volonté n'est pas respectée. Il ajoute que le magistrat de la Ville a indiqué que quatre zones 30 supplémentaires étaient projetées en Ville de Genève.

Son collègue de parti explique que ce projet de loi, même s'il ne fait pas l'unanimité, aura au moins eu le mérite d'ouvrir le débat sur un aspect important de la mobilité à Genève. Certains points ont pu être clarifiés grâce à ce projet de loi, alors que jusque-là les autres démarches n'ont jamais abouti.

Une commissaire socialiste n'est pas de cet avis et, à entendre les signataires, il lui semble que ce projet de loi a davantage pour but de lutter contre la généralisation des zones 30 que d'y améliorer la sécurité.

Le président met aux voix **l'alinéa 5** et il **n'est pas accepté** :

Oui :	6 (1 PDC ; 1 UDC ; 3 L ; 1 R)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	–

Concernant la fin du 2^e débat, il est à relever que les discussions et les votes relatés ci-dessous se sont déroulés lors de la séance suivante ; ce qui explique que le nombre de voix exprimées diffère de ce qui précède.

Alinéa 6

Selon une députée socialiste, cet alinéa n'a aucun sens.

L'un des signataires indique que certains aménagements des zones 30 peuvent causer des nuisances sonores. C'est le cas, par exemple, des coussins berlinois. En effet, les automobilistes ont tendance à accélérer ou à rétrograder pour les traverser. Un commissaire UDC confirme cette réalité.

Une autre députée socialiste se déclare sidérée par ce discours. Plus une voiture circule rapidement, plus elle fait de bruit. Plus la voiture circule lentement, moins elle en fait et moins elle pollue...

A ce sujet, le secrétaire adjoint rappelle que les zones 30 ont aussi été créées pour lutter contre le bruit et la pollution dans les quartiers. Il confirme

que certains aménagements peuvent causer du bruit et doivent être revus, mais il suggère de comparer ce qui est comparable. En matière de bruit, il affirme que la situation s'est clairement améliorée depuis l'instauration des zones 30. Il explique que ce sont plutôt les feux, destinés à réguler les passages piétons et fréquemment demandés par les communes, qui créent le plus de nuisances sonores. Quant au bruit provoqué par certains automobilistes, qui accélèrent, freinent ou rétrogradent aux abords des coussins berlinois, il s'explique par le fait qu'ils ne respectent pas le 30 km/h.

Pour un commissaire UDC, l'idéal serait évidemment que tous les automobilistes respectent le 30 km/h, mais alors les aménagements de ralentissement ne seraient plus nécessaires. Selon lui, il ne faut pas être hypocrite et cet alinéa doit être maintenu.

Une députée PDC partage l'avis du secrétaire adjoint concernant les feux. Par contre, elle confirme que les gendarmes couchés sont source de bruit. Elle indique que cet alinéa ne fait de mal à personne, dès lors que tout le monde est d'accord pour reconnaître que les nuisances sonores posent problème.

L'un des signataires précise que cet alinéa ne sous-entend pas que le bruit a augmenté depuis l'introduction des zones 30 mais simplement que lorsque les voitures roulent lentement, le moindre coup d'accélérateur ou de frein fait du bruit. Il pense que cet alinéa a son importance dans ce projet de loi.

Le secrétaire adjoint précise encore que l'introduction d'une zone 30 impose de vérifier qu'elle n'engendre pas d'effets négatifs. Selon lui, cette disposition n'est pas problématique mais inutile. Cet avis est partagé par une commissaire socialiste. Pour elle, l'ordonnance fédérale (article 3, lettre f) est suffisante.

Le président met aux voix **l'alinéa 6** et il **est accepté** :

Oui :	8 (2 PDC ; 1 R ; 3 L ; 2 UDC)
Non :	5 (3 S ; 2 Ve)
Abstentions :	2 (1 MCG ; 1 R)

Alinéa 7

Au sujet de cet alinéa, le directeur de l'OCM tient à rappeler que le bilan du stationnement est positif. De plus, les zones 30 ont globalement permis de créer davantage de places pour deux-roues. Saint-Jean et les Délices sont les seuls quartiers où des places de stationnement ont été supprimées. En ce qui concerne les autres zones 30, les bilans sont bons et même largement positifs pour les deux-roues. Quant aux deux projets aux Eaux-Vives et à la Jonction, ils présentent tous deux des bilans positifs pour les voitures et les deux-roues.

Un député UDC aimerait avoir confirmation qu'il s'agit bien de bilans positifs au sein des zones 30 ? Le Directeur confirme.

Une commissaire des Verts fait remarquer que la dernière partie de l'alinéa « *notamment par l'aménagement de stationnement en épi* » est trop précise pour figurer dans une loi.

Le secrétaire adjoint ajoute qu'il n'est pas toujours possible de réaliser des places en épi ; cela pour des questions de sécurité notamment pour permettre l'accès aux pompiers.

L'un des signataires déclare ne voir aucun inconvénient à supprimer la fin de l'alinéa. Cet alinéa a été rédigé dans le but de préserver un contingent de places suffisant. Il propose donc formellement un amendement avec la suppression de cette dernière partie.

Un commissaire UDC, favorable au maintien de cet alinéa et d'accord avec la suppression de sa dernière partie, se déclare satisfait d'entendre que le bilan des places de stationnement semble positif pour les zones 30.

Selon un député PDC, cet alinéa ne pose pas de problème particulier et sera de nature à inciter les différents acteurs à se soucier de la problématique du stationnement dans les zones 30. Il est aussi d'avis que la fin de l'alinéa peut être supprimée sans inconvénient.

Le directeur de l'OCM souligne qu'il ne faut pas penser uniquement aux zones 30 de la Ville, mais qu'il faut également se soucier des zones 30 dans les autres communes. Il craint que cet alinéa n'impose des conditions trop lourdes aux petites communes.

Le secrétaire adjoint ajoute que, si le principe énoncé dans cet alinéa est appliqué à la lettre, il ne sera plus possible de créer une zone 30 si une seule place est supprimée sans pouvoir être remplacée. La situation serait absurde et il faudrait alors expliquer à une petite commune qu'elle n'a pas droit à une zone 30 parce qu'une place perdue ne peut pas être compensée.

Une commissaire PDC suggère alors de supprimer le terme « immédiate ». A son avis, il faut rester général et abstrait dans un projet de loi. C'est le règlement d'application qui doit préciser les choses. Elle donne l'exemple de Choulex qui possède des parkings à l'entrée du centre du village.

Le secrétaire adjoint confirme que cet alinéa pose problème en particulier du fait du terme « immédiate ». Il insiste sur la limitation qu'introduit cet alinéa sous cette forme. Suite à une question portant sur une divergence de chiffres concernant les places supprimées, il précise que les chiffres du TCS sont clairs tout comme les chiffres de l'OCM. Cependant, ils ne s'appliquent pas à la même problématique. En effet, les chiffres énoncés par le TCS

évoquent tous les aménagements, y compris ceux effectués en dehors des zones 30. Les chiffres de l'OCM s'appliquent, quant à eux, uniquement aux zones 30. Il reconnaît que le nombre de places est en baisse pour d'autres aménagements mais que le bilan est positif pour les zones 30.

Un commissaire libéral, signataire du projet de loi, indique s'opposer à la suppression du terme « immédiate ». Selon lui, ce terme est important pour éviter une interprétation trop large de cet alinéa. Pour lui, il n'est par exemple pas acceptable de supprimer des places aux Eaux-Vives sous prétexte d'une extension du parking sous-lacustre. En ce qui concerne Choulex, il trouve normal qu'il persiste des places au centre des villages pour les commerces, même en zone 30. Il rappelle que, s'il y avait autant de rigueur dans l'application de l'ordonnance fédérale, cet alinéa 7 ne serait pas nécessaire.

Un député socialiste se dit perplexe face à ce projet de loi. Il ne sait pas s'il faut en rire ou s'il faut s'atteler à en faire quelque chose. Il se demande s'il est vraiment raisonnable d'avoir une telle exigence. Un amendement indiquant « lorsque cela s'avère nécessaire » pourrait convenir.

Concernant l'aménagement de zones 30 dans les communes périphériques, un commissaire PDC déclare ne pas partager les craintes du département. L'expérience lui a montré qu'il est relativement aisé de trouver des places de remplacement à proximité, car il est fréquent que dans les nouvelles zones la taille de la chaussée soit réduite, pour limiter la vitesse, en alternant le stationnement de part et d'autre de la route. Cet alinéa, en l'état, ne pose aucun problème. Pour ceux qui craignent que l'on en fasse trop pour la voiture, il rappelle que cet alinéa parle de « places de stationnement » sans préciser s'il s'agit de places pour voitures ou pour deux roues...

Un député socialiste veut bien comprendre qu'il pourrait éventuellement s'agir de places au sens large et pas uniquement destinées aux voitures. Mais il donne l'exemple de Plan-les-Ouates qui possède trop de places de stationnement. Cet alinéa 7 pourrait inciter à créer des espaces bitumés qui ne serviraient à rien. Pour lui, il s'agit d'un gaspillage d'espace public.

Le président met d'abord aux voix le second amendement, consistant à **supprimer** de l'alinéa le terme « *immédiate* ». **Cet amendement n'est pas accepté :**

Oui :	5 (2 S ; 2 Ve ; 1 PDC)
Non :	7 (2 R ; 3 L ; 2 UDC)
Abstentions :	3 (1 PDC ; 1 MCG ; 1 S)

Le président met ensuite aux voix **le premier amendement**, à savoir **la suppression de la fin de l'alinéa** et ce vote **est accepté** :

Oui :	9 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L)
Non :	1 (1 S)
Abstentions :	5 (2 S, 2 Ve ; 1 MCG)

Le Président met alors aux voix **l'alinéa 7, tel qu'amendé** : « *Lors de la création d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre, le nombre total de places de stationnement dans le périmètre concerné ne doit pas diminuer. Si cette condition ne peut être réalisée, un nombre au moins égal de places de stationnement est créé à proximité immédiate de la zone.* ». Cet alinéa **est accepté** :

Oui :	8 (1 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L)
Non :	6 (3 S; 2 Ve; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 PDC)

Le président met enfin aux voix **l'article 4 dans son ensemble avec ses alinéas tels qu'amendés** précédemment et lors de la dernière séance. Il rappelle que les alinéas 2 et 5 n'avaient alors pas été acceptés. Cet article **est accepté** :

Oui :	9 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L)
Non :	6 (3 S; 2 Ve; 1 MCG)
Abstention :	–

Article 5

Alinéa 1

Selon le commissaire MCG, l'alinéa 1 ne peut pas être voté puisque l'article 3 a été refusé et que cet alinéa mentionne l'article 3. De plus, il considère que de demander le respect de l'ordonnance fédérale, qui doit de toute façon être respectée, n'a pas de sens.

L'un des signataires répond que cet article peut demeurer car il permet d'objectiver les mesures visées.

Une députée des Verts signale qu'une loi d'application n'a pas pour vocation de demander d'appliquer une ordonnance. La loi fédérale est suffisamment précise.

Le secrétaire adjoint invite les députés à lire l'article 3 de l'ordonnance, article qui est très complet et plus précis que cet article 5 en question.

L'un des signataires libéral propose l'amendement suivant : « (...) *L'expertise doit en outre démontrer que les conditions de l'article 4 de la présente loi sont respectées* ».

Le président met aux voix **cet amendement** et il **est accepté** :

Oui :	7 (2 R ; 3 L ; 2 UDC)
Non :	—
Abstentions :	8 (3 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 1 MCG)

Le président met alors aux voix **l'alinéa 1 tel qu'amendé** et il **est accepté** :

Oui :	9 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	—

Alinéa 2

Un commissaire UDC propose l'amendement suivant : « (...) *l'expertise doit par ailleurs contenir l'avis des habitants, des commerçants et des représentants des transports professionnels*. »

Une députée socialiste propose, quant à elle : « (...) *l'expertise doit par ailleurs contenir l'avis des milieux concernés*. ».

Le signataire libéral déclare approuver l'amendement de son collègue UDC mais considère que l'amendement socialiste est trop général.

Un député PDC souligne que, dans cet alinéa, il est question d'une zone de rencontre envisagée « dans un quartier commercial ». Il est, par conséquent, important de mettre en évidence l'avis des commerçants.

Le commissaire MCG propose d'employer le terme « *riverains* » afin d'englober tout le monde.

Le directeur de l'OCM rappelle à ce sujet les propos du magistrat de la Ville qui évoquait la consultation des organisations faïtières. Un commissaire PDC croit se souvenir que le conseiller administratif avait précisé qu'il entendait, par organisations faïtières, les organisations de quartier.

Le commissaire MCG déclare retirer son amendement.

Le président met d'abord aux voix **l'amendement socialiste** et il **n'est pas accepté** :

Oui :	5 (3 S ; 2 Ve)
Non :	8 (2 PDC ; 1 R ; 3 L ; 2 UDC)
Abstentions :	2 (1 R ; 1 MCG)

L'amendement UDC est ensuite mis aux voix et il **est accepté** :

Oui : 11 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L ; 2 S)
Non : –
Abstentions : 4 (1 S ; 2 Ve ; 1 MCG)

Puis, le président met aux voix **l'alinéa 2 tel qu'amendé** et il **est accepté** :

Oui : 9 (2 PDC ; 3 L ; 2 R ; 2 UDC)
Non : 6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention : –

Enfin, c'est **l'article 5 au complet** qui est mis aux voix et cet article est **accepté** :

Oui : 9 (2 PDC ; 3 L ; 2 R ; 2 UDC)
Non : 6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention : –

Article 6

Alinéa 1

Le secrétaire adjoint signale que selon la pratique actuelle, ce n'est pas le département qui procède aux vérifications mais les requérants. Ceux-ci doivent présenter un rapport qui est examiné par l'OCM. Le directeur de l'OCM précise que cette remarque concerne aussi l'article 5, au sujet de l'expertise. L'OCM contrôle l'expertise mais c'est le propriétaire de la route, le plus souvent la commune, qui doit l'effectuer.

Sur la base de ces remarques, l'un des signataires du groupe libéral propose l'amendement suivant: « *Au plus tard un an après la mise en service de la zone, le département procède à une évaluation **sur la base d'un bilan réalisé par les requérants.** (...)* ».

A une question du président, qui demande si un an suffit pour évaluer le nombre d'accidents, le directeur répond que la police demande souvent un délai supplémentaire. Tout dépend des cas et, pour certaines zones 30, le bilan peut être effectué avant cette période d'un an.

Le président met aux voix **l'amendement libéral** et il **est accepté** :

Oui : 11 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L ; 2 S)
Non : –
Abstentions : 4 (1 S ; 2 Ve ; 1 MCG)

Le président met alors aux voix **cet alinéa 1 tel qu'amendé** et il est **accepté** :

Oui :	9 (2 PDC ; 3 L ; 2 R ; 2 UDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	—

Alinéa 2

Un député PDC considère que la fin de la première phrase (« *décide la suppression de la zone en rétablissant la situation initiale* ») n'est pas admissible pour les communes, qui investissent des sommes importantes pour ces réalisations, et propose sa suppression.

Les commissaires socialistes font remarquer que cette mesure n'est ni sensée, ni pertinente, puisqu'elle permettrait, après seulement un an, de supprimer tous les aménagements déjà effectués y compris les places de stationnement. Ils rappellent également que les conséquences de cette mesure n'ont pas été chiffrées alors que les coûts doivent absolument être pris en considération.

L'un des signataires du groupe libéral indique que cet alinéa visait surtout les mesures complémentaires à apporter dans certaines zones, mais il comprend le souci du groupe PDC et se rallie à son amendement.

Pour le commissaire MCG, cet alinéa n'a pas de sens car, dans les zones à risque, le bureau de prévention des accidents et l'OCM prennent déjà les mesures nécessaires.

Le secrétaire adjoint fait remarquer que cet alinéa a un sens dans la mesure où il montre que chaque zone 30 est perfectible. Cependant, il considère que c'est aller trop loin que de prévoir la suppression d'une zone parce qu'elle n'est pas parfaite et qu'il convient de l'améliorer avant de la supprimer.

Suite à cette dernière remarque, le commissaire signataire du groupe libéral propose l'amendement suivant : « *Si les objectifs n'ont pas été atteints, le département fait prendre les mesures complémentaires ou correctives nécessaires (...).* ».

Le commissaire MCG souligne encore que, si ces mesures correctives ne sont pas prises à temps, cela peut créer de graves problèmes.

Le président met d'abord aux voix **l'amendement du groupe PDC**, à savoir, la suppression de la 2^e partie de la première phrase « *ou décide la suppression de la zone en rétablissant la situation initiale* ». Ce vote **est accepté** :

Oui :	9 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L)
Non :	—
Abstentions :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)

Il met ensuite aux voix **l'amendement du groupe libéral**: « *Si les objectifs n'ont pas été atteints, le département fait prendre les mesures complémentaires ou correctives nécessaires.* ». Ce vote **est accepté** :

Oui :	9 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L)
Non :	—
Abstentions :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)

Le président met enfin aux voix **l'alinéa 2 tel qu'amendé** et il **est accepté** :

Oui :	8 (2 PDC ; 2 UDC ; 1 R ; 3 L)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

Alinéa 3

Un commissaire UDC suggère d'ajouter à nouveau la mention « *mesures complémentaires ou correctives* ».

Le secrétaire adjoint signale que, du point de vue budgétaire, il doute que cet alinéa soit acceptable par la Commission des finances ou par les autorités communales. Il pense que, s'il doit y avoir des mesures correctives, une demande de crédit supplémentaire est nécessaire.

L'un des commissaires signataires du groupe libéral propose de supprimer l'alinéa 3.

Le président met aux voix **la suppression de cet alinéa 3** qui **est acceptée** :

Oui :	14 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L ; 3 S ; 2 Ve)
Non :	—
Abstention :	1 (1 MCG)

Il met ensuite aux voix **l'article 6 dans sa totalité** et celui-ci **est accepté** :

Oui :	8 (2 PDC ; 2 UDC ; 1 R ; 3 L)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

Article 7

Le secrétaire adjoint indique qu'il en est de même pour cet article que précédemment : ce sont les requérants qui fournissent l'information.

Le président met alors aux voix l'amendement suivant : « *Les habitants et commerçants sis à l'intérieur d'une zone 30 ou zone de rencontre sont informés par le requérant des résultats de l'expertise et du bilan ultérieur.* ».

Cet amendement est accepté :

Oui :	10 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L ; 1 S)
Non :	—
Abstentions :	5 (2 S ; 2 Ve ; 1 MCG)

Le président met ensuite aux voix **l'article 7 tel qu'amendé** et il est **accepté :**

Oui :	8 (2 PDC ; 2 UDC ; 1 R ; 3 L)
Non :	5 (3 S ; 2 Ve)
Abstentions :	2 (1 R ; 1 MCG)

Article 8

Une députée des Verts demande si des dispositions transitoires ont été prévues.

Un commissaire PDC relève que tous les points qui pouvaient poser un problème de mise en application ont été supprimés et que des dispositions transitoires ne se justifient donc pas.

Le directeur de l'OCM fait remarquer par ailleurs que l'article 1 indique que ce projet de loi ne concerne pas les installations déjà en place.

Un commissaire UDC précise encore qu'il y a de nombreux autres domaines où la procédure est identique.

Le président met aux voix **l'article 8** et il est **accepté :**

Oui :	9 (2 PDC ; 2 UDC ; 2 R ; 3 L)
Non :	4 (1 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstentions :	2 (2 S)

Un député socialiste se déclare perplexe quant au travail mené sur ce projet de loi. Selon lui, avec un tel texte, les habitants qui cherchent à améliorer leur qualité de vie ne souhaiteront même plus demander une zone 30 dans leur quartier.

Au président, qui demande que les éventuels amendements à apporter lors du 3^e débat, soient transmis deux jours à l'avance, l'un des signataires répond que la grande partie des amendements figure déjà dans le précédent procès-verbal et qu'ils seront simplement repris en troisième débat.

Discussion générale avant le troisième débat

Le secrétaire adjoint signale que le département se pose des questions quant à l'utilité de ce projet de loi, en l'état. En effet, hormis la disposition relative au stationnement, qui apparaît problématique, ce texte reprend quasiment mot pour mot l'ordonnance fédérale. Cet exercice lui semble dès lors inutile ; cela d'autant plus que, sur certains points, l'ordonnance est plus précise que le projet de loi.

L'un des signataires libéral souligne que ce projet de loi reste d'actualité, justement par son côté répétitif. Il fait remarquer que ce projet de loi ne devrait pas déranger le département et l'OCM, puisqu'ils sont déjà censés appliquer ces dispositions.

Un commissaire UDC reconnaît que ce texte se rapproche de l'ordonnance fédérale. Cependant, il rappelle que ce projet de loi ne serait pas nécessaire si cette dernière était toujours respectée.

Une députée du groupe des Verts déclare ne pas comprendre cette logique. Pour elle, une loi fédérale est une loi et si certains pensent qu'elle n'est pas respectée, elle ne voit pas pourquoi une loi cantonale le serait davantage. Elle pense qu'une autre démarche devrait être entreprise.

Un commissaire socialiste fait remarquer que le département a prouvé qu'il était capable d'évaluer les problématiques et d'y remédier. Elle déplore cette manière de faire qui démarquerait Genève, de manière déplorable, du reste de la Suisse.

L'un des signataires libéral déclare comprendre qu'il peut paraître aberrant de reprendre des dispositions de l'ordonnance fédérale. Mais il ne voit pas quel problème de fond cela peut poser.

Un commissaire PDC rappelle qu'il y a d'autres exemples dans notre législation, où des dispositions fédérales sont reprises dans le droit cantonal. Pour lui, ce qui importe c'est qu'il n'y ait pas de contradictions.

Le secrétaire adjoint répète que, pour le département, ce projet de loi est inutile, insuffisamment précis et problématique, car il impose des restrictions abusives concernant les modalités d'aménagement dans les zones 30. Cependant il déclare que, si cette loi est votée, le Conseil d'Etat l'appliquera

et que c'est pour cette raison qu'il souhaite attirer l'attention des députés sur les défauts de ce projet de loi.

Un autre signataire du groupe libéral reconnaît qu'il est paradoxal de devoir en arriver là, mais il répète que ce sont les exceptions, constatées à Genève, dans l'application de la loi et de l'ordonnance fédérale qui obligent à rédiger un tel projet de loi.

Une députée socialiste trouve insultant de prétendre que certains magistrats ne respectent pas la loi. La seule exception s'est avérée être la « solution des 4 stops » ; ces propos sont donc exagérés. Elle considère également que même s'il devait se confirmer qu'une autorité ne respecte pas la loi, ce n'est pas par un nouveau projet de loi qu'on y remédie.

Suite à ces remarques préliminaires ou ces prises de position le Président propose de débiter le troisième débat.

Troisième débat

L'un des signataires du groupe libéral confirme que tous les amendements qui seront proposés lors de ce 3^e débat sont identiques à ceux qui sont retranscrits dans les derniers procès-verbaux de la commission.

Article 1

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 2

Cet article n'est pas commenté par les députés.

Article 3

Alinéa 1

L'un des signataires libéral propose l'amendement qui avait déjà été soumis en 2^e débat : « *Les zones 30 et les zones de rencontre sont **principalement** prévues sur le réseau de quartier, au sens de l'article 3A, alinéa 3, de la loi sur les routes* ».

Le président met aux voix **cet amendement** et il **est accepté** :

Oui :	8 (2 UDC ; 3 L ; 1 R ; 2 PDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	—

Alinéa 2

Le commissaire libéral propose, là aussi, le même **amendement** que précédemment discuté : « **En principe**, elles ne peuvent pas s'appliquer aux voies de communication utilisées par des lignes **urbaines principales** ».

Le président le met aux voix et il **est accepté** :

Oui :	8 (2 UDC ; 3 L ; 1 R ; 2 PDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	–

Alinéa 3

Cet alinéa a été abrogé lors du 2^e débat et sa réintroduction n'est pas demandée.

Article 4

Alinéa 1

Aucun commentaire n'est apporté.

Alinéa 2

Le commissaire libéral propose l'amendement, déjà évoqué lors du 2^e débat, qui consiste en la suppression de la seconde phrase de l'alinéa 2, qui devient: « *Sur tout le territoire cantonal, les zones 30 et les zones de rencontre sont conçues de manière homogène, de sorte à être facilement reconnaissables par les utilisateurs* ».

Une large discussion suit au sujet des implications pour les communes et pour les usagers d'une plus grande homogénéité des zones 30, sur le territoire cantonal. Il est notamment rappelé que cet alinéa, comme l'ensemble du projet de loi, concerne les zones à venir et non celles qui sont déjà aménagées ; ce qui change considérablement sa portée. Pour le reste la plupart des interventions permettent aux groupes de réitérer les remarques faites lors de 2^e débat.

Le président met aux voix **cet amendement** et il **est accepté** :

Oui :	9 (2 UDC ; 3 L ; 2 R ; 2 PDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	–

Alinéas 3 et 4

Ces alinéas n'appellent aucun commentaire de la part des députés.

Alinéa 5

Le commissaire libéral demande la réintroduction de l'alinéa 5, tel que figurant dans le texte initial.

Le président met aux voix **cet alinéa** et il **est accepté** :

Oui :	8 (2 UDC ; 3 L ; 1 R ; 2 PDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

Alinéas 6 et 7

Ces alinéas ne sont pas discutés.

Article 5

Alinéa 1

Le juriste du département fait remarquer que, puisque l'article 3 a été réintroduit, il est nécessaire de rajouter sa référence dans cet alinéa.

Le président met aux voix **cette modification** et elle **est acceptée** :

Oui :	9 (2 UDC ; 3 L ; 2 R ; 2 PDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	–

Alinéas 2

Cet alinéa n'appelle aucun commentaire.

Article 6

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Articles 7 et 8

Ces articles ne sont pas discutés.

Prise de position des groupes

Le président invite les députés à procéder à un dernier tour de table avant le vote final.

Le commissaire du MCG indique que son groupe rejoint l'avis des Socialistes : ce projet de loi n'est qu'une copie de l'ordonnance fédérale et n'a par conséquent aucune utilité.

Un député UDC indique simplement que son groupe votera ce projet de loi.

Pour le groupe libéral, l'un de ses commissaires signataires rappelle que son groupe se serait bien passé de présenter ce projet de loi. Mais il rajoute que la situation actuelle prouve que celui-ci est nécessaire. Il déclare que son groupe approuve ce projet de loi, tel qu'il ressort des travaux de la commission.

Un commissaire radical déclare n'avoir aucun commentaire à apporter.

Un député PDC tient à préciser que, pour son groupe, l'objectif de ce texte n'est absolument pas de « régler des comptes » avec la Ville de Genève ou avec l'OCM. La problématique de l'aménagement des zones 30 est suffisamment importante pour mériter des égards dans notre législation cantonale. Le groupe PDC considère en particulier que l'homogénéité des zones 30 est nécessaire et que le point de vue des commerçants ne doit pas être négligé. Les améliorations apportées à ce projet de loi allant dans le sens souhaité, il sera voté par le groupe PDC.

Pour le groupe des Verts, une députée indique s'être déjà exprimée sur le fond. Concernant la procédure suivie, elle regrette qu'il ait fallu débattre une seconde fois. Alors que la majorité avait décidé de faire passer ce texte en force.

Selon le groupe socialiste, ce projet de loi ne recherche pas une amélioration des zones 30 mais tente plutôt de les restreindre, principalement en Ville de Genève et l'article 4, alinéa 7, va poser des problèmes de compatibilité avec le droit fédéral. Les Socialistes indiquent qu'ils s'opposeront à ce projet de loi et regrettent qu'il soit utilisé pour régler des comptes politiques.

Vote final

Le président met aux voix **l'ensemble du projet de loi 9857** et ce projet de loi **est accepté** :

Oui :	8 (2 UDC ; 3 L ; 1 R ; 2 PDC)
Non :	6 (3 S ; 2 Ve ; 1 MCG)
Abstention :	1 (1 R)

Conclusion

Considérant les améliorations significatives apportées au projet initial par les différents amendements adoptés, la majorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le projet de loi 9857, tel qu'il ressort des travaux de la Commission des transports.

Annexes

- 1) Copie du courrier de l'ACG du 16 novembre 2006.
- 2) Copie de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre.
- 3) Copie du mémorandum de l'Office fédéral des routes (OFROU.)

Hommage à notre défunt président

Au terme de ce rapport, permettez-moi, au nom de la commission, de rendre hommage à M. Pierre Ducrest, notre ancien président, récemment décédé.

Malgré la maladie, malgré la fatigue et la douleur, Pierre Ducrest a tenu à assurer la présidence de notre commission jusqu'au terme de son mandat. Sans jamais manquer la moindre séance, il nous aura fait bénéficier de sa grande connaissance du domaine des transports et de ses conseils avisés.

Au fur et à mesure que ses forces déclinaient, il redoublait d'efforts pour se rendre à pied, du parking à la salle des fiefs, puis pour présider avec sourire et rigueur nos séances hebdomadaires. C'est ainsi qu'il a mené les débats, lors des cinq premières séances que notre commission a consacrées à cet objet.

Pierre Ducrest nous aura donné une véritable leçon de courage... C'est avec émotion et reconnaissance que nous souhaitons lui rendre ce dernier hommage.

Projet de loi (9857)

sur les zones 30 et les zones de rencontre

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 106, alinéa 1, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) ;
vu les articles 22a, 22b, 108 et 115 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR) ;
vu l'Ordonnance fédérale du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre,
décrète ce qui suit :

Art. 1 Objet

La présente loi règle les conditions et les détails à observer lors de l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre.

Art. 2 Autorité compétente

L'autorité chargée d'appliquer la présente loi est le Département compétent.

Art. 3 Emplacement des zones

¹ Les zones 30 et les zones de rencontre sont principalement prévues sur le réseau de quartier, au sens de l'article 3A, alinéa 3, de la loi sur les routes.

² En principe, elles ne peuvent pas s'appliquer aux voies de communication utilisées par des lignes de transports publics urbaines principales.

Art. 4 Conditions

¹ Les zones 30 et de rencontre ne sont autorisées que lorsqu'une telle mesure est nécessaire, opportune et respecte le principe de la proportionnalité.

² Sur tout le territoire cantonal, les zones 30 et les zones de rencontre sont conçues de manière homogène, de sorte à être facilement reconnaissables par les utilisateurs.

³ La priorité de droite s'applique à l'ensemble de ces zones. Les seules dérogations possibles sont celles prévues par le droit fédéral.

⁴ L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois possible de déroger à ce principe dans des zones sensibles telles qu'aux abords des écoles et des homes.

⁵ Sur les axes rectilignes d'une certaine importance, des mesures adéquates (constructions ou techniques de trafic) sont mises en place de manière à assurer le respect de la vitesse maximale prescrite.

⁶ Les mesures visant à restreindre la vitesse des véhicules ne doivent pas accroître les immissions sonores et polluantes, ou nuire à la sécurité des piétons et des cyclistes.

⁷ Lors de la création d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre, le nombre total de places de stationnement dans le périmètre concerné ne doit pas diminuer. Si cette condition ne peut être réalisée, un nombre au moins égal de places de stationnement est créé à proximité immédiate de la zone.

Art. 5 Expertise

¹ L'autorité ne délivre une autorisation pour la création d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre qu'après avoir effectué une expertise qui contient les éléments énumérés dans l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière et l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre. L'expertise doit en outre démontrer que les conditions des articles 3 et 4 de la présente loi sont respectées.

² Lorsqu'une zone de rencontre est envisagée dans un quartier commercial, l'expertise doit par ailleurs contenir l'avis des habitants, des commerçants et des représentants des transports professionnels.

Art. 6 Bilan ultérieur

¹ Au plus tard un an après la mise en service de la zone, le département procède à une évaluation de la mesure sur la base d'un bilan réalisé par les requérants. Il vérifie que les objectifs ont été atteints, notamment la diminution du nombre d'accidents et la réduction de la vitesse, et que les mesures prises sont adéquates.

² Si les objectifs n'ont pas été atteints, le département fait prendre les mesures complémentaires ou correctives nécessaires. Si des mesures complémentaires sont décidées, l'alinéa 1 du présent article s'applique à ces nouvelles mesures.

Art. 7 Information

Les habitants et commerçants sis à l'intérieur d'une zone 30 ou zone de rencontre sont informés par le requérant des résultats de l'expertise et du bilan ultérieur.

Art. 8 Entrée en vigueur

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

ACG

acg Association des communes genevoises
Boulevard des Promenades 20 - 1227 Carouge
Tél. 022 309 33 50 Fax 022 309 33 55
Correspondance : case postale 1278
e-mail : info@acg.ch - www.acg.ch

GRAND CONSEIL	
Expédié le:	17.11.06 RP
Président:	X
Commission:	X des transports
Secrétariat:	X
Commission:	des transports
Procès-verbal:	
Copie à:	
Divers:	env. par messagerie

Commission des transports
du Grand Conseil
Monsieur Pierre Ducrest
Président
Case postale 3970
1211 Genève 3

Carouge, le 16 novembre 2006

Concerne : PL 9857 sur les zones 30 et les zones de rencontre

Monsieur le Président,

Déférant à votre requête, nous avons l'avantage de vous faire part des considérations qui ont conduit notre Association à renoncer à son audition par votre commission au sujet du projet de loi cité en titre.

En premier lieu, nous relevons que ce projet de loi ne porte pas sur des compétences institutionnelles propres que la législation cantonale réserverait aux communes.

Il concerne, au contraire, les rapports de compétence entre le Grand Conseil et le Conseil d'Etat, domaine dans lequel notre Association n'entend pas s'immiscer.

Autre caractéristique de ce projet de loi, il présente un caractère éminemment politique dans lequel s'affrontent différentes visions de la mobilité.

Dès lors qu'en présence de projets de cette nature, elle ne dispose d'aucune légitimité pour exprimer les avis a priori non concordants de 45 communes, notre Association a pour principe de ne pas prendre position sur de tels sujets.

Nous nous devons toutefois de souligner qu'au vu de l'importance des effets collatéraux potentiels de ce projet de loi pour la Ville de Genève, ses observations méritent d'être traitées avec toute l'attention voulue.

Vous remerciant de votre offre d'audition, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

Le Secrétaire général adjoint

Alain Rütsche

Le Président

Pascal Chobaz

Copie : Conseil administratif de la Ville de Genève

741.213.3: Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre

du 28 septembre 2001 (Etat le 22 janvier 2002)

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication,

vu l'art. 106, al. 1, de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)^[1],
vu les art. 108 et 115 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)^[2],

arrête:

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance règle les détails à observer lors de l'instauration de zones 30 (art. 22a OSR) et de zones de rencontre (art. 22b OSR).

Art. 2 Principe

Pour toutes les mesures nécessaires aux fins de faire respecter les limitations de vitesse, il faut veiller à ce que les routes puissent être empruntées par tous les véhicules autorisés à y circuler.

Art. 3 Expertise

L'expertise requise selon l'art. 32, al. 4, LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment:

- a. la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre;
- b. un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire;
- c. une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer;
- d. des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V_{50} et vitesse 85 % V_{85});
- e. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation;
- f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs;
- g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

Section 2

Mesures relevant du droit de la circulation routière et aménagement de l'espace routier

Art. 4 Mesures relevant du droit de la circulation routière

¹ Il n'est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité routière l'exige.

² L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

Art. 5 Aménagement de l'espace routier

¹ Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

² Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes.

³ Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.

Section 3 Contrôle des mesures réalisées**Art. 6**

L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires.

Section 4 Dispositions finales**Art. 7 Abrogation d'instructions**

Les instructions du 1^{er} mai 1984 concernant les rues résidentielles^[3] et les instructions du 3 avril 1989 concernant la signalisation de réglementations du trafic par zones^[4] sont abrogées.

Art. 8 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2002.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU

Memorandum

Date : Berne, 27 novembre 2006
À : Christoph Genoud, Département du territoire
Copie à : Fri, Has

F481-0115

Collaborateur/trice: Stefan Huonder

Projet de loi sur les zones 30 et les zones de rencontre

Monsieur,

Nous accusons réception de votre courrier du 25 novembre 2006 dans lequel vous vous enquérez au sujet de la conformité du projet susmentionné, daté du 19 mai 2006, avec la législation fédérale. Après concertation avec l'Office fédéral de la justice, nous pouvons vous informer des éléments suivants :

- En principe, nous saluons les efforts des cantons visant à coordonner et à uniformiser l'application des lois. À ce propos, votre projet contient de nombreux éléments méritoires, par ex. les art. 4 à 6.
- Néanmoins, l'art. 3 du projet de loi est, quant à lui, contraire au droit sur la circulation routière. Déterminer si une zone 30 peut être créée ou non ne relève pas du champ de compétences des cantons, mais est au contraire bien défini dans le droit fédéral.
L'art. 2a, al. 2, OSR prévoit qu'en principe, la signalisation par zones est admise sur toutes les routes situées à l'intérieur des localités. L'al. 6 limite cette prescription générale puisqu'il souligne qu'une route principale ne peut être intégrée qu'exceptionnellement dans une zone 30.
En vertu des art. 22a et 22b, les zones 30 peuvent être instaurées « dans des quartiers ou des lotissements » et les zones de rencontre « dans des quartiers résidentiels ou commerciaux ».
Le fait d'exclure les voies de communication utilisées par des lignes de transports publics revient à limiter les dispositions de la loi fédérale. Cela vaut également pour l'utilisation de la notion « réseau de quartier », qui est définie dans la loi cantonale sur les routes, si celle-ci limite les termes utilisés dans les dispositions fédérales.
- Il convient en outre de relever que même si l'on considère ce règlement comme la concrétisation « à la genevoise » des dispositions fédérales, le principe de proportionnalité n'est plus guère respecté dès lors que celles-ci sont limitées d'une façon générale et donc que certaines éventualités sont exclues.

Du point de vue du droit de la circulation routière, cette version du projet de loi est donc en contradiction avec la législation fédérale. Pour l'y rendre conforme, il faudrait que les routes situées en dehors des quartiers, visées à l'art. 3A, al. 3, de la loi sur les routes, et que les voies de communication utilisées par des lignes de transports publics ne soient pas exclues de façon générale des zones 30 et des zones de rencontre. Pour autant, nous estimons que ces routes peuvent être soumises à des

Stefan Huonder
Adresse postale: 3003 Bern
Emplacement: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
Tél. +41 31 323 43 13, Fax +41 31 323 23 03
stefan.huonder@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

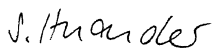
F481-0115

critères plus restrictifs, à condition qu'une décision soit prise au cas par cas, en fonction des conditions locales particulières.

La conformité de la loi cantonale avec le droit fédéral devrait en réalité faire l'objet d'une enquête par une instance de recours dans un cas concret.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Division Circulation routière



Stefan Huonder
Responsable du domaine Règles de la circulation

Date de dépôt : 17 avril 2007

Messagerie

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Elisabeth Chatelain

Mesdames et
Messieurs les députés,

S'il est une question qu'il est important de se poser à la lecture de ce projet de loi, c'est bien celle-ci : comment l'UDC et l'Entente que l'on sait très attachées à éviter l'inflation législative ont pu se fourvoyer à ce point en rédigeant ce texte ?

Selon les signataires, il est nécessaire de rédiger cette loi cantonale afin de faire appliquer la loi fédérale !

Nous nous trouvons très probablement face à la crainte, souvent et très diversement exprimée, de voir devenir la voiture « persona non grata » en Ville de Genève. Cette crainte se base sur des faits – des changements réels de priorité – et sur des appréciations qui permettent à chacun des interprétations divergentes.

Quand en audition le TCS affirme que « tout et n'importe quoi se réalise à Genève en matière de zones 30 », il devient évident que nous nous trouvons dans le domaine de l'interprétation.

D'autant plus que toutes les autres auditions (ATE, OCM, Ville de Genève) et courriers (Office des routes) considèrent que la loi fédérale est cohérente, applicable et suffisante.

Il est vrai que, particulièrement en Ville de Genève, la voiture n'est pas accueillie partout à bras ouvert et pour cause ! Des normes fédérales doivent être respectées – Ordonnance fédérale contre le bruit (OpB), Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OpAir) – et le simple bon sens préconise une gestion intelligente de la circulation automobile afin de permettre la fluidité du trafic. La mise en place d'une zone 30 permet d'adresser à l'automobiliste un message pour lui signifier qu'il entre dans un espace différent, un espace où la vie locale est prépondérante et qu'il doit modifier

son comportement en conséquence. Ce n'est pas interdire la voiture que de lui demander de rouler à 30 kilomètres à l'heure !

La Constitution genevoise en son article 160B précise que « Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport. Il doit répondre aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal. »

Cet article de loi, vendu avec force dessins publicitaires montrant que les voitures, les deux-roues, motorisés ou non, les piétons et les transports publics seraient à égalité, est utilisé actuellement pour empêcher toutes restrictions à la voiture !

Nous sommes d'avis que la voiture a sa place dans le choix du mode de transport mais en respectant les autres usagers de l'espace public ainsi que les normes fédérales sur le bruit, l'air et la sécurité routière.

Les zones 30, réalisées dans le respect de la loi fédérale, permettent à chaque groupe d'usagers de se partager la rue de façon raisonnable.

La voiture fait partie de notre vie, certes, mais comme à tout enfant turbulent, sachons lui mettre un cadre afin que la vie en commun puisse se faire dans le respect de tous et plus particulièrement des plus faibles de notre société.

Le cadre qu'il s'agit de mettre à la voiture demande, en ce qui concerne sa vitesse, que celle-ci soit adaptée aux conditions de la ville : limitation du bruit, de la pollution de l'air, sécurité pour les piétons et cyclistes, partage de la chaussée.

Pour en revenir au projet de loi en lui-même, soit les articles proposés sont déjà dans la loi fédérale, soit ils sont plus restrictifs et donc ne respectent pas le droit supérieur.

Quelques amendements de commission ont un peu adouci les rugosités de ce projet de loi mais les points suivants restent problématiques :

L'article 3, alinéa 2, restreint les zones 30 dans les rues desservies par les transports publics. Cela aura pour conséquence la multiplication des demandes d'autorisations et à chaque dépôt une justification de l'intérêt des transports publics dans cette zone.

L'article 4, alinéa 7, demande une équivalence du nombre de places de parking avant et après la création de la zone 30. A défaut, il faudrait que des places soient créées à proximité immédiate de la zone 30. Cela aurait pour

conséquence de refuser l'autorisation d'une zone 30 si la réalisation de celle-ci entraîne une baisse d'une seule unité de places de stationnement.

Toutes les auditions ont par ailleurs démontré que le nombre global de places de parking dans les réalisations de zones 30 est positif mises à part quelques exceptions explicables pour des raisons techniques. D'une façon générale, les places pour les deux-roues ont, elles, augmenté fortement et cela n'est pas pris en compte par les rédacteurs du projet de loi.

De plus, ce projet de loi se base essentiellement sur la question des zones 30 en Ville de Genève avec, en arrière-fond, un ressentiment extrême quant à la politique qui y est menée actuellement. En aucun cas, ce projet de loi ne tient compte de ce qui se passe dans les autres communes genevoises qui, elles aussi, en arrivent à la conclusion que le trafic doit être canalisé et ralenti de façon à permettre une cohabitation entre les différents modes de transport.

En résumé, ce projet de loi fait une salade avec les ingrédients suivants : les articles 4 et 5 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05), la loi sur les routes (L 1 10), l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière et l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre.

Le liant proposé est la rancune liée à la politique de la Ville de Genève sur les transports et malgré toute l'énergie apportée pour secouer le tout, la salade est immangeable.

Nous vous proposons donc, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer le plat, d'ailleurs non commandé, à la cuisine afin de ne pas risquer l'indigestion.

En guise de conclusion, je me permets de mettre en rappel l'article 49 de la Constitution fédérale :

Al.¹ Le droit fédéral prime le droit cantonal qui lui est contraire.

Al.² La Confédération veille à ce que les cantons respectent le droit fédéral.

Ce deuxième alinéa rassurera les rédacteurs de ce projet de loi et c'est pourquoi, je vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir refuser ce projet de loi.

Date de dépôt : 12 avril 2007

Messagerie

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Roger Golay

Mesdames et
Messieurs les députés,

De prime abord, ce projet de loi 9857, déposé par certains députés de l'Entente et de l'UDC, pourrait sembler être une bonne idée pour définir les conditions et les détails à observer lors de l'aménagement de zones 30 et de zones de rencontre.

Malheureusement, après une étude approfondie de ce projet de loi, nous pouvons affirmer que c'est une fausse bonne idée. Ce texte est totalement superflu au regard de la législation fédérale existante dans le domaine des zones 30 km/h et des zones de rencontre.

Mieux, on peut affirmer que le texte, nouvelle mouture, proposé par l'Entente, agrémenté des supplétifs de l'UDC agrarienne n'est qu'une redite de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et de rencontre.

Cette ordonnance est facilement accessible à tout en chacun sur CD-Rom ou en version papier « Droit sur la Circulation Routière », édition 06, pages 697 et 698.

On ne peut donc que s'étonner que cette Droite, pourtant toujours prompte à hurler au loup contre tout texte qui alourdit l'appareil législatif cantonal et préconise sans cesse « le moins de lois possible » pour préserver les libertés fondamentales, n'ait pas eut la curiosité de pousser son analyse un peu plus loin que le bout du capot.

Mais il est vrai que, en politique, Napoléon l'a déjà dit, une absurdité n'a jamais constitué un obstacle, mais de là à ouvrir une voie royale à l'absurdité il y a un pas que je vous engage à ne pas franchir. Pas même au motif d'une simple gesticulation politique.

En commission parlementaire, l'argument principal des auteurs dudit projet de loi aura été : « Puisque les exécutifs du canton et des communes ne

respectent pas l'ordonnance fédérale OZ 30, il faut légiférer sur le plan cantonal ».

A l'appui de cet argumentaire quelque peu lacunaire, ils n'ont eu cesse de ratiociner sur la diminution substantielle de places de parc dans les quartiers concernés par les zones 30 et de rencontre, sans jamais s'interroger sur la pertinence de telles zones.

Il ne suffit pas d'invoquer l'hostilité, d'ailleurs relative, des habitants des quartiers concernés ou des inconvénients, d'ailleurs démentis par les TPG, pour que cela justifie un alourdissement du tissu législatif genevois.

Il n'est pas dit ici que l'application des zones 30 par l'autorité réponde à l'esprit de l'Ordonnance fédérale. Ce que dit ce rapport de minorité est qu'il est inutile de voter un texte qui, à lui seul, n'améliorera pas la situation décriée.

Auditions

La Commission des transports a procédé à de nombreuses auditions. A l'exception du TCS, tous les intervenants ont estimé que ce projet de loi n'apportait aucune plus-value à la loi actuelle. Bien au contraire, certaines dispositions mentionnées dans ledit projet ne respectaient pas le droit fédéral !

En substance, les représentants du TCS relèvent que les zones 30 provoquent une gêne pour les transports publics. Ils estiment que la circulation doit être homogène dans ces zones. D'autre part, ils demandent simplement l'application du droit fédéral. Ils soutiennent le projet de loi. De plus, ils estiment que la prolifération des zones 30 ne respecte pas la volonté des électeurs qui s'était manifestée en votation populaire.

Au cours des auditions qui suivirent, ces arguments ont été défaits les uns après les autres par différents spécialistes.

Le représentant de l'OCM a déclaré que chaque zone 30, depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance, a fait l'objet d'une expertise et d'un bilan.

Quant à l'audition des représentants de l'ATE et de la Coordination transports, il en ressort qu'ils soutiennent l'implantation des zones 30. Certes, ces associations sont orientées vers une diminution du trafic urbain, mais elles nous ont rapporté que les habitants de ces zones ressentent une amélioration de leur qualité de vie et s'estiment plus en sécurité. Pour corroborer ces dires, il est démontré qu'une collision provoquée par un véhicule roulant à 50 km/h équivaut à une chute de trois étages et que, à une vitesse de 30 km/h, elle ne représente plus qu'une chute d'un étage.

La Ville de Zurich, qui a beaucoup développé les zones 30, a vu l'accidentologie urbaine diminuer de 20 % et le nombre de blessés de 50 %. De plus, 94 % des habitants y sont favorables.

Quant au Souverain genevois, il est vrai qu'il s'est exprimé, par votation, contre une limitation généralisée à 30 km/h en ville. La démocratie qui nous régit nous interdit d'aller contre sa volonté.

Là où l'on peut rejoindre l'avis des promoteurs de ce texte c'est qu'il ne faut pas que l'extension des zones 30 km/h constitue, en finalité, un moyen de contourner la volonté du Souverain. La pratique actuelle doit nous rassurer sur ce point.

Les zones 30 km/h, dans la mesure où elles sont conçues correctement, peuvent contribuer à fluidifier le trafic à basse vitesse. A ce titre les représentants de l'ATE citent comme exemple la Ville de Bienne, où sur la place centrale de la localité, aménagée en zone 30 km/h, 1200 bus des transports publics y circulent quotidiennement sans y être gênés.

La Commission des transports a pu se rendre compte, au moyen d'une projection, que de très nombreuses villes de Suisse et d'Europe développent ces zones 30 km/h avec un taux de satisfaction important. Les personnes entendues estiment que ce projet de loi est un « copier-coller » du droit fédéral et donc inutile.

Pour plus d'informations, M. Ferrazino, conseiller administratif de la Ville de Genève, a été invité par la Commission des transports. Il ressort de son audition que chaque projet de zone 30 km/h fait l'objet d'une expertise approfondie sur les différents impacts en matière de circulation et de sécurité. De plus, des réévaluations de ces zones sont faites périodiquement.

En outre il a précisé :

Qu'à l'exception du quartier de Saint-Jean/Délices, les places de parc dans les zones en question n'ont pas été réduites, bien au contraire. Quant aux places relatives aux deux-roues, elles ont considérablement augmenté. Il précise que le nombre de places de parc en Ville de Genève a fortement chuté en raison du développement du réseau TPG.

Que le nombre d'accidents a chuté de 50 % dans le quartier de la Cluse-Roseaie (selon un document remis aux commissaires).

Que la plupart des articles dans le projet de loi ne sont pas conformes au droit fédéral ou n'ont aucun sens en regard de ce qu'il existe déjà. De nombreux exemples sont cités par le conseiller administratif.

Pour compléter nos informations, la Commission des transports a entendu les représentants du Département du territoire, MM. Genoud, Delacretaz et

Zuber. Ils ont confirmé que le projet de loi 9857 reprend, en grande partie, les dispositions fédérales. Par conséquent, ils rendent attentifs les commissaires que chaque modification de la loi fédérale nécessitera une adaptation de la loi cantonale. En second lieu, le texte du projet de loi va au-delà de ce que prévoient les dispositions fédérales impliquant des effets contradictoires. De plus, selon leurs constatations, ce projet de loi ne prévoit aucune exception ce qui n'est pas concrètement envisageable. Comme si cela ne suffisait pas, ces fonctionnaires ont relevé que les dispositions transitoires ne figurent pas dans ce projet de loi !

A la suite de cette audition, plusieurs commissaires ont souhaité s'exprimer avant le vote sur l'entrée en matière du projet de loi 9857. Le président s'y est opposé formellement. Le vote positif qui s'en est suivi sur l'entrée en matière a entraîné une vive réaction dans les rangs des députés socialistes, des Verts et du MCG. Les commissaires de ces formations jugent que leurs droits ont été bafoués.

Malgré ce non-respect des valeurs démocratiques, la majorité de la commission a accepté d'entendre la direction des TPG sur les éventuelles incidences que peuvent provoquer ces zones 30 km/h sur l'exploitation du réseau des bus et trolleybus.

La directrice des TPG informe la commission que les zones 30 km/h permettent le report du transit ce qui est plutôt profitable à la circulation des bus. De plus, ces zones n'ont aucune incidence sur la vitesse commerciale. Cette responsable indique également que les TPG sont systématiquement consultés avant chaque aménagement prévu sur une ligne de bus. Quant aux trams, ils circulent en site propre, leur situation est donc différente.

Présent à la séance de la Commission des transports, le conseiller d'Etat Cramer, en charge du Département du territoire, indique qu'il veille à une application rigoureuse des zones 30 km/h, conformément aux résolutions déposées par le Grand Conseil et des dispositions légales. Le magistrat regrette que le juriste de l'Office fédéral des transports ait refusé de se déplacer pour une audition.

D'autre part, par courrier du 16 novembre 2006, l'Association des communes genevoises indiquait qu'elle ne jugeait pas approprié de donner son avis sur le projet de loi qui nous occupe. Toutefois, elle suggérait de tenir compte des éventuelles remarques de la Ville de Genève.

Conclusion

Suite à toutes ces auditions hostiles au projet de loi 9857, à l'exception du TCS, ses auteurs l'ont uniquement modifié pour le rendre compatible juridiquement.

Toutefois, l'article 3, chiffre 1, reste encore une disposition douteuse, voire contraire à l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre. Dès lors, il convient de rappeler la suprématie du droit fédéral auquel il n'est pas possible de déroger.

La minorité constate qu'une grande partie des dispositions légales proposées dans ce projet de loi sont identiques à celles qui figurent déjà dans l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et de rencontre. Les nouvelles dispositions à la « Genevoise » sont superflues.

Les principales inquiétudes, évoquées par les auteurs du projet de loi, en matière d'aménagement de ces zones 30 et de rencontre, notamment leur impact sur la qualité de vie des habitants, ne sont pas prouvées. S'il est vrai que, en matière de fluidité du trafic à basse vitesse, il est possible de faire nettement mieux, ce point ne sera en tout cas pas réglé par le projet qui vous est soumis. En revanche, l'ensemble des auditions démontrent que les aménagements de zones 30 et de rencontre répondent, globalement, à la législation en vigueur.

Par contre, le MCG, interpellé par des citoyens, reconnaît que certaines communes prennent des libertés au niveau des marquages sur la chaussée, à l'intérieur des zones.

De ce point de vue, nous demandons au Conseil d'Etat de veiller à ce que les communes appliquent les prescriptions fédérales en la matière. Mais ce point ne justifie et de loin pas la mise en place d'un texte législatif superfétatoire qui ne résoudra en tout cas pas les remarques faites plus haut dans ce rapport de minorité.

Notre Parlement n'a pas à doubler des lois ou/et règlements fédéraux dans le seul objectif que l'Exécutif y réponde d'une manière favorable. Le Conseil d'Etat est là pour faire appliquer les lois et s'y conformer. Rappelons qu'une démocratie ne se calcule pas à l'aune du nombre de ses lois mais à celle de leur pertinence.

Notons enfin que le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) est favorable aux aménagements de zones 30 et de rencontre. Pour cet office, ces zones permettent d'augmenter la sécurité et la qualité de l'habitat.

Il est également intéressant de prendre note que les cantons qui ont développé les zones 30 à plus grande échelle que ce n'est le cas à Genève n'ont eu aucun besoin d'élaborer une législation cantonale dans ce domaine.

Le Mouvement Citoyens Genevois déplore et dénonce vivement que des règlements de comptes entre certains milieux pro- ou anti-automobilistes aboutissent à faire perdre de vue l'essentiel de ces mesures. C'est donc hors de tous clivages politiques que le MCG entend dire ici qu'il n'est pas question de légiférer inutilement pour servir des intérêts particuliers.

Par conséquent, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de faire preuve d'une grande sagesse et ainsi de refuser le projet de loi 9857.