

Date de dépôt : 7 février 2018

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Mathias Buschbeck : Travaux, mobilité douce et loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 26 janvier 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le 2 juillet 2016 est entrée en vigueur la « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » (H 1 21), approuvée par près de 68% de la population.

L'alinéa 2 de son article 7 « Priorisation différenciée des modes de transport par zone », précise que « En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. »

Le 11 janvier 2018, le département (DETA) a présenté un « Catalogue 2017 des mesures ponctuelles d'amélioration de la circulation » dans lequel on peut lire, notamment, que « 4030 chantiers ont été annoncés à la DGT par les maîtres d'ouvrage en 2017, entraînant l'émission par la DGT de 10 083 directives de circulation et impliquant pas moins de 2153 rendez-vous de chantier réalisés sur place avec l'ensemble des parties impliquées et 901 contrôles d'application des directives menés par la DGT »

Questions :

- 1) Est-ce que les directives de la DGT en la matière tiennent compte de l'alinéa 2 de l'article 7 de la « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » soit, notamment, « la priorité en matière de gestion du trafic à la mobilité douce » ? Si oui, comment ? Sinon, pourquoi ?*

2) Concrètement, lorsque des travaux ne permettent pas de conserver les voies routières et les aménagements cyclables (pistes, voies, contresens,...), la conservation des aménagements cyclables est-elle priorisée conformément à la loi ? Sinon, le département compte-t-il désormais le faire ? Dans le cas contraire, comment compte-t-il faire pour se mettre en conformité avec la loi ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En préambule, il convient de relever que l'article 7 alinéa 2 de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21) ne traite pas en tant que tel de la question des chantiers, mais de principes directeurs de priorisation des modes dans l'hypercentre de Genève et les centres urbains du canton (zones I et II), les chantiers ne pouvant être considérés comme une situation normalisée standard. Toutefois, dans le cadre de la plateforme chantiers et mobilité (PCM), les partenaires, dont la Ville de Genève et les SIG, réfléchissent à une charte des principes d'arbitrage pour les cas complexes de travaux à fort impact mobilité. Dans ce cadre, il est prévu de tenir compte de la LMCE, en particulier sous l'angle de la priorité donnée aux modes doux et aux transports collectifs dans les zones I et II.

La question d'une meilleure prise en compte globale des modes doux dans les chantiers, cela indépendamment des zones I et II susmentionnées, figure également dans le plan d'actions de la mobilité douce 2015 -2018 (fiche 4.3).

Afin de répondre à cette fiche de mesure, la direction générale des transports est actuellement en train de travailler à l'élaboration d'un document de recommandations qui permettra d'harmoniser les pratiques en matière de priorisation des différents usagers lors de chantiers empiétant sur la voie publique.

Ce document, basé sur la norme VSS 640 886, prévoit une réflexion par réseaux en :

- donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables;
- définissant des actions par type de réseau (primaire – secondaire – quartiers). La question d'une prise en compte des principes énoncés dans la LMCE est incluse dans ce cadre.

Les différentes recommandations émises dans ce document tiennent néanmoins également compte des flux de circulation, du nombre d'usagers des différents modes de transports, du type de chantier, de sa durée, etc., afin de permettre des cheminements sécurisés pour les piétons et les cycles tout en assurant le bon fonctionnement des réseaux.

Le document de recommandations en cours d'élaboration prévoit, dans le cadre de chantiers empiétant sur les voiries dévolues aux cycles, le maintien de cheminements en aménageant une aire protégée physiquement, sur domaine routier attenant au trottoir :

- sur les places de stationnement, si existantes;
- sur une voie de circulation directement attenante au trottoir qui sera neutralisée au profit des cycles, ce dernier point devant faire l'objet d'évaluations préliminaires, notamment afin de ne pas entraver outre mesure le bon fonctionnement des transports collectifs.

Lorsque des mesures de chantier ne permettent objectivement pas de conserver des cheminements sécurisés pour les modes doux, il est prévu de mettre en place des mesures de déviation afin d'assurer une progression la plus facilitée possible, n'incluant pas de détours d'importance.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP