

Date de dépôt: 6 avril 2005

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de MM. Thierry Du Pasquier, Michel Balestra, Bénédic Fontanet, Philippe Joye, Hermann Jenni, Charles Bosson, Albert Maréchal et Hervé Dessimoz concernant un moratoire de la circulation à Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 11 juin 1993, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion dont le texte est joint en annexe.

1. Préambule

La présente motion invite le Conseil d'Etat à arrêter un moratoire quant à l'établissement de toute mesure faisant, partiellement ou complètement, obstacle à la circulation. Cette mesure devait durer jusqu'à l'entrée en vigueur d'une loi sur la circulation définissant complètement les moyens de répondre à la demande de libre déplacement des personnes et des biens. Un projet de loi sur la circulation (PL 6949) était lié à cette motion mais a été retiré.

Depuis la date de dépôt de la motion, de nombreuses décisions de politique générale ont été prises par le Conseil d'Etat. Plusieurs textes législatifs sont entrés en vigueur, tout comme des plans directeurs. Dans le même temps, la mobilité s'est considérablement accrue dans le canton.

Pour exemple, on peut citer quelques chiffres :

- Entre 1994 et 2000, les kilomètres parcourus par les Genevois ont connu une augmentation de 11,5 %, tous modes de transport confondus ;

- Entre 2000 et 2003, l'indice d'évolution du trafic motorisé aux abords de la première couronne de l'agglomération a connu une augmentation de 6,8 % ;
- Entre 1998 et 2002, le trafic aux frontières du canton (Vaud et France) est passé de 419 000 à 453 500 personnes transportées par jour, soit une augmentation de 8,2 %.

C'est dire que l'on est loin de la situation figée qu'évoque le terme de moratoire employé dans la motion.

La motion 860, bien qu'étant manifestement devenue sans objet, permet par le biais de ce rapport de tracer un historique des réalisations en matière de circulation dans le canton.

La présente réponse sera divisée en 5 parties distinctes, qui aborderont les modifications législatives, les transports publics, les réalisations d'infrastructures routières, les projets en cours et la communication.

2. Modifications législatives

Les motionnaires souhaitent la mise en place d'une loi sur la circulation définissant complètement les moyens pour répondre à la demande de libre déplacement des personnes et des biens, privés et publics, et déterminant les options retenues pour cela. Depuis 1993, date de dépôt de la motion, de nombreux textes ont vu le jour et ceux en vigueur ont été modifiés afin de tenir compte des demandes de la population.

En date du 2 juin 2002, au terme de l'initiative 114, le titre XB de la Constitution de la République et canton de Genève du 24 mai 1847 (A 2 00) a été adopté. Il inscrit expressément dans la Constitution la garantie du libre choix du mode de transport. Les articles 160B et 160C énoncent les différents principes permettant de garantir le libre choix du mode de transport pour les transports privés et les transports publics. Par le biais de ces dispositions, la mise en place d'infrastructures répondant aux besoins des différents modes de transport demandés par les motionnaires est garantie. Dès lors, leur souhait visant à garantir la liberté du mode de transport a été entendu. De plus, des structures ont été mises en place au sein des administrations cantonales et communales, afin de permettre le meilleur développement possible des différents modes de transport, lesquelles associent les TPG, la Fondation des parkings et différents groupes de travail.

Au début de la législature actuelle, plusieurs modifications ont porté sur les structures de décisions touchant à la problématique des déplacements et visant à permettre d'adopter une approche transversale des enjeux en matière

de mobilité. C'est ainsi qu'une délégation du Conseil d'Etat aux transports a été constituée en date du 6 novembre 2002 par l'article 1 du règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics, du 6 novembre 2002 (H 1 50.01). Elle comprend les conseillers d'Etat et les cadres concernés des départements de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), ainsi que de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures (DEEE). Par la même occasion, une plate-forme constituée de techniciens représentant ces trois départements a également été instaurée (articles 2 et 3 du même règlement) pour préparer les décisions de la délégation.

Le 29 août 2003, le Grand Conseil a adopté le projet de loi 8748 modifiant la loi sur les routes (L 1 10) du 28 avril 1967. Cette modification ancre dans la loi le plan directeur du réseau routier et la hiérarchie du réseau routier. A l'aide de ces deux outils et du règlement d'application, une meilleure planification des déplacements va être possible sur le territoire cantonal permettant la mise en place d'une organisation fonctionnelle des modes de transport, y compris les déplacements à pied, apte à assurer une cohérence pour les déplacements dans toute la région. Le règlement portant sur l'organisation du réseau routier (L 1 10.04), du 27 septembre 2004, entré en vigueur le 23 octobre 2004, définit les lignes générales du futur plan directeur des transports et énonce les principes généraux qui régissent la hiérarchisation du réseau routier. Il est matérialisé par une carte, qu'il appartient au Conseil d'Etat de présenter au Grand Conseil.

En date du 25 octobre 2003, par la modification des articles 15 et 16 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05), le Grand Conseil a entériné la création d'un Conseil des déplacements formé de représentants des organismes faitiers intéressés aux questions de la mobilité. Le Conseil des déplacements émet un avis à la demande du département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE) ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation.

La LaLCR et son règlement d'exécution (H 1 05.01) ont également subi de nombreuses modifications, afin de permettre à l'administration de répondre au mieux aux demandes des citoyens (pour exemple : le stationnement régi par le principe dit du macaron).

Le Grand Conseil a aussi exprimé sa volonté de voir Genève dotée de transports publics performants par les modifications du 27 août 2004 (loi 8450) de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), en indiquant les lignes de tramways qui doivent être développées. Ce point est abordé en détail ci-dessous.

3. Des transports publics plus performants

Entre les années 1995 et 2000, les transports publics ont bénéficié de plusieurs améliorations par la construction de nouvelles lignes de tram (tram 13 Cornavin – Bachet-de-Pesay en 1995, prolongé aux Palettes en 1997 et jusqu'à la place des Nations en 2003, tram 16 Moillesulaz - Cornavin en 1998 et tram 15 Lancy - Pont-Rouge - Place des Nations en 2004), la modernisation de la signalisation lumineuse permettant plus de régularité dans les horaires, ainsi que la définition et l'élaboration d'un contrat de prestations entre l'Etat et les opérateurs. Les efforts ne se limitent pas à ces actions et se poursuivent de façon importante.

Le plan directeur du réseau des transports publics 2003-2006, adopté par le Grand Conseil le 20 septembre 2002, prévoit une augmentation de l'offre des Transports Publics Genevois (ci-après TPG) de 20 %. Cela s'exprime par une augmentation des fréquences, une meilleure desserte des sites principaux et une capacité accrue des véhicules. Le nouveau plan directeur 2007-2010 est actuellement en préparation en collaboration entre l'office des transports et de la circulation (OTC), les TPG et la communauté tarifaire UNIRESO.

De nouvelles extensions de tramways sont en cours, comme le bouclage du réseau entre Bachet-de-Pesay et Acacias, via Lancy, et le tram Cornavin-Meyrin-CERN. Dans le cadre de ces projets, les lignes de tram sont prévues en majeure partie sur des sites propres afin de garantir une vitesse commerciale minimum comme indiqué dans la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (H 1 50).

Le service des Mouettes genevoises a également été renforcé dès décembre 2003, avec 4 lignes fonctionnant toute l'année. Dans ce contexte, un débarcadère a été réalisé à la Nautique, en liaison avec le parc-relais P+R de Genève-Plage.

D'autres services ont été créés, tels que les Noctambus qui offrent un moyen de transport public après minuit le week-end et dont le réseau dessert aujourd'hui 60 communes genevoises, vaudoises et françaises. Quant aux Télébus, Proxibus et Taxibus, ce sont des services innovants de transports publics sur appel. Les deux premiers desservent les lignes et communes de campagne et les taxis collectifs assurent des liaisons avec le train ou l'avion en dehors des horaires TPG.

La communauté tarifaire UNIRESO apporte un confort plus grand à l'utilisateur, puisque, par le biais d'un seul billet, il peut accéder à tous les transports publics sur le territoire du canton, que ce soit le train, le bateau, le tram ou le bus. Enfin, la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse

via La Praille (CEVA) est en bonne voie de réalisation puisque le lot 1 (travaux en gare de Cornavin) a été mis à l'enquête publique et que les travaux doivent débiter avant la fin de l'année 2005.

4. Les grands projets routiers

Depuis le début des années 90, diverses infrastructures routières ont été réalisées afin d'améliorer les conditions de circulation, notamment en périphérie genevoise. On peut citer notamment :

- Juin 1993 : mise en service de l'évitement autoroutier de Genève entre la route de Meyrin et la douane de Bardonnex (actuellement environ 65 000 véhicules par jour entre Vernier et Bernex);
- Juin 1997 : mise en service de l'évitement de Plan-les-Ouates (actuellement environ 40 000 véhicules par jour);
- 2001 – 2002 : complément des jonctions autoroutières de Vernier, Meyrin et du secteur Grand-Saconnex-Palexpo;
- Février 2005 : mise en service de la route du Bois-Brûlé.

Par ailleurs, la traversée de Meyrin devrait voir débiter sa réalisation d'ici la fin de l'année 2005, dans le cadre du projet de tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC). Enfin, le Grand Conseil a voté le 18 février 2005 un crédit d'étude (L 8757) pour la route des Nations, ainsi que pour l'adaptation de la jonction de Ferney, et a adopté le 4 avril 2003 la loi 8662 relative à l'évitement de Vézenaz, dont la réalisation a cependant déjà dû être différée en raison de diverses procédures.

Dans les agglomérations, depuis les années 90, l'Etat de Genève a fait de gros efforts concernant la sécurité des piétons par l'aménagement de zones à trafic modéré, zones de rencontre et zones 30 km/h.

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les articles 22a, 22b et 22c ont été introduits dans l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (ci-après OSR - RS 741.21). Ces trois articles instaurent expressément le principe des zones 30, de rencontres et piétonnes. Ces dispositions sont complétées par l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontres du 28 septembre 2001 (ci-après O zones 30 - RS 741.213.3).

A Genève, ce type de mesures est instauré lorsque la volonté principale des requérants, les communes dans la majorité des cas, est de réduire le trafic de transit dans les zones dites de quartier afin d'augmenter la sécurité des piétons.

Lors de la création d'une zone piétonne, les projets d'aménagement sont étudiés de manière à permettre une bonne desserte de la zone en respectant les différents moyens de transports, notamment grâce à la création de liaisons de transports publics plus performantes. Dans le cadre de ces projets, les nombreux intervenants, comme les habitants et les commerçants, sont associés à leur élaboration. Tous les projets sont également soumis aux différents organes de consultation pour information et remarques éventuelles.

Lors de l'étude des différentes demandes, l'administration attache une grande importance à l'objectif qui est de créer une identité claire à ces zones, ce qui implique qu'elles bénéficient d'aménagements adéquats. Elles ne peuvent donc être mises en place que sur des tronçons appropriés du réseau routier, les axes importants ou de niveaux intermédiaires ne pouvant être traités de cette manière.

Ces mesures permettent également d'augmenter le bien-être des citoyens en diminuant les pollutions sonores et de l'air dans les quartiers.

5. Communication

Il convient également de relever les efforts faits par l'administration en terme de communication.

Tout d'abord, la Tribune de Genève publie une page d'information sur la circulation tous les lundis dans laquelle une infographie indique les chantiers en cours sur le territoire. On y trouve également un article rappelant certains principes de circulation ou de sécurité routière.

Le site Infomobilité permet d'obtenir en temps réel une grande quantité d'information sur l'état du trafic routier, le taux d'occupation des parkings publics, et sur les chantiers en cours sur la voie publique, avec mention du début et de la fin des travaux (http://etat.geneve.ch/infomobilite/fr_infomobilite.htm).

Le site Internet de l'OTC contient également un très grand nombre d'informations avec, notamment, les publications de l'observatoire des déplacements (<http://www.geneve.ch/otc/>).

6. Conclusion

Le problème de la circulation et du parcage à Genève est un problème épineux. De nombreuses réalisations ont été entreprises et des modifications législatives, tant sur le plan fédéral que cantonal, sont intervenues. De nouvelles solutions sont sans cesse recherchées par l'office des transports et de la circulation, afin d'améliorer la mobilité genevoise.

La demande de mobilité implique une réponse multimodale. Le développement de l'offre pour chaque moyen de transports constitue la seule garantie d'une amélioration globale et durable du système.

Avec les modifications législatives approuvées par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat s'est doté d'outils forts pour faire face à ce défi.

Les nouvelles lignes de tramway, CEVA et la hiérarchie du réseau routier vont notamment autoriser une meilleure approche de ce système complexe et permettre de trouver les solutions nécessaires pour le futur de Genève en collaboration avec tous les partenaires de la mobilité.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunchwitz Graf

Annexe :

Texte de la motion M 860

Secrétariat du Grand Conseil**M 860**

Proposition présentée par les députés :

*MM. Thierry Du Pasquier, Michel Balestra,
Bénédict Fontanet, Philippe Joye, Hermann Jenni,
Charles Bosson, Albert Maréchal et Hervé Dessimoz*

Date de dépôt: 29 avril 1993

Proposition de motion**concernant un moratoire de la circulation à Genève**

LE GRAND CONSEIL,

- vu la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 ;
- vu le projet de loi 6949 sur la circulation ;
- vu les projets « TC 2000 » et « Circulation 2000 » ;

considérant :

- la situation conjoncturelle prévalant à Genève ;
- les mauvaises perspectives de reprise de l'économie dans le canton ;
- les faibles prévisions de rentrées fiscales pour les prochaines années ;
- les dispositions prises par le département de justice et police pour restreindre la circulation automobile, notamment la fermeture pour des durées prévisiblement longues, d'artères urbaines importantes ;
- les conséquences sérieuses qui en résultent pour l'économie du canton et notamment pour les commerçants ;
- le fait que ces mesures sont prises sans aucune mesure de substitution, avant la mise en service de l'autoroute de contournement et des parkings publics projetés, pour ne rien dire de la traversée de la rade ;

- l'absence d'analyse sérieuse et objective de l'impact économique des obstacles à la circulation des personnes et des biens, ainsi mis en place par le département de justice et police en l'absence de décision collégiale du gouvernement ;
- la non-application des dispositions à ce sujet de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LCR) ;
- le fait que ces mesures sont de nature à causer des dommages économiques irréversibles aux travailleurs genevois, en augmentant le nombre déjà considérable de faillites d'entreprises et de commerçants et par conséquent le chômage ;

invite le Conseil d'Etat

1. à arrêter un moratoire quant à l'établissement de toute mesure faisant, partiellement ou complètement, obstacle à la circulation, notamment privée, des véhicules, des personnes et des biens dans le canton de Genève, notamment dans l'agglomération urbaine ;
2. à dire que ce moratoire sera en vigueur tant que le canton ne se sera pas doté d'une loi sur la circulation définissant complètement les moyens de répondre à la demande de libre déplacement des personnes et des biens, privés et publics, et déterminant les options retenues pour cela, par le Grand Conseil, suite à un débat démocratique ;
3. à informer les partenaires concernés, soit le Grand Conseil, les communes, les groupements économiques et les associations d'usagers notamment.