

*Date de dépôt: 12 février 2004*

*Messagerie*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition concernant l'amélioration de la circulation et du parpage à Genève**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 15 décembre 1988, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition P 806 ci-annexée, sur la base d'un rapport de la commission des pétitions du 2 novembre 1988. En date du 21 octobre 1994, le Conseil d'Etat a présenté un rapport regroupant la réponse à sept motions et sept pétitions mais l'a retiré à la demande du Grand Conseil.

La pétition concernant l'amélioration de la circulation et du parpage à Genève demande la réalisation du libre choix du mode de transport. Les pétitionnaires proposent 11 objectifs qui leur semblent adaptés pour améliorer la situation. Les mesures qui en découlent peuvent être regroupées en quatre thèmes principaux, qui ont trait à des modifications d'ordre législatif, aux conditions de stationnement, aux zones à trafic modéré et piétonnes et aux transports publics.

### **1. Circulation : votations populaires et modifications législatives**

Les pétitionnaires souhaitent diverses modifications législatives ayant trait à la mobilité en général.

En date du 2 juin 2002, l'initiative 114 « Pour le libre choix du mode de transports » a été adoptée en votation populaire. Le Titre XB de la Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847 (A 2 00), a été modifié en conséquence le 1<sup>er</sup> septembre 2002. Il est désormais inscrit dans la Constitution sous article 160A que « la liberté individuelle du choix

du mode de transport est garantie ». Les articles 160B et 160C énoncent ainsi certains principes permettant de garantir le libre choix du mode de transport pour les déplacements privés et publics. La mise en place d'infrastructures répondant aux besoins des différents modes de transport est garantie. En ce sens, le souhait des pétitionnaires visant à garantir la liberté du mode de transport a été entendu. De plus, avec l'appui des Transports publics genevois (TPG), de la Fondation des parkings et de différents groupes de travail spécifiques, des structures pluridisciplinaires et transversales ont été mises en place au sein de l'administration cantonale en étroite collaboration avec les communes, afin de permettre un développement cohérent des différents modes de transport. Par ailleurs, sur le plan stratégique en matière de mobilité, le conseil des déplacements a récemment été inscrit dans la législation cantonale (loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière H 1 05).

Le 29 août 2003, le Grand Conseil a adopté la loi 8748 modifiant la loi sur les routes. Cette modification ancre dans la loi le plan directeur et la hiérarchie du réseau routier. A l'aide de ces deux outils et du règlement d'application en cours d'élaboration, une meilleure planification des déplacements va être possible sur le territoire cantonal, ainsi que la mise en place d'une organisation fonctionnelle des modes de transport, y compris pour la mobilité douce, permettant ainsi d'assurer une cohérence pour les déplacements. Cette approche a été étendue dès le printemps 2003 aux départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie dans le cadre d'une coopération transfrontalière placée sous l'égide de la commission « Déplacements et sécurité » du Comité régional franco-genevois (CRFG).

Concernant la problématique d'une traversée de la rade, les électeurs genevois ont eu l'occasion de se prononcer à deux reprises. Le principe de la traversée a été accepté au cours d'une première votation en 1988, mais aucun des deux projets proposés n'a été retenu dans le cadre de la votation de 1995. Le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE) a accepté de poursuivre la réflexion à ce propos et, à l'automne 2003, un groupe de travail formé des divers milieux intéressés dans le domaine de la mobilité a rendu un rapport fixant les objectifs, notamment en matière de circulation, d'économie et d'environnement qui devraient être respectés pour la création d'une traversée du Petit-Lac (y compris mesures d'accompagnement). A la suite de ce rapport, l'office des transports et de la circulation (OTC) a été chargé d'effectuer une étude sur la faisabilité d'une traversée, qui répondrait aux critères énoncés par le groupe de travail sur le contournement Est de Genève. Le résultat de l'étude doit être validé à fin juin 2004.

## 2. Infrastructures routières

Diverses infrastructures routières ont été réalisées au cours de la dernière décennie, afin d'améliorer les conditions de circulation, notamment en périphérie de l'agglomération 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 circulent 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.

Au-delà, il convient de préciser également les projets en cours d'examen et les études sur lesquelles ils reposent :

- RD 429-A sur les évitements de localités, dont le Grand Conseil a pris acte le 28 novembre 2002;
- PL 8662-A ouvrant un crédit d'investissement de 35 370 652 F pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105-RC 1 route de Thonon, adopté par le Grand Conseil le 4 avril 2003;
- PL 8757 ouvrant un crédit d'étude de 5 488 000 F pour la route des Nations ainsi que pour l'adaptation de la jonction de Ferney, renvoyé en commission par le Grand Conseil le 28 février 2003;
- Dénivelé de Meyrin, qui fait partie intégrante du dossier d'approbation des plans de la ligne de tram Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC) en tant que mesure d'accompagnement et qui supprimera tout le trafic de transit nord-sud en surface;
- Etude Genève-Sud qui aura des impacts en matière de mobilité s'étendant sur tout le secteur sud-ouest du canton.

## 3. Politique du stationnement

La définition d'une politique de stationnement claire, en conformité avec les objectifs définis en matière d'environnement et de circulation, est probablement le paramètre le plus important dont dispose l'autorité. Elle s'inscrit dans la politique générale de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Elle comprend les principaux volets suivants :

- Stationnement public sur voirie ;
- Stationnement public en ouvrage ;

- Stationnement P+R (parcs relais) ;
- Stationnement privé lié aux logements ;
- Stationnement privé lié aux activités économiques.

Ces volets ont été traités dans le cadre de la « Conception globale de la circulation à Genève » (Circulation 2000) mis en consultation publique en août 1992. Ils font actuellement l'objet d'une nouvelle réflexion stratégique au sein de l'OTC, visant à en moderniser la conception et à en adapter le développement.

Un des premiers objectifs tient à l'optimisation des parcs relais (P+R) actuellement en service. Depuis le dépôt de cette pétition, quatre P+R nouveaux méritent d'être cités : le P+R de Moillesulaz, le P+R de l'Etoile, le P+R de Sous-Moulin et le P+R de Genève-Plage. Plusieurs autres projets sont également à l'étude ou en cours d'exécution, prévoyant notamment l'extension des parcs relais où la demande est la plus forte, à proximité des lignes de transports publics attractives (tramways, RER, etc.). La volonté de l'Etat de Genève de favoriser la construction de parkings privés ou publics est clairement marquée dans le plan d'actions 2003-2006 des parcs relais P+R élaboré en janvier 2003. Par le biais de ces réalisations, en conjonction avec les plans directeurs quadriennaux de développement des transports publics, de nouvelles dessertes sont créées et des parkings aux prix attractifs sont mis en place pour inciter les pendulaires à y laisser leur voiture et à emprunter les transports publics grâce à l'abonnement combiné P+R - Unireso.

La gestion du stationnement dans l'hypercentre et le centre-ville de Genève a une grande importance dans le choix du mode de transport pour les personnes souhaitant accéder au centre de l'agglomération. La politique du stationnement mise en place dans les années 90 devait accroître le taux de rotation des places sur voirie au centre de Genève, pour améliorer l'accessibilité et l'offre de stationnement destinée aux usagers « clients » en leur mettant à disposition des places payantes de courte durée. De plus, il était nécessaire d'assurer le stationnement sans contrainte des habitants près de leur domicile, ainsi que des commerçants, d'où la mise en place du système des macarons. Aujourd'hui, toutes ces nouvelles réglementations sont largement acceptées dans leur principe et ont permis d'accroître de façon importante l'offre en stationnement. Elles ont cependant été longtemps insuffisamment contrôlées, avec pour conséquence d'être mal respectées par les automobilistes.

Il convenait donc de prendre les mesures nécessaires à un contrôle du stationnement plus efficace. Cette situation est en passe de se résoudre par l'augmentation du nombre d'agents municipaux engagés par la Ville de Genève pour le contrôle des zones bleues et par la création d'un service du stationnement à la Fondation des parkings pour les places soumises à paiement en Ville de Genève (places horodateurs).

Il convient également de mentionner que de nombreux parkings souterrains sont à la disposition du public dans le centre-ville, tels que les parkings de Cornavin, des Alpes, du Mont-Blanc, de Plainpalais, de Saint-Antoine, de Rive, de Villereuse, etc.

Concernant le stationnement des habitants, la réalisation de parkings privés et publics en suffisance lors de toute construction de nouveaux immeubles ou de rénovation d'immeubles existants n'a pas pu être imposée par voie législative. Toutefois, après s'être référé jusqu'ici au projet Circulation 2000, de nouvelles recommandations pourraient être édictées à brève échéance sur le nombre de places de stationnement qui peuvent être prévues lors de la création de nouveaux logements, en prenant en considération tant des questions de circulation que des questions financières (rentabilité d'une place de stationnement). La question de l'intégration de ces recommandations sur la base de normes dans le cadre législatif doit être étudiée dans le courant de l'année 2004.

Cela étant, les projets de nouvelles constructions sont déjà examinés de manière à ce que le nombre de places privées soit suffisant, afin d'éviter une surcharge sur le domaine public.

#### **4. Transports publics plus performants**

Entre les années 1995 et 2000, diverses mesures ont rendu les transports publics plus performants, ce qui a permis une meilleure fluidité du trafic de façon sectorielle, alors même que le budget lié aux transports publics ne s'était pas accru. On peut citer à ce titre la construction de nouvelles lignes de tram (tram 13 Cornavin-Bachet-de-Pesay en 1995 et prolongation aux Palettes en 1997, tram 16 en 1998), la modernisation progressive de la signalisation lumineuse permettant plus de régularité dans les horaires, la définition et l'élaboration d'un lien contractuel entre l'Etat et les opérateurs de transports formalisé avec des prescriptions tant quantitatives que qualitatives renforcées. Les efforts ne se sont pas limités à ces actions puisque d'autres moyens ont été mis en œuvre simultanément pour rendre les transports collectifs plus attractifs :

- création de la communauté tarifaire intégrale Unireso en 2001 (dans le prolongement d'une simple communauté d'abonnements lancée en 1989) qui, avec un seul billet, permet d'emprunter tous les transports publics sur le territoire du canton, que ce soit le train, le bateau, le tram, le bus ou le trolleybus;
- mise en service d'une desserte RER entre Cornavin et Bellegarde en 2001;
- mise en service de la gare ferroviaire voyageurs de Lancy-Pont-Rouge en décembre 2002;
- à l'appui du plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics, adopté par le Conseil d'Etat le 2 octobre 2002, l'offre de prestations des TPG est modifiée en profondeur. Le contrat de prestations 2003-2006, ratifié par le Grand Conseil le 31 janvier 2003, prévoit en effet une augmentation de l'offre de 20 % en quatre ans, qui doit s'accompagner d'une hausse équivalente de la fréquentation. Cela se traduira par une augmentation des fréquences, une meilleure desserte des sites principaux et une capacité accrue des véhicules;
- après l'extension de la ligne de tram 13 aux Nations qui a eu lieu en décembre 2003, d'autres lignes seront mises en service comme le prolongement aux Acacias en décembre 2004, le bouclage du réseau entre Bachet-de-Pesay et Acacias via Lancy en décembre 2005 en principe, puis le tram Cornavin-Meyrin-CERN dont le premier tronçon jusqu'au Bouchet devrait être mis en service fin 2006. Dans le cadre de ces projets et comme cela a été fait au bas de la route de Chêne, les lignes de tram sont prévues en majeure partie sur des sites propres, afin de garantir une vitesse commerciale conforme à la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50);
- dès janvier 2004, les Mouettes genevoises naviguent toute l'année avec une offre renforcée, particulièrement avec la nouvelle ligne reliant le parc relais P+R de Genève-Plage à la Perle du Lac et la création de deux débarcadères à la Nautique et au pont de la Machine;
- d'autres services ont été créés, tels que les Noctambus qui offrent un moyen de transport public après minuit et dont le réseau dessert aujourd'hui 60 communes genevoises, vaudoises et françaises. Enfin, les Télébus, Proxibus et Taxibus sont des services innovants de transports publics sur appel. Ils desservent les lignes et communes de campagne et, pour les taxis collectifs, assurent des liaisons avec le train ou l'avion en dehors des horaires TPG.

- enfin, dans l'attente de la réalisation de la liaison ferroviaire CEVA qui permettra la mise sur pied d'un véritable RER franco-valdo-genevois, la troisième voie CFF Genève-Coppet sera mise en service fin 2004 avec une nouvelle station à Sécheron.

## 5. Zones à trafic modéré et piétonnes

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, de zones de rencontre (à l'époque dénommées «rues résidentielles») et de zones 30 km/h. Le but de ces aménagements est la sécurité des piétons tout en assurant les conditions d'accessibilité nécessaires.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les articles 22 a, b et c ont été introduits dans l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (RS 741.21). Ces articles instaurent expressément le principe des zones 30 km/h, de rencontres et piétonnes.

Ces dispositions viennent en complément de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 km/h et les zones de rencontres, du 28 septembre 2001 (RS 741.213.3) qui prescrit à son article 2 :

« 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. »

Pour ce faire, l'article 3 prévoit qu'un rapport doit être joint à toute demande afin d'indiquer les objectifs que la mesure doit permettre d'atteindre.

A Genève, dans le cas de l'instauration de ce type de mesures, 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.

Dans le cas 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 et à l'appui de conditions de livraisons adéquates. Dans le cadre de ces projets, les nombreux intervenants, comme les habitants et les commerçants, doivent être 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 donner une identité claire à ces zones. Elles ne peuvent donc être mises en place que sur des tronçons appropriés du réseau routier et à l'appui d'aménagements adéquats, les axes importants ou de niveaux intermédiaires ne pouvant être traités de cette manière.

De nombreux aménagements en faveur des piétons et des cyclistes ont également été réalisés, notamment en vue de supprimer des discontinuités.

## **6. Divers**

Les pétitionnaires souhaitent également la création d'une commission chargée d'examiner l'efficacité de l'action « couper le moteur ». Il convient de relever que cette invite tombe d'elle-même puisque l'opération a cessé. Il a été constaté que les automobilistes ne respectaient pas l'invitation faite de couper le moteur et que les catalyseurs perdaient de leur efficacité lorsqu'ils étaient froids.

Le dernier point soulevé par les pétitionnaires a trait à une information objective sur les taux de pollution enregistrés à Genève. Le site Internet [www.geneve.ch/air](http://www.geneve.ch/air) permet d'obtenir toutes informations utiles à ce sujet, telles que les bulletins du jour, la documentation et les publications. Par ailleurs, le quotidien la « Tribune de Genève » publie tous les jours la qualité de l'air en Ville de Genève, à différents endroits du canton, ainsi que la moyenne suisse afin de permettre une comparaison.

## **7. Conclusion**

La circulation et le stationnement à Genève sont des thèmes sensibles, ce d'autant que le parc automobile est passé de 247 540 véhicules en 1990 à 279 465 à fin 2002, soit une augmentation de 12,9 %. De nombreuses réalisations ont pu être menées à terme au cours des dernières années, qui touchent l'ensemble des modes de transports. Des modifications législatives, tant sur le plan fédéral que cantonal, sont également intervenues. De nouvelles solutions, en coopération avec le canton de Vaud et la France voisine, sont encore recherchées par l'OTC afin d'améliorer les conditions de la mobilité genevoise.



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

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Robert Cramer

*Annexe : texte de la pétition*

*Dépôt : 6 juin 1988*

## **PÉTITION**

### **concernant l'amélioration de la circulation et du parcage à Genève**

La politique des transports est basée sur le principe constitutionnel de la liberté d'établissement et de son corollaire, la liberté du choix du mode de transport.

L'Etat, en autorisant la vente de véhicules de tous genres, sans restriction autre que l'obtention d'un permis de circulation, a non seulement le droit de percevoir divers impôts, mais également le devoir de mettre à la disposition du citoyen les infrastructures nécessaires à la réalisation du libre choix du mode de transport.

L'accomplissement de ce but ne peut se faire par des mesures restrictives, mais bien par des actions incitatives visant à une complémentarité harmonieuse et librement consentie entre transport privé et transport public. Dans les cas où les transports privés s'avèrent les plus efficaces, il n'appartient pas à l'Etat de favoriser artificiellement, par des mesures vexatoires, des transports publics défaillants.

En conséquence de quoi, les soussignés demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires en vue de réaliser les objectifs suivants :

1. Mettre à disposition des différents moyens de transports une infrastructure proportionnelle à leur développement en maintenant la liberté de choix du mode de déplacement.
2. Soumettre dans les délais les plus brefs à la population, un projet d'une grande traversée de la rade, seule alternative valable pour décharger les quais et le centre-ville de la circulation.
3. Imposer par voie législative la réalisation de parkings privés et publics en suffisance lors de toute construction de nouveaux immeubles ou de rénovation d'immeubles existants. En cas d'impossibilité technique, versement dans un fonds spécial

- « parking » d'un prorata du montant total de la construction ou de la rénovation.
4. Encourager la construction de parcs privés ou publics souterrains permettant la suppression progressive des parkings de surface afin de développer en site propre la circulation des TPG, des deux-roues et des piétons.
  5. Créer des parkings dont le prix et la desserte par des navettes efficaces incitent les pendulaires, à savoir ceux qui se rendent à leur travail en voiture, à y laisser leur véhicule.
  6. Augmenter la fréquence des transports publics, et non leur capacité unitaire et leur confort, comme c'est le cas actuellement, en développant les voies en site propre rendues libres par la suppression des parkings de surface.
  7. Créer des rues à trafic modéré seulement pour des raisons de sécurité routière et à condition que toutes les mesures soient prises au préalable pour favoriser la capacité d'écoulement du trafic sur les axes principaux et les grandes pénétrantes proches de ces rues.
  8. De s'opposer en outre à la création de rues à trafic modéré, pour des raisons purement écologiques (par exemple tendance à imposer une limitation à 30 km/h non justifiée par rapport à la protection de l'environnement).
  9. Favoriser avant la création de toute nouvelle place piétonne, le développement de liaisons sûres et agréables entre les zones piétonnes existantes en améliorant leur accès ainsi que la capacité de circulation et de parkings souterrains à proximité de ces zones.
  10. Créer une commission composée de représentants de tous les milieux automobiles et chargée d'examiner, avant de prendre des mesures restrictives définitives, l'efficacité de l'action « coupez le moteur » aux feux rouges, tant au niveau de la pollution sonore qu'atmosphérique.
  11. Informer objectivement la population sur les taux de pollution enregistrés à Genève, en comparant ces mesures avec celles des grandes villes européennes, des Etats-Unis et du Japon.

*Association « Feu vert »*

Case postale 21  
1211 Genève 11  
(M. Guinchard)  
N.B. 20 000 signatures