

Date de dépôt: 4 mai 2005

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition « Stop Bouchons »

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 19 novembre 2004, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition 1425, sur la base d'un rapport de la commission des transports du 6 octobre 2003 (cf. annexe).

Préambule

La pétition « Stop Bouchons » pose de nombreuses questions et invite le Conseil d'Etat à se prononcer sur plusieurs thèmes. Afin de conserver une lisibilité à la présente réponse et éviter des redites inutiles, les invites de la pétition ont été regroupées sous les chapitres suivants :

- Planification des chantiers et informations
- Planification du réseau routier

Planification des chantiers et information

La gestion des chantiers est complexe. Le problème principal vient du nombre important d'intervenants et de maîtres d'œuvre en fonction du type de travaux et de la localisation de ces derniers. Ce problème n'est pas inhérent aux grands chantiers de transports publics, mais vaut également pour toutes les autres réalisations faites au cours d'une année.

S'agissant des chantiers tram, il convient de relever que, dans le cadre d'un tel projet, l'Etat de Genève est le maître d'œuvre pour la réalisation des voies, mais les communes ainsi que d'autres intervenants profitent de ces

travaux pour effectuer les interventions des réaménagements complets des chaussées et des travaux importants en sous-sol qui les concernent. On peut citer par exemple la mise en séparatif du réseau de canalisation ou d'autres interventions sur les réseaux d'eau, d'électricité, de gaz, de fibres optiques, etc.

Tous ces travaux supplémentaires sont commandés par des maîtres d'œuvre différents et, bien que le pilotage d'une telle réalisation soit confié à une seule entité, la coordination est très difficile.

En dehors de ces grands projets, de nombreuses fouilles sont ouvertes chaque jour sur le territoire du canton de Genève. Le service de la circulation de l'office des transports et de la circulation (OTC) est en charge de gérer la sécurité de ces travaux et de mettre en place les déviations. Dans le courant de l'année 2004, les inspecteurs de l'OTC ont eu 3550 rendez-vous de chantier. Ce chiffre ne représente pas seulement le nombre de fouilles ouvertes, mais démontre la charge de travail de ce service et les inévitables problèmes de coordination qui peuvent survenir. Les inspecteurs s'efforcent de trouver les meilleures solutions pour faciliter la circulation des usagers.

Il existe également un organisme de coordination des travaux en sous-sol prévu par l'article 50 du règlement concernant l'utilisation du domaine public, du 21 décembre 1988 (L 1 10.12). Les collectivités, corporations ou établissements de droit public se réunissent en un collège de partenaires dénommé l'OGETA (Eau, Gaz, Electricité, Télécommunications, Assainissement), dont la présidence est assurée alternativement par le directeur de l'aménagement et par l'ingénieur cantonal du département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL). L'OGETA peut s'adjoindre la collaboration de toute autre entité de droit public ou privé dont les activités, de par leur nature et leur importance, rejoignent celles des partenaires. Une commission exécutive de coordination placée sous son contrôle, la commission de coordination des travaux en sous-sols (CCTSS) regroupe les principaux utilisateurs publics ou privés du sous-sol incorporé au domaine public. Son but principal est de permettre aux divers intervenants de se coordonner afin de profiter des travaux engagés pour la pose et/ou la réfection des installations et/ou conduites souterraines, publiques ou privées par d'autres partenaires.

Lors du lancement de la pétition, le canton de Genève comptait un nombre important de chantiers, dont certains de grande importance comme ceux des trams, qui ont induit de nombreux désagréments pour les usagers. Il faut reconnaître que les organes impliqués dans le processus de coordination décrit ci-avant ont dû faire face à la surcharge qu'implique cette croissance en accordant parfois une moindre priorité aux questions de coordination et de communication.

Le Conseil d'Etat, attentif à ces questions, a demandé en été 2002 qu'une remise en place des structures soit entreprise et que les aspects de communication soient dynamisés. Cette restructuration fait également suite à des demandes formulées par le Conseil des déplacements (CODEP). A ce titre, des efforts considérables pour l'information sur les chantiers en cours sur la voirie ont été réalisés. Le site Internet Infomobilité (http://etat.geneve.ch/infomobilite/fr_infomobilite.htm) indique les chantiers ayant un impact sur la circulation sur le territoire du canton de Genève et donne des informations sur les dates de début et de fin des travaux, ainsi que leur nature. Ce site Internet délivre encore d'autres informations en temps réel sur l'état du trafic routier et le taux d'occupation des parkings ouverts au public. En outre, la Tribune de Genève publie tous les lundis, depuis janvier 2005, un encart réservé à la mobilité. Une infographie de Genève montre les chantiers les plus importants avec leur durée et, le cas échéant, indique des itinéraires de délestage possibles.

Par ailleurs, lors de chaque construction de ligne de tram, une arcade d'information est installée sur le chantier en question. Pour le tram de Lancy actuellement en construction, ce pavillon est installé au 59 Route du Grand-Lancy avec une permanence assurée le lundi de 14h à 17h. En dehors de ces heures, la population peut laisser un message sur le répondeur 022 321 17 17 ou envoyer un fax au 022 321 12 18 afin d'obtenir les informations désirées. De plus, des fiches d'information sont distribuées régulièrement aux riverains, alors que les habitants de tout le canton reçoivent le tout ménage « Way ». Enfin, toutes les informations utiles se trouvent sur le site : www.way-tram.ch. On y trouve notamment le plan du réseau de trams avec un historique, ainsi que les réalisations futures. Pour chaque ligne de tram récente ou nouvelle, des explications sont données sur l'urbanisme, le projet en lui-même, l'état d'avancement des travaux, les documents qui ont été distribués aux habitants et riverains (indiquant les déviations à utiliser lors de certaines phases de travaux), ainsi que le plan des tracés avec les arrêts prévus.

Le Conseil d'Etat a reçu de nombreuses remarques positives sur l'ensemble du travail mené.

Planification du réseau routier

Par le biais des articles 160B et 160C de la Constitution de la République et canton de Genève du 24 mai 1847 (A 2 00), adoptés le 2 juin 2002, les différents principes permettant de garantir le libre choix du mode de transport pour les transports privés et les transports publics sont garantis, tout comme

la mise en place d'infrastructures répondant aux besoins des différents modes de transport.

Le 29 août 2003, le Grand Conseil a adopté la 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 par la mise en place d'une organisation fonctionnelle de tous les 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, matérialisée par une carte adoptée par le Conseil d'Etat et présentée par celui-ci au Grand Conseil.

La mise en place de ces outils va permettre de mieux comprendre les flux de circulation et d'assurer des échanges fluides sur le réseau primaire, comme le souhaitent les pétitionnaires.

Concernant plus particulièrement la question du stationnement, l'OTC examine de près cette question lors de l'instruction des dossiers, afin de maintenir un nombre constant de places, tout en garantissant la sécurité des usagers.

Un plan d'action 2003 – 2006 des parcs relais P+R a été établi en janvier 2003. La mise à disposition de parcs relais P+R sur le territoire du canton permet de désengorger le centre-ville. En 2004, le P+R de Genève-Plage et le P+R provisoire de Sécheron ont été mis en service. Pour rappel, l'abonnement P+R (110 F par mois ou 1200 F pour une année) comprend un parking précis et l'accès à tous les transports publics de Genève du réseau UNIRESO (TPG, CFF, Mouettes genevoises). L'obtention de l'abonnement P+R est tributaire du lieu de domicile et du lieu de travail.

Actuellement, divers projets de petits P+R sont à l'étude. Ces parkings d'échanges pourraient être réalisés à moindres coûts sur des surfaces déjà existantes et moyennant des aménagements minimales, dans le but d'accroître l'offre aux usagers.

Par ailleurs, l'accessibilité et l'offre de stationnement destinées aux usagers « clients » ont été améliorées, en leur mettant à disposition des places payantes de courte durée mieux contrôlées, ce qui assure une meilleure rotation sur les places existantes. Il était également nécessaire d'assurer le stationnement sans contrainte des habitants et des commerçants près de leur

domicile, d'où la mise en place du système de macarons leur permettant de déroger aux durées limite de stationnement de la zone bleue. Aujourd'hui, toutes ces nouvelles réglementations ont permis d'accroître de façon importante l'offre en stationnement.

Conclusion

De gros efforts ont été faits par l'administration afin de gérer au mieux la recrudescence de chantiers sur le territoire du canton. Une information complète est donnée aux usagers par le biais de divers média. La coordination entre les différents chantiers a fait l'objet d'une attention toute particulière, au regard du nombre d'intervenants.

L'entrée en vigueur de la modification de la loi sur les routes, survenue postérieurement au dépôt de la pétition, a permis de doter l'OTC des outils nécessaires à une bonne gestion des flux de circulation et la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau routier favorisera une meilleure fluidité de la circulation sur les axes principaux.

Ainsi, de nombreuses améliorations ont été mises en place depuis le dépôt de la pétition. L'administration entend continuer à étudier de nouvelles mesures, afin de répondre au mieux aux besoins des usagers.

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 :

Rapport de la commission des transports P 1425-A

Secrétariat du Grand Conseil**P 1425-A**

Date de dépôt: 6 octobre 2003

Messagerie

Rapport **de la commission des transports chargée d'étudier la pétition** **« Stop Bouchons »**

Rapport de M. André Reymond

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié la pétition « Stop Bouchons » lancée par la section genevoise du Touring Club Suisse, en présence de MM. Zwahlen et De Oliveira représentants de ce dernier.

Cet objet a été traité durant la séance du mardi 10 juin 2003 sous la présidence de M. Gilles Desplanches.

Cette pétition se présente comme suit :

« Les pétitionnaires, rejoignant la section genevoise du TCS, souhaitent faire part au Grand Conseil de leur préoccupation grandissante face à la dégradation des conditions de circulation en ville.

Alors que les autorités ont reçu mandat constitutionnel d'assurer la meilleure fluidité possible au trafic privé (art. 160B, al. 2, Cst), nous constatons depuis quelque temps l'émergence de nombreux chantiers sans aucune coordination dans le temps ni dans l'espace et sans que soit mise en place la moindre déviation. Tout au contraire, les trajets alternatifs sont bloqués à leur tour, ce qui augmente considérablement les embouteillages, rendant plus que

difficile l'accès à plusieurs quartiers de la ville. Même les services d'urgence ont du mal à passer en certains endroits.

Nombreux sont aujourd'hui les habitants et visiteurs de notre canton ayant le sentiment d'un acharnement des autorités à l'encontre des usagers des transports motorisés privés. Une sorte de mobbing visant à les convaincre d'abandonner leurs véhicules individuels. Or si nous ne contestons pas l'utilité pour Genève de se doter d'un réseau de transport public performant, il est fondamental que l'organisation des ouvrages y relatifs et des travaux prenne en compte la nécessité de maintenir des conditions de circulation optimales.

Cela implique une meilleure planification des travaux et la mise en place d'itinéraires de détournement, comme par exemple la mise en double sens de la rue et du passage des Alpes pour alléger la rue de Lausanne en utilisant la rue de Montbrillant.

La situation chaotique dominant actuellement produit un accroissement considérable de la pollution et suscite stress et énervement chez les usagers, au point que se multiplient les comportements dangereux, irrespectueux du code de la route.

Dans le même temps, des places de parking disparaissent continuellement, sans compensation, tandis que la pression contractuelle augmente.

L'action des autorités contredit la volonté populaire exprimée par l'acceptation en votations du libre choix du mode de transport et le net refus de la généralisation du 30 km/h et de la réduction massive du trafic privé.

Il est absolument nécessaire de prendre des mesures rapides pour rendre une mobilité acceptable et légitime aux usagers motorisés de notre République. C'est pourquoi les pétitionnaires demandent :

- la prise en compte des besoins des usagers des transports individuels motorisés conformément aux dernières votations;*
- la planification coordonnée et concertée des chantiers, avec la mise en place d'itinéraires de délestage performants;*
- une planification future du réseau routier et du stationnement répondant aux besoins réels de la population.*

Les signataires de la présente pétition, habitants, travailleurs ou visiteurs de Genève demandent instamment au Grand Conseil de la République et canton de Genève :

- de prendre toutes les mesures nécessaires à l'amélioration de la fluidité de la circulation conformément aux dernières votations ;*

- *d'assurer une planification coordonnée et concertée des chantiers, avec la mise en place d'itinéraires de délestage performants ;*
- *de planifier à l'avenir le développement du réseau routier et du stationnement conformément aux besoins réels de la population,*
- *d'appliquer l'article 160B de la Constitution genevoise ;*
- *ras-le-bol de la planification désastreuse des chantiers ;*
- *stop au mobbing anti-automobilistes et motocyclistes ;*
- *halte au mépris des autorités pour la volonté populaire clairement exprimée lors des dernières votations »*

Cette pétition a récolté 22 302 signatures.

Après un court débat au sein de la commission, MM. Zwahlen et De Oliveira procèdent à la soutenance de leur pétition. Ils rappellent en outre qu'une hiérarchisation du réseau routier est indispensable. Ils rappellent également que le TCS est une organisation apolitique, mais qu'un avis de droit est à l'étude et qu'une relance du processus de pétition et d'initiative est envisagée.

Il a été ensuite procédé au vote pour le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition.

Avec 8 voix (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 UDC) contre 5 (1 Ve, 2 S, 2 AdG), sans abstention, le renvoi est **accepté**.