

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Alain Meylan, Daniel Zaugg, Jacques Jeannerat, Christophe Aumeunier, Nathalie Fontanet, Beatriz de Candolle, Antoine Barde, Ivan Slatkine, Jacques Béné, Pierre Conne, Pierre Weiss, Fabienne Gautier*

*Date de dépôt : 1<sup>er</sup> mars 2011*

## **Projet de loi modifiant la loi sur les routes (L 1 10)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1**

La loi sur les routes (LRoutes), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

### **Art. 2, al. 2 (nouveau, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3)**

<sup>2</sup> Le plan directeur du réseau routier intégrera obligatoirement un plan directeur du réseau de mobilité douce (aménagement cyclables et cheminements piétonniers) portant sur la même période quadriennale.

### **Art. 3B, al. 4 (nouveau)**

<sup>4</sup> Le réseau routier de quartier offre un réseau sécurisé destiné à la mobilité douce. Les réseaux routiers primaire et secondaire sont aménagés en faveur de la mobilité douce dans la mesure où cela est compatible avec la priorité énoncée à l'alinéa 2.

### **Art. 24, al. 2 (nouveau)**

<sup>2</sup> La même procédure s'applique aux aménagements inscrits au plan directeur du réseau de mobilité douce.

### **Art. 2 Entrée en vigueur**

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

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Contexte**

Parler d'engorgement du trafic pour présenter la situation genevoise est un euphémisme. Depuis 1996 et le malheureux refus par le peuple d'une traversée de la rade qui aurait, déjà à l'époque, offert une alternative durable au trafic de transit qui encombre le centre-ville, la situation n'a fait que se dégrader. Le dynamisme économique de Genève, la dimension régionale prise par l'agglomération et l'afflux de population et de travailleurs qu'il a fallu loger de plus en plus loin du centre-ville sont quelques-unes des causes des encombrements récurrents observés.

Dans cette configuration, élaborer des solutions pragmatiques s'impose. S'intéresser à la mobilité douce – ou au trafic lent, selon une autre dénomination actuelle – prend tout son sens. S'assurer d'une prise en compte équilibrée de ce mode de déplacement nous incombe et offrira assurément une alternative prometteuse aux autres moyens de transports.

C'est une évidence, la dimension des voiries ne permet pas la réalisation de tous les aménagements souhaitables. Des arbitrages sont nécessaires. Il convient donc de faire coexister, de la manière la plus harmonieuse possible, les différents modes de déplacement, voire de les combiner entre eux. C'est dans cet esprit de complémentarité et de mise en exergue des modes de déplacement « doux » que nous vous proposons de compléter la loi sur les routes.

D'aucuns – et notamment les auteurs de l'IN 144 – auraient souhaité une nouvelle loi spécifique sur la mobilité douce. Il ne nous apparaît pas utile, hormis pour les *principes* énoncés dans ce projet s'agissant du plan directeur du réseau de mobilité douce, du réseau sécurisé et du financement, de faire figurer des *moyens* d'atteindre ces objectifs ailleurs que dans un règlement. La teneur de ce dernier, qui pourrait s'intégrer à celui portant sur l'organisation du réseau routier (RORR), s'inspirerait des pistes proposées par le présent projet. Enfin, si mixité il y a sur les voies publiques, il semble logique de la retrouver également dans un seul texte de loi, garant par ailleurs d'une coordination mieux aboutie entre les différents modes de transports.

## 2. Développer un réseau de mobilité douce

Un des objectifs de ce projet est de formaliser une démarche initiée depuis de nombreuses années à Genève, que ce soit au niveau de l'Etat ou des communes. La production ou l'identification de parcours sécurisés s'effectue à raison d'une dizaine de kilomètres par an sur l'ensemble du territoire. Sans minimiser les manques encore existants, rares sont les trajets qui ne présentent pas d'aménagements spécifiques, surtout si l'on prend en compte les *itinéraires bis*, soit les parcours empruntant des voies de circulation hors des réseaux primaire et secondaire tout en assurant un temps de trajet comparable.

Il convient toutefois d'améliorer ce réseau en identifiant et en comblant les manques ainsi qu'en améliorant l'existant. Un effort important de communication doit également être entrepris, de nombreux usagers potentiels – dont le nombre s'est d'ailleurs fortement accru avec l'engouement récent pour les vélos à assistance électrique (VAE) – méconnaissant l'offre existante.

## 3. Financement

Il importe, pour des questions d'unité de matière notamment, d'appliquer aux aménagements de mobilité douce le même régime que celui en vigueur pour les voies publiques en général. Ainsi, les aménagements réalisés sur les voies cantonales sont financés par le canton, alors que ceux mis en œuvre sur les voies communales sont à charge des communes. Pour les communes dont la situation financière ne permet pas la réalisation de tels aménagements, une subvention cantonale peut être octroyée.

Cette répartition semble frappée du sceau du bon sens. Elle permet la mise en œuvre d'une politique de proximité concertée entre canton et communes. Des exceptions au principe du financement par l'entité communale des aménagements de son réseau local restent possibles. Il n'est pas inutile de rappeler par ailleurs que les communes, prises dans leur ensemble, présentent une situation financière si ce n'est meilleur à tout le moins aussi bonne que l'Etat. Par ailleurs, elles peuvent bénéficier du Fonds d'équipement communal (FEC). Un transfert de charges des communes vers l'Etat ne se justifierait donc qu'en dernier recours et à l'évidence pas de manière systématique.

#### **4. Objectifs à atteindre**

On l'a dit, les principes liés au développement du réseau de mobilité douce à Genève doivent trouver une concrétisation et des objectifs concrets dans un règlement et dans le futur plan directeur du réseau de mobilité douce intégré au plan directeur du réseau routier. Il convient dès lors, dans l'exposé des motifs de ce projet de modification de la loi sur les routes, de donner quelques lignes directrices vers lesquelles il conviendra de tendre au cours des prochaines années.

##### ***a) Favoriser la sécurité***

Dans la mesure du possible, lorsque le trafic motorisé public et privé n'est pas entravé, des aménagements cyclables peuvent être prévus sur les axes des réseaux routiers primaire et secondaire, lorsque la sécurité des cyclistes l'exige. L'objectif de continuité des itinéraires de mobilité douce doit guider le choix des parcours à aménager lorsque cela s'avère réalisable. Une attention particulière doit être apportée aux solutions alternatives à ces aménagements, notamment en répertoriant les itinéraires parallèles utilisant les voiries moins sollicitées en termes de trafic et en mettant en place une signalétique adaptée pour orienter les utilisateurs.

S'agissant du réseau routier de quartier, un accent particulier doit être mis sur la réalisation de parcours sécurisés. Il convient toutefois de garder à l'esprit les développements du réseau routier dans ces quartiers et notamment l'accroissement des zones 30 km/h et 20 km/h. Dans ces périmètres, la mixité des moyens de déplacement sur la chaussée apparaît comme le meilleur gage de sécurité et une délimitation spécifique de celle-ci par des aménagements en faveur des cycles semble peu opportune.

##### ***b) Stationnement***

Parmi les entraves au développement de l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens se trouve la difficulté de trouver des lieux de stationnement sécurisés contre le vol et protégés des intempéries. Il convient par conséquent d'encourager l'installation d'aménagements adéquats en faveur du stationnement des cycles, permettant de les cadenasser et de les abriter. Les arrêts de transports publics et les lieux d'activités sont des emplacements stratégiques de ce point de vue.

### ***c) Information et signalisation***

Un plan de communication doit être mis en place à l'échelon cantonal pour rendre visible le réseau de mobilité douce en place à Genève. Une signalétique adaptée est nécessaire, notamment pour inciter les cyclistes et piétons à utiliser les axes les mieux adaptés à leur mode de déplacement.

## **5. Ecueil à éviter**

Favoriser un mode de transports plutôt qu'un autre a forcément des répercussions sur le fonctionnement général du réseau. Il est de coutume, depuis de nombreuses années, de réduire la fluidité des transports individuels motorisés (TIM) au profit des autres modes de déplacement, notamment les transports publics.

Mettre un accent particulier sur l'extension du réseau de mobilité douce doit se faire dans un esprit clairement orienté sur la complémentarité entre les modes de transports. En particulier, il est identifié que le *trafic lent* est l'une des principales entraves au maintien de la vitesse commerciale des transports publics. Hors, il ne faut pas perdre de vue l'intérêt général. Si les transports publics concernent et sont à disposition de tous, résidents et visiteurs de tout âge, tel n'est pas le cas des cyclistes. Près de 50% des ménages ne possèdent pas de vélo et leur utilisation n'est à l'évidence pas à la portée de tous pour des questions d'âge et de santé physique notamment.

Il convient par conséquent de procéder à une minutieuse pesée des intérêts lors de la réalisation de nouveaux aménagements. Par ailleurs, la régulation des feux aux carrefours doit rester adaptée aux impératifs de vitesse commerciale des transports publics et de fluidité des TIM.

## **Commentaire article par article**

### ***Article 2, alinéa 2***

Instaure un plan directeur du réseau de mobilité douce dans le corpus législatif genevois. Il s'agit ici de mettre en place un instrument permettant de tirer un bilan quadriennal des avancées obtenues et des projets à venir sur la question spécifique des aménagements destinés à favoriser la mobilité douce à Genève. La complémentarité des modes de transports et le partage de facto des voiries commandent d'intégrer ce plan sectoriel dans le plan directeur du réseau routier qui doit naturellement l'englober. A défaut, la coordination indispensable entre les plans directeurs élaborés en faveur des différents types d'utilisateurs du réseau routier ne serait plus assurée.

Dans cet ordre d'idée, la procédure d'adoption de ce plan directeur du réseau de mobilité douce doit suivre celle prévue pour le plan directeur du réseau routier, prévue à l'aliéna 2.

#### ***Article 3B, alinéa 4***

L'approche volontariste mais pragmatique et respectueuse de la complémentarité des modes de transports voulue par les genevois s'exprime par cet article. Il est en effet nécessaire de développer un réseau de mobilité douce sur le territoire genevois, mais inutile de le faire sans tenir compte de la hiérarchisation du réseau routier.

Ainsi, un accent particulier doit être mis sur la sécurisation des trajets destinés à la mobilité douce dans le réseau routier de quartier à chaque fois que cela se révèle possible sans créer des entraves inacceptables pour les autres usagers et en tenant compte de la dimension parfois réduite des voiries. Une approche volontariste est affirmée.

En revanche, les réseaux routiers primaire et secondaire, qui ont vocation à desservir des périmètres plus larges voire régionaux, doivent garantir une fluidité aussi grande que possible en faveur des TIM et des transports publics. Des aménagements spécifiques de mobilité douce ne doivent dès lors pas se faire au détriment de cette fluidité et ne sont par conséquent pas prioritaire sur ces axes, respectant en cela la priorisation définie à l'article 3B, alinéa 2 et 3. Les possibilités d'identifier des itinéraires alternatifs doivent en revanche être approfondies pour garantir la continuité du réseau de mobilité douce.

#### ***Article 24, alinéa 2***

Le financement des aménagements de mobilité douce doit suivre celui en vigueur pour les voies publiques en général. Cet article s'inscrit dans la logique de l'article 2, alinéa 2 qui identifie les aménagements destinés à favoriser le trafic lent comme faisant partie intégrante du réseau routier général. Les mêmes mécanismes de financement mis en place entre le canton et les communes sont donc applicables. Des subventions cantonales peuvent être accordées à certaines communes dont les finances ne peuvent supporter les investissements nécessaires.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.