

# GTE - PROGRAMME 2010 - 2013

## DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION

***Le développement de l'urbanisation doit être coordonné et les infrastructures nécessaires à sa maîtrise réalisées.***

### **Objectif de base:**

Pour résorber la crise du logement actuelle, davantage de logements doivent être créés, en particulier dans le périmètre de la Ville de Genève, ce qui diminuera d'autant le trafic pendulaire. Le projet Praille -. Acacias – Vernets (PAV) est l'un des projets qui permettra d'atteindre cet objectif de base.

### **Objectifs spécifiques:**

1. Le GTE souhaite que la coordination entre tous les acteurs concernés (canton, communes, autorités françaises, société civile) soit privilégiée, afin que le développement de l'urbanisation puisse être maîtrisé.

Le GTE salue la volonté de concertation affichée dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et souhaite que la dynamique initiée par ce projet soit poursuivie. Le GTE veillera à ce que les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) identifiés par le projet d'agglomération présentent une mixité élevée d'activités, à savoir des places de travail de diverses natures et du logement, et soient aisément accessibles, notamment pour le trafic privé et le trafic professionnel. Dans cette optique, les approches théoriques actuelles doivent faire place à des affectations concrètes, notamment s'agissant du secteur industriel.

2. Le GTE demande que la mise à jour du plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire demandée avec insistance par le Grand Conseil se fasse dans les meilleurs délais, notamment par la convocation immédiate de la Commission consultative cantonale pour l'aménagement du territoire (CAT). Cette mise à jour intégrera les besoins croissants de la population en termes de mobilité et les conséquences que cela implique en termes d'infrastructures, tant routières que de transport public.
3. Le GTE exige le strict respect du principe constitutionnel relatif au libre choix du mode de transport (article 160 A Constitution genevoise) : il ne saurait y avoir de développement des transports publics contre les transports privés, ou vice-versa, le développement des modes de transport ne pouvant se faire que de manière concertée et coordonnée.

Le territoire cantonal doit rester facilement accessible au trafic individuel motorisé avec des capacités de stationnement correspondant à ses besoins.

4. Le GTE demande qu'un plan directeur du réseau routier soit rapidement disponible. A cet effet, le GTE veillera à ce que le Conseil d'Etat, suite à la première version proposée par ses soins et refusée par le Grand Conseil, propose dans les meilleurs délais une nouvelle copie.

Ce plan directeur identifiera clairement les besoins en infrastructures routières nouvelles (évitements de localité, traversée du lac, etc.), ainsi que les adaptations du réseau routier nécessaires notamment pour des raisons de sécurité.

5. Le GTE exige que la carte de la hiérarchie du réseau routier validée par l'ensemble des communes genevoises et approuvée par voie de résolution du Grand Conseil soit strictement respectée. Le GTE demande à être associé à toute révision éventuelle de cette carte.

## **TRAFIC AUX FRONTIERES ET TRAFIC REGIONAL**

***La maîtrise du trafic aux frontières est le principal enjeu concernant la mobilité privée régionale.***

### **Objectif de base:**

Le GTE s'oppose à toute diminution de capacité sur les axes concernés par ledit trafic. De plus, les goulets d'étranglement actuels du réseau routier doivent être supprimés dans les meilleurs délais.

### **Objectifs spécifiques:**

6. Le GTE soutient fermement la réalisation rapide d'une 3<sup>ème</sup> voie autoroutière entre Genève et Saint-Prex.
7. Le GTE soutient le projet d'une traversée du lac contribuant au délestage de l'autoroute de contournement, ainsi qu'à une réduction du trafic de transit au centre-ville (voir objectif 9).
8. Le GTE demande que le report modal des pendulaires frontaliers soit encouragé en privilégiant :
  - a. le développement des transports publics régionaux et transfrontaliers, notamment de type ferroviaire, par la mise en place d'un véritable réseau express régional dont la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) est le maillon indispensable;
  - b. la construction de P+R sur territoire suisse et français.

## ACCESSIBILITE AU CENTRE-VILLE

**« La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie ».**  
(Article 160 A Constitution genevoise)

**« Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, par les autorités cantonales de manière à assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une accessibilité optimale au centre ville en complémentarité avec les transports publics ».**

**«Le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers ».**  
(Article 160B Constitution genevoise)

### Objectif de base:

Le GTE demande que les Autorités traitent de manière équivalente, selon l'article 160A de la Constitution genevoise, tous les modes de transport, afin de garantir une accessibilité optimale au centre-ville.

### Objectifs spécifiques:

9. Le GTE demande que des mesures soient prises pour garantir l'accès au centre-ville, notamment grâce au bouclage du périphérique autoroutier délestant les rues de la ville de Genève du trafic de transit (voir objectif 7).
10. Le GTE demande que les lignes de tram soient conçues de manière à ne pas entraver la progression du trafic privé ; à cet effet, l'implantation en site propre doit être garantie. Les goulets d'étranglement doivent donc être supprimés, afin de garantir une vitesse commerciale des transports publics conforme à la législation et permettre la fluidité du trafic privé, c'est-à-dire de diminuer le coût économique des embouteillages.  
  
En revanche, pour les lignes de bus et de trolleybus, la création de site propre via des voies réservées doit être justifiée par un besoin réel lié notamment à la garantie d'une vitesse commerciale conforme à la législation.
11. Le GTE demande que les autorités cantonales encouragent la création de parkings dans le périmètre de la ville de Genève.

## **TRAFIC PROFESSIONNEL**

***Le trafic professionnel est au service de la population et ne peut donc être assimilé au trafic général.***

### **Objectif de base:**

Le GTE demande que nos Autorités mettent en place une véritable politique pour le trafic professionnel en concertation avec les milieux concernés.

### **Objectif spécifique:**

12. Le GTE exige que la part cantonale de la RPLP soit utilisée conformément à l'article 19 de la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LRPL), à l'exclusion de toute autre utilisation.

## STATIONNEMENT

**«Le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers ».**

(Article 160B al. 3 Constitution genevoise)

### Objectif de base:

Le GTE demande l'arrêt des hostilités en matière de stationnement; à cette fin, il appelle à l'ouverture de négociations entre l'ensemble des parties concernées. Ces négociations, qui pourraient se dérouler sous l'égide des autorités cantonales, devraient se conclure par un accord sur le stationnement public liant toutes les parties prenantes.

### Objectifs spécifiques:

13. Sous réserve que l'accord soit validé et signé, le GTE demande que les différents instruments régissant le stationnement public (Loi sur le stationnement, plan directeur du stationnement, etc.) s'y réfèrent.
14. Le GTE veillera à ce que l'accord respecte les intérêts défendus par ses membres et s'appuie sur le principe de base « une place créée pour une place supprimée ».  
L'accord portera uniquement sur le stationnement public et ne s'appliquera qu'aux places de stationnement existantes selon l'année de référence de l'accord.
15. En cas d'augmentation des besoins (par ex : nouveau pôle d'activité), l'offre de places de stationnement devra être revue à la hausse pour en tenir compte.
16. Le GTE soutient la construction de parkings P + R sur le territoire cantonal, pour autant qu'ils soient bien connectés au réseau des transports publics.
17. Le GTE demande que dans les quartiers d'habitations où des zones à macaron sont introduites, des places à horodateur soient prévues à proximité des commerces.
18. Le GTE demande que les pouvoirs publics encouragent la création de parkings et étudient tous les modes de financement pour la construction de parkings, notamment en associant le secteur privé et/ou parapublic.

## ZONES 30, ZONES DE RENCONTRE ET ZONES PIETONNES

**Zone 30 km/h :** Le signal «Zone 30» désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. **La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.** (Article 22a Ordonnance fédérale sur la signalisation routière, RS 741.21)

**Zone de rencontre :** Le signal «Zone de rencontre» désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules. **La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.** Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles. (Article 22b Ordonnance fédérale sur la signalisation routière, RS 741.21)

### Objectif de base:

La réalisation des zones 30 et des zones de rencontre doit faire l'objet d'une large concertation avec les habitants, les usagers et les commerçants, conformément à la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre (L 1 11).

### Objectifs spécifiques:

19. Le GTE demande, au plus tard un an après la mise en service de la zone, la mise en œuvre d'une évaluation (notamment du respect de la vitesse et du nombre d'accidents) afin de déterminer si les objectifs ont été atteints et si les mesures prises sont adéquates.
20. Le GTE demande le maintien du nombre de places de stationnement et de livraison en cas de création de zone 30 ou de rencontre.
21. Le GTE est favorable à la réalisation de zones piétonnes selon les conditions suivantes :
  - Les zones piétonnes créées doivent être à vocation commerciale.
  - Les zones piétonnes créées ne peuvent l'être que sur le réseau de quartier à faible charge de trafic.
  - Les zones piétonnes créées ne peuvent l'être qu'à proximité d'un parking ou de places en surface permettant leur accessibilité en véhicule motorisé privé.