

Date de dépôt: 30 avril 2003

Messagerie

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de MM. Charles Bosson, Claude
Blanc, Hermann Jenni, Jean Spielmann et Jean-Luc Richardet,
concernant la présentation de la coordination des transports
collectifs 2000 et circulation 2000**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 12 février 1993, le Grand Conseil a adopté et renvoyé au Conseil d'Etat la motion 844 ci-annexée.

Quand bien même aucun plan de coordination formel n'a été élaboré ni présenté, il s'avère que les travaux ont été coordonnés comme le souhaitaient les auteurs de la motion. Pour l'avenir, il y a la volonté de mettre en œuvre un plan directeur du réseau routier, étendu au niveau régional et transfrontalier, faisant le pendant du Plan directeur pluriannuel du réseau des transports publics.

Il convient encore de rappeler que la mise en œuvre de Circulation 2000 (C 2000) avait été effectuée par étapes successives, en veillant précisément à coordonner les mesures de réorganisation des circulations avec les programmes de développement des infrastructures routières et d'amélioration des transports publics.

1. Etapes 1993 à 2000

1.1. En 1993 : ouverture de l'autoroute de contournement, tronçon route de Meyrin - Bardonnex

L'ouverture de l'autoroute de contournement de Genève a constitué une étape structurante dans la mise en œuvre de C 2000. L'autoroute a rapidement été appelée à remplir sa vocation de substitution, en particulier pour le trafic de transit, au profit d'une réorganisation des conditions de circulation au centre de l'agglomération urbaine.

L'objectif principal visait en effet une diminution du trafic de transit au centre, à l'appui de mesures d'accompagnement introduites progressivement dès 1993. Il devenait en effet nécessaire de revoir les priorités accordées en matière de trafic, en rendant davantage d'espaces de déplacement aux piétons et aux cyclistes, de même qu'en cherchant à faciliter la circulation des transports publics, du trafic dit de destination et de desserte des quartiers.

Cette première étape était destinée à améliorer la qualité des déplacements dans une perspective de complémentarité, touchant en particulier à l'optimisation de l'exploitation de la signalisation lumineuse et à l'introduction de principes nouveaux en matière de stationnement en milieu urbain (stationnement de courte durée à l'hypercentre, etc.).

1.2. En 1995 : mise en œuvre de C 2000 en coordination avec la mise en place des premiers éléments du programme Transports collectifs 2000 (TC 2000) et des travaux prévus sur le réseau routier

Il convient de rappeler la teneur des volets qui sont en relation avec les programmes ci-avant évoqués :

- réalisation de la nouvelle ligne de tram 13;
- mise en service de nouvelles lignes de bus;
- rénovation d'infrastructures routières;
- construction de nouveaux parcs relais P + R en périphérie, et de courte durée au centre de l'agglomération (parkings de proximité, visiteurs).

Cette étape a permis de mettre en œuvre progressivement un nouveau plan des circulations, en fonction de la variété de possibilités désormais offertes en matière de déplacements.

Le plan des circulations, outil de gestion dynamique, est par définition évolutif. Il donne le fil conducteur des actions à entreprendre en la matière, dont les résultats sont parfois également tributaires de facteurs sur lesquels l'autorité n'a pas une totale maîtrise. Il convient d'évoquer, à titre illustratif,

l'évolution du taux de motorisation dans le bassin économique et de vie franco-valdo-genevois au centre duquel se trouve Genève. Cette évolution a été constatée au cours de la période de référence et elle s'est poursuivie depuis.

1.3. En 1997 : évitement de Plan-les-Ouates et prolongation de la ligne de tram 13 aux Palettes

La mise en œuvre de C 2000 à cette période repose sur la mise en service de plusieurs projets d'infrastructures lourdes et mesures d'accompagnement présentées de façon non exhaustives ci-après.

a) Transports collectifs

La mise en service de la prolongation de la ligne de tram 13 a permis la mise à disposition d'une offre complémentaire attractive concourant à une augmentation de la part modale au profit des transports publics.

b) Transport individuel

La mise en service de l'évitement de Plan-les-Ouates a permis de compléter l'effet de contournement autoroutier déjà en fonction, permettant ainsi de décharger le centre de l'agglomération urbaine d'un trafic de transit pénalisant pour l'ensemble des usagers.

Pour illustrer l'intérêt du contournement autoroutier examiné dans son ensemble, il convient de préciser que son usage atteint environ 30 000 véhicules/jour, ce qui concourt à améliorer les conditions d'accessibilité au centre pour celles et ceux qui doivent s'y rendre.

Parallèlement, l'amélioration de la sécurité routière a été poursuivie, en procédant en particulier à la construction de nombreux giratoires, la réalisation de zones 30 km/h dans les communes, la construction d'îlots, le marquage de passages de sécurité complémentaires et de kits-écoles à proximité des bâtiments scolaires et l'aménagements d'itinéraires pour les deux-roues.

1.4. En 1998 : mise en service de la ligne de tram 16

Cette mise en service, assortie de l'amélioration des interfaces entre les arrêts des transports publics et ses usagers, a coïncidé avec la mise en place progressive du système des macarons de stationnement zone bleue habitants / commerces destiné également à apporter des possibilités de stationnement renforcées au profit des visiteurs de courte durée et des consommateurs de biens et services.

2. Dès 2000, mise en service de jonctions autoroutières supplémentaires et réalisation progressive d'extension des lignes de transports publics

De nouvelles jonctions autoroutières ont été mises en service en juin 2001 à Meyrin et à Vernier.

Les études en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - Eaux-Vives (CEVA) ont été lancées et ont abouti, au plan helvétique, à la signature d'un protocole d'accord tripartite en été 2002. Les travaux portent maintenant sur le tronçon frontière - Annemasse, sous l'égide des Ministères suisse et français des transports et avec l'appui de l'Etat de Genève, en vue de garantir la concordance technique et temporelle indispensable sur le plan de la mise en œuvre.

En décembre 2002, le tronçon entre Cornavin et Pont-Rouge a été mis en service, après que le RER Genève - Bellegarde eut été inauguré en septembre 2001 à l'appui de contrôles de frontière simplifiés.

D'autres projets ferroviaires sont en cours de réalisation ou en voie de l'être au profit de Genève et de son bassin d'activité :

a) Troisième voie Genève - Coppet, dont la mise en service est prévue en décembre 2004 ;

b) Réhabilitation de la ligne du Haut Bugey en vue d'une mise en service à l'horizon 2006 (trajet Genève - Paris en moins de 3 heures).

S'agissant des lignes de tramways, la mise en service du prolongement de la ligne de tram 13 de Cornavin à la place des Nations est prévue pour décembre 2003 et la section Acacias pour décembre 2004. Doit suivre la mise en service des lignes section Lancy pour décembre 2005, et section Cornavin - Meyrin - CERN, tronçon Cornavin - Bouchet, pour décembre 2006.

3. Dès 2000 : élaboration, adoption et mise en œuvre du plan directeur cantonal comme instrument de coordination entre les diverses mesures de transports et l'aménagement du territoire

Le plan directeur cantonal, adopté par le Grand Conseil en septembre 2001, a permis de faire le point sur les diverses mesures engagées dans le domaine des transports collectifs et de la circulation, sur celles à entreprendre et sur leur interaction avec l'aménagement du territoire. Il faut mentionner, à cet égard, les fiches suivantes du schéma directeur cantonal :

1.05 : Plan régional des déplacements

4.02 : Raccordement ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse

4.03 : Desserte ferroviaire régionale

4.04 : Extension du réseau de tram

4.05 : Nouveaux tronçons du réseau routier

4.06 : Traversées de localités

4.07 : Parcs relais

4.08 : Politique de parcage

4.09 : Politique en faveur des deux-roues légers

4.10 : Plans directeurs communaux des chemins pour piétons.

En outre, diverses études d'aménagement localisées, terminées ou engagées, en application du plan directeur cantonal, doivent permettre d'assurer la coordination entre mesures pour les déplacements par moyens individuels et collectifs. Il faut citer :

- le périmètre d'aménagement coordonné (PAC) du site central des organisations internationales (route des Nations et extension du tram en direction de Ferney, déplacements doux);
- l'extension du tram Cornavin - CERN;
- l'extension du tram en direction d'Onex;
- l'extension du tram en direction de Saint-Julien.

4. Pour un développement de la mobilité équilibré et multimodal

Le Conseil d'Etat s'est également engagé à formaliser en parallèle à la réalisation du Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics, un Plan directeur du réseau routier, démarche qui doit permettre à brève échéance de disposer d'une vision plus claire du développement du réseau, de son incidence sur sa fonctionnalité et d'assurer une coordination optimale entre tous les modes de transport.

Le processus initié au plan cantonal est également étendu au plan régional et transfrontalier, sous l'égide d'un Comité stratégique coprésidé par le préfet de l'Ain et le président du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE). Le Comité stratégique, dont les travaux débutent, est placé sous l'égide du Comité régional franco-genevois (CRFG).

Parallèlement, une étude est en cours dans le but d'améliorer les conditions de mobilité et de stationnement pour les déplacements professionnels au centre (livraisons, cars, taxis, déménagements, etc.).

Enfin, il faut mentionner encore qu'à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, le canton a proposé à ses partenaires vaudois et français l'élaboration d'un *projet d'agglomération* selon les propositions de la Confédération (cf. rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001). Cet instrument devra permettre d'assurer, à terme, la définition et la réalisation d'une politique multimodale des déplacements, coordonnée avec l'aménagement du territoire.

5. Consultation des milieux intéressés

Les milieux intéressés sont non seulement régulièrement consultés, mais aussi véritablement associés aux démarches de concertation initiées par l'Etat. Ainsi, depuis 1999, le Conseil des déplacements (CODEP), considéré comme le bureau exécutif de la Commission consultative de la circulation (CCC), inscrite dans la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05), travaille de façon systématique sur les dossiers stratégiques avec la présidence du Département de justice, police et sécurité, puis du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, dans une composition paritaire entre représentants des milieux économiques et environnementaux. Les échanges issus des travaux du CODEP permettent de promouvoir une politique des déplacements tenant compte des différents intérêts en présence.

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'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexe : motion 844

Secrétariat du Grand Conseil**M 844**

*Proposition de MM. Charles Bosson,
Claude Blanc, Hermann Jenni,
Jean Spielmann et Jean-Luc Richardet*

Dépôt : 27 janvier 1993

PROPOSITION DE MOTION**concernant la présentation de la coordination des transports collectifs 2000 et circulation 2000**

LE GRAND CONSEIL,

considérant :

- que le projet transports collectifs 2000 et le projet circulation 2000 sont complémentaires;
- que la mise en place de l'un ne saurait se faire au détriment de l'autre;
- qu'il n'est pas possible que des restrictions de circulation ou de parcage supplémentaires soient ordonnées sans que des mesures de substitutions préalables soient prises dans les périmètres concernés par ces projets,

invite le Conseil d'Etat

- à présenter le plan de la coordination des étapes de réalisation de ces deux projets;
- à différer toute réalisation et tout aménagement prévus dans ces deux projets, avant la présentation de ce plan, sauf en ce qui concerne l'intégration de l'autoroute dans les schémas de circulation;
- à consulter les milieux intéressés et à rechercher leur accord sur les étapes de réalisation proposée.