

*Date de dépôt : 7 juin 2012*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Alain Meylan, Daniel Zaugg, Anne Marie von Arx-Vernon, Beatriz de Candolle, Antoine Barde, Jacques Jeannerat, Guillaume Sauty, Ivan Slatkine, Serge Hiltpold, Francis Walpen, Nathalie Schneuwly, Gabriel Barrillier, Vincent Maitre, Fabiano Forte, Bertrand Buchs, Guy Mettan, Eric Bertinat, Michel Forni, Renaud Gautier et René Desbaillets pour améliorer les conditions de circulation à Genève**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 17 novembre 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :*

- que la complémentarité des modes de transport est inscrite dans la Constitution genevoise;*
- la politique pour fluidifier l'ensemble des modes de transport;*
- les difficultés pour relier les deux rives du lac pour l'ensemble des modes de transport;*
- que le pont du Mont-Blanc constitue un maillon fondamental et fragile de la structure du réseau routier genevois;*
- que les bus circulant sur le pont du Mont-Blanc en direction de Cornavin sont bloqués dans les bouchons, ce qui perturbe leur vitesse commerciale;*
- la cohabitation difficile entre cyclistes et piétons franchissant le pont du Mont-Blanc sur les trottoirs;*
- la profonde mutation du réseau TPG prévue le 11 décembre 2011;*

*invite le Conseil d'Etat*

- à réaliser rapidement une étude sur les ondes vertes à Genève;*
- à mettre en œuvre des mesures de gestion du trafic permettant une amélioration de la fluidité pour le trafic faisant le « U » lacustre en direction de Lausanne et Evian;*
- à s'engager formellement pour un compromis sur le stationnement à Genève;*
- à s'engager formellement pour la concrétisation du projet de passerelle « mobilité douce » juxtaposée au pont du Mont-Blanc pour respecter les délais fixés afin d'obtenir des subventions fédérales;*
- à analyser et à démontrer au Grand Conseil la possibilité de créer un sas bus sur le pont du Mont-Blanc (direction rive droite) sans péjorer la fluidité du trafic privé;*
- à précéder toute intervention sur le pont du Mont-Blanc (par exemple la création d'une voie bus complète) d'une analyse de l'efficacité de la mesure précédente et ensuite, si nécessaire, de procéder à une enquête publique permettant de garantir les droits démocratiques de la population.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat a pris connaissance avec grand intérêt des considérations et propositions figurant dans cette motion et en remercie ses auteurs.

Cela fait effectivement plus de 10 ans que l'idée existe d'améliorer les conditions de circulation sur le pont du Mont-Blanc pour les transports publics en créant une voie bus. Cette proposition était soutenue par le Conseil d'Etat pour rendre plus fluide les déplacements entre les communes de la rive gauche et la gare Cornavin.

Ainsi, la délégation du Conseil d'Etat aux transports et aux affaires régionales (DELTAR) a procédé, le 2 novembre 2011, aux examens complémentaires utiles pour faire aboutir ce dossier, qui a également été présenté aux membres du Conseil des déplacements (CODEP) le 6 décembre 2011.

La date de mise en service d'une voie bus sur le pont du Mont-Blanc, initialement prévue pour le mois de juin 2012 a été avancée au 27 février 2012, afin de répondre aux attentes des habitants de la rive gauche demandant une amélioration des liaisons directes avec Cornavin par les transports publics. Cette voie bus a tout de suite connu un grand succès, aussi bien auprès des usagers des transports publics, que des automobilistes. Le Conseil d'Etat prend ainsi acte de la satisfaction de la population.

Pour finaliser ce projet, la direction générale de la mobilité (DGM) a procédé à une série d'analyses fines et à diverses simulations, qui parviennent à des conclusions rejoignant cette motion.

Le projet retenu a fait l'objet d'une enquête publique consultative d'une durée de 30 jours. Cette enquête avait pour but d'informer la population de la mesure envisagée et de permettre à tout un chacun de faire des observations sur la mise en place du marquage nécessaire à cette voie bus.

Une dizaine d'observations sont parvenues à la DGM de la part d'associations, telles que l'ASTAG, Feu Vert, le TCS et l'ACS. De façon générale, les réactions ont été positives, seules quelques inquiétudes subsistant quant à une éventuelle dégradation du transport individuel sur le pont du Mont-Blanc. De plus, plusieurs associations demandent un bilan suite à la mise en service de la voie de bus.

La DGM s'est d'ores et déjà engagée à réaliser une évaluation de ce nouveau dispositif. Si des optimisations devaient s'avérer nécessaires, elles pourront être réalisées à la faveur des travaux de réfection du pont du Mont-Blanc que doit mener la Ville de Genève à moyen terme. De nouvelles

solutions pourraient ainsi être développées pour améliorer encore la progression des transports publics entre la rive gauche et la rive droite. De plus, la DGM s'est également engagée à mener une étude générale des ondes vertes à Genève, ainsi qu'une étude d'optimisation du pourtour de la Rade (U lacustre), dès le printemps 2012.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat s'était d'ores et déjà formellement engagé en faveur d'un compromis historique à la zurichoise sur le stationnement à Genève lors de l'adoption par ses soins du plan directeur du stationnement, le 25 août 2010. Suite aux travaux au sein de la commission des transports du Grand Conseil sur ce plan quadriennal et sur le projet de loi 10816 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR - H 1 05), le Grand Conseil a approuvé la modification de la LaLCR le 22 mars 2012, en particulier le nouvel article 7B « Gestion de la compensation ». Cet article prévoit que lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, un nombre équivalent de places de parking à usage public est supprimé en surface. De même, lorsque des places à usage public sur voirie sont supprimées, celles-ci sont compensées par un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. A titre exceptionnel, jusqu'à 20 % des places peuvent être destinées aux deux-roues motorisés.

Le département de l'intérieur et de la mobilité (DIM) en charge de ce dossier par le biais de sa conseillère d'Etat, Madame Michèle Künzler, avait présenté aux députés des propositions concrètes détaillées et cohérentes visant à ancrer par la voie légale ce principe de compensation des places de parking.

La DELTAR s'est prononcée en novembre 2011 sur l'une des premières mesures effectives relatives à ce principe de compensation, à savoir la réalisation d'un parking sur la rive gauche. Ceci dans le but de permettre une piétonisation significative du centre-ville de Genève, favorable aux piétons et aux commerçants.

En effet, le Conseil d'Etat s'est déterminé en faveur de la réalisation du projet de parking Clé de Rive, situé sous la rue Pierre-Fatio. Cet ouvrage aura une capacité de 500 places de stationnement pour les voitures et de 388 places pour les deux-roues motorisés. Cela permettra à la Ville de Genève de mettre en œuvre son projet de piétonisation dans le secteur en supprimant 450 places de stationnement en surface.

Enfin, la création d'une passerelle dédiée à la mobilité douce (à côté du pont du Mont-Blanc) est un dossier porté par la Ville de Genève. Dans le cadre de la définition de ce projet, l'Etat accompagne la Ville, en particulier sur les questions liées à la mobilité et aux interactions avec les débarcadères de la Compagnie générale de navigation (CGN). Le 29 mai 2012, la Ville a présenté les lauréats de son concours d'architecture pour ce projet de passerelle piétonne. Les travaux sont prévus à l'horizon 2014, conformément au planning du projet d'agglomération, afin de bénéficier du financement fédéral.

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

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Pierre-François UNGER