

*Date de dépôt : 27 août 2012*

## Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :  
Jonction : mort d'un quartier**

*Rapport de majorité de M. Ivan Slatkine (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Roberto Brogginì (page ?)*

### RAPPORT DE LA MAJORITÉ

#### Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions s'est réunie à 4 reprises pour étudier la pétition 1803 invitant *les autorités* :

- à revoir les plans de circulation dédiant les rue du Stand, boulevard de St-Georges et boulevard Carl-Vogt aux trams, aux bus et aux trolleybus ;
- à revoir le passage des trolleybus dans les 2 sens au boulevard Carl-Vogt ;
- à réinstaller un tourner à gauche depuis le Pont-Sous-Terre en direction du quai Ernest-Ansermet ;
- à compenser toutes les places de parkings supprimées et déplacées.

Les 4 séances consacrées à cette pétition se sont déroulées sous la présidence de M. V. Maître (le 5 mars 2012), M. A. Droin (le 12 mars 2012) et enfin M. O. Norer (les 19 mars et 23 avril 2012).

Les procès-verbaux ont été tenus de manière précise par M. Christophe Vuilleumier que la commission remercie. A assisté à l'ensemble des séances, Mme Mina-Claire Prigioni, collaboratrice scientifique SGGC.

**Audition de MM. Daniel Sormanni et Manuel Pinto, pétitionnaires**

M. Sormanni déclare qu'il est de plus en plus difficile d'accéder au quartier de la Jonction et d'y faire des livraisons. Il ajoute que tous les commerçants ont déjà beaucoup souffert des travaux et ont subi des pertes de leur chiffre d'affaire. Il signale en outre que toute une série de places de parc ont été supprimées en raison des bus et qu'il n'est même plus possible de faire des livraisons. Il se demande alors comment faire pour charger une machine à laver par exemple. Il imagine dès lors qu'il est encore possible de corriger un certain nombre de choses. Il signale encore qu'il y a également de gros camions qui viennent faire des livraisons et qui ne peuvent plus accéder à ce quartier. Il remarque alors que les commerces risquent de fermer compte tenu de cette situation. Il explique ensuite que le bout de Carl-Vogt est maintenant fermé sur Saint-Georges et que le tronçon qui reste est à double sens, ce qui est extrêmement dangereux surtout lorsque le camion benne vient prendre les poubelles de la déchetterie et qu'il avance à reculons. Il termine en mentionnant qu'il n'est plus possible non plus de tourner à droite à Sainte-Clothilde, ce qui est incompréhensible. Il pense que tout cela n'est pas rationnel.

M. Pinto, qui est le propriétaire d'un commerce de spécialités portugaises, indique que celui qui souhaite venir à son commerce doit faire à présent un kilomètre de détour. Il ajoute que les camions qui le livrent se font amender puisque tirer des palettes sur de longues distances en pleine rue n'est pas envisageable. Il signale encore que son chiffre d'affaire a baissé de 20% et n'est jamais remonté.

***Réponses aux questions des commissaires***

M. Sormanni indique que la pétition a aussi été déposée en Ville de Genève et qu'elle est en court de traitement. Il relève que la pétition arrive peut-être tardivement mais il explique avoir intégré les rangs du Conseil municipal en juin dernier seulement. Il répète que les commerçants de ce quartier souffrent et qu'il serait regrettable qu'ils en viennent à fermer boutique. Il répète que des mesures sont possibles et que certains trottoirs sont très larges et pourraient accueillir des places de livraison. Il rappelle encore que les places de parc sous Artamis ne sont pas encore faites et qu'elles ne fonctionneront pas pour les livraisons.

Concernant les informations reçues par les commerçants avant les travaux, M. Pinto indique que ceux-ci ont eu quelques informations mais il mentionne ne pas avoir été convié à une seule séance.

Selon M. Pinto plus d'une centaine de places de parking ont été supprimées.

Au sujet des parkings en sous-sol qui sont sous-utilisés selon un commissaire (Ve), M. Sormanni indique que la Jonction est encore un quartier populaire et que tout le monde n'a pas les moyens de se payer un parking en sous-sol. Il ajoute que c'est la raison pour laquelle personne n'est intéressé par le parking sous Artamis. Il relève au surplus que les parkings en sous-sol ne résolvent pas la problématique des livraisons.

### **Discussion de la commission**

Un commissaire (L) propose l'audition de la Ville de Genève ainsi que de la DGM, bien qu'il pense que les explications seront similaires à ce que la commission a déjà entendu dans d'autres contextes similaires.

Le président passe au vote de l'audition de M. Pagani :

En faveur :	12 (2 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 MCG, 3 L, 2 R)
Abstention :	1 (1 Ve)

Le Président passe au vote de l'audition de la DGM :

En faveur :	12 (2 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 MCG, 3 L, 2 R)
Abstention :	1 (1 Ve)

### **Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève**

M. Pagani déclare que les TPG faisaient passer les bus au boulevard Saint-Georges, ce qui a entraîné des difficultés pour sortir du quartier, difficultés qui subsistent toujours. Il remarque en outre que des places de parc ont été supprimées à Carl-Vogt afin de faire passer le bus. Il rappelle toutefois que les places supprimées notamment à la rue du Stand seront compensées par le parking sous Artamis. Il signale en outre que des places en épi ont été ajoutées au quai Ernest-Ansermet. Il ajoute que les commerçants à Carl-Vogt ont demandé des facilités pour les livraisons et il mentionne que des places leur ont été octroyées au boulevard d'Ivoy. Il précise encore que les commerces essentiels du quartier n'ont pas enregistré de baisse de fréquentation. Il déclare alors ne pas avoir entendu personnellement de plaintes sur les manques de places de parking dans ce quartier.

Il évoque ensuite le tourne-à-gauche depuis le quai Ernest-Ansermet, en direction du pont Sous-Terre et il explique qu'il n'est pas possible de le rouvrir car cela créerait un cisaillement avec le tram. Il remarque que la

négociation serait très pénible. Il déclare en l'occurrence se battre avec la DGM pour rouvrir une ligne de bus mais il mentionne que cela est très difficile car il n'a pas de prise sur la DGM. Il ajoute qu'à Carl-Vogt le tracé a été défini par les TPG et la DGM et il mentionne avoir validé ce plan il y a trois ans. Il précise encore qu'un revêtement phono-absorbant a été installé, entraînant une diminution de 3 décibels. Quant à la rue du Stand, il doute qu'il soit possible de changer le tracé du tram. Il déclare alors bien comprendre les difficultés des commerçants et il mentionne avoir cherché à y remédier en ajoutant des places de livraison. Il remarque, cela étant, que d'autres commerçants revivent, leurs chiffres d'affaire remontant grâce au passage des piétons. Il pense en outre que l'aménagement du boulevard Carl-Vogt est sensé, raison pour laquelle il a validé ce projet.

### *Réponses aux questions des commissaires*

M. Pagani indique que c'est uniquement le Conseil administratif qui a validé ce projet. Il rappelle que les plans de circulation sont définis par la DGM, puis validés par le Conseil d'Etat qui demande ensuite l'avis du Conseil administratif.

A la question de savoir si les commerçants ont été approché, M. Pagani répond renvoyer ce type de démarche à l'autorité, à savoir à la DGM.

Concernant la différence de bruit suite aux aménagements faits, M. Pagani déclare qu'à Carl-Vogt, la différence est très grande. Il rappelle habiter dans ce quartier. Il évoque ensuite une petite rue donnant sur la rue des Deux-Ponts et il mentionne que dans le plan qu'il a validé il y a trois ans, il n'y avait pas de feux alors que c'est le cas à présent. Il remarque que les aménagements faits d'un côté provoquent des bouchons de l'autre côté, et déclare préférer, au final, laisser ce type de problématique aux mains de spécialistes.

Au sujet des reports de nuisances, M. Pagani rappelle que le Conseil administratif ainsi que M. Robert Cramer ont demandé à supprimer un certain nombre de rails non utilisés, qui finalement ont tout de même été placés. Il pense néanmoins qu'il faut laisser de la souplesse aux spécialistes et évaluer la situation après un certain délai. Il rappelle encore avoir l'obligation en tant que magistrat d'assainir 45 rues en application de l'OPB, et notamment la rue de l'Ecole de médecine. Il affirme qu'il ne cèdera pas sur ce point. M. Pagani ajoute que des mesures doivent encore être prises à la rue des Deux-Ponts afin de savoir si les normes sont respectées. Il ajoute que, si tel n'est pas le cas, la Ville sera obligée, des 2018, d'intervenir sur les façades.

A la question posée de savoir quelle est la définition des « commerces essentiels » selon M. Pagani, ce dernier indique qu'en temps de crise les fleuristes, par exemple, relèvent d'un commerce d'agrément.

Suite à la remarque d'un commissaire qui estime qu'il existe une volonté de créer des bouchons en Ville, ce qui semble paradoxale en regard des taux de pollution, M. Pagani observe que, dans les villages de la campagne, des chicanes sont mises en place afin d'éviter le trafic alors qu'en ville il serait possible de traverser un quartier en trombe. Il pense qu'il faut que les gens apprennent à utiliser les P + R.

Un autre commissaire relève que le meilleur évitement de la ville de Genève serait une traversée de la rade. Il mentionne que la consommation dans un bouchon est de 3,6 litres à l'heure et donc que plus il y a de bouchons, plus la pollution augmente.

Une commissaire se déclare surprise par les réponses de M. Pagani. Elle explique que la commission est saisie d'une pétition signée par des commerçants dont le chiffre d'affaire diminue à cause des mesures prises. Elle ajoute que la Jonction est un quartier qui souffre et elle remarque que le fleuriste a aussi des employés qui payent des impôts. Elle remarque encore qu'elle ne se rend plus dans les commerces de la Jonction car elle ne trouve plus de places de parc. Elle se voit par ailleurs mal transporter ses courses à pied. Elle pense qu'il est nécessaire d'être à l'écoute des petites PME et elle mentionne être sensible à cette pétition. Elle ajoute avoir également été commerçante et elle sait ce que cela signifie.

M. Pagani déclare alors défendre les commerçants. Il ajoute que les commerçants qu'il croise sont plutôt contents et ont changé leur clientèle. Il répète que les 190 places supprimées seront recrées sous Artamis, dans la mesure où ce projet se réalise. Il signale en l'occurrence que le Moulin à danse lui met des bâtons dans les roues.

### **Audition de M. Thierry Messenger, directeur ad interim de l'organisation et de l'exploitation du réseau routier (direction générale de la mobilité – DGM)**

M. Messenger rappelle que le TCOB engendre de grosses nuisances. Il ajoute que des travaux d'opportunité sont également réalisés. Il précise encore que le chantier d'Artamis a également généré passablement de nuisances. Il indique alors que les travaux relèvent du DCTI et que la communication est inhérente à ce département. Il précise que la coordination relève également du maître de l'ouvrage. Il ajoute que la signalisation, quant à elle, a vu l'apparition du petit indien Yaka et il remarque que l'enquête de

satisfaction a donné des résultats très positifs. Il rappelle ensuite que le TCOB a permis de créer un axe fort et de placer un axe aller et retour pour les bus sur Carl-Vogt. Il signale que cette décision a été prise en fonction de la densité de population dans cette rue. Il évoque ensuite le tourne-à-gauche et il déclare que la décision qui a été prise permet d'avoir un double sens sur la rue des Bains. Il termine en déclarant que le parking sous Artamis permettra de pallier aux places supprimées.

### ***Réponses aux questions des commissaires***

Un commissaire déclare avoir l'impression que les pétitionnaires axent leur plainte en fonction de la zone 30 et de l'ensemble du réaménagement. Il ajoute que la Ville renvoie la balle à la DGM, laquelle renvoie la balle au DCTI. Il remarque que pour l'administration, qu'elle soit communale ou cantonale tout va bien mais il mentionne que les habitants ne s'en rendent pas compte. Il demande alors si cette zone 30 a été mise en place par la DGM. Il demande également comment celle-ci communique avec la Ville de Genève.

M. Messenger répond que le TCOB est un dossier porté par l'Etat. Il ajoute que poser des rails à la rue du Stand nécessite de faire des choix de mobilité qui sont dans l'étude de circulation. C'est la DGM qui est le pilote de ces aménagements. Une fois le projet accepté, c'est le DCTI qui prend en charge le dossier. M. Messenger remarque encore que la DGM valide des arrêtés de circulation pendant le chantier. Pour M. Messenger, la pétition laisse planer une inquiétude en cours du chantier TCOB. Il indique aussi qu'à ce jour le trolleybus roule dans les deux sens sur Carl-Vogt et que le parking sous Artamis devrait être réalisé d'ici 2014.

Une commissaire déclare avoir l'impression d'entendre des réponses technocratiques. Elle ajoute que les commerçants ont des problèmes car leurs clients n'arrivent plus à accéder à leur commerce. Elle remarque en outre qu'Artamis en 2014 n'est pas une certitude selon la Ville de Genève. Elle pense dès lors que les propos de M. Messenger ne sont pas des réponses crédibles. Elle constate donc que le double sens des bus à Carl-Vogt restera en l'état. Elle demande alors quelles sont les relations de la DGM avec les associations de quartier.

M. Messenger répond qu'il y a tout un travail de séance public et d'informations avec les commerçants qui s'est déroulé avant le chantier du TCOB. Il répète que la DGM pilotait la direction tram du TCOB. Il précise que lui-même s'occupe de l'exploitation du réseau routier. Il signale ensuite que le quartier est accessible au vu de la cadence des TPG et des axes

automobiles. Il remarque ensuite avoir eu comme information que le projet Artamis était prévu pour 2014.

Concernant les mesures prises dans le quartier, M. Messenger signale qu'il y a beaucoup de trams, de bus et de voitures qui passent par la rue des Deux-Ponts et il rappelle que la suppression des mouvements peut être remplacée par d'autres mouvements. Il évoque encore la rue de la Puiserande et il déclare que la DGM a choisi de placer un feu clignotant orange qui deviennent rouge lorsque le tram arrive. Il rappelle encore qu'il y avait de fausses files à la rue du Stand, puisque le tourne-à-gauche se trouvait sur la voie du bus. Il ajoute que le choix a été fait de préserver les aménagements le long du fleuve souhaités par la Ville de Genève. Il termine en mentionnant que ces embouteillages étaient dangereux.

Concernant les informations transmises aux commerçants, notamment concernant la réalisation du parking Artamis ou encore la période d'essai, M. Messenger indique que le décalage temporel pour le rétablissement des places de parc était connu. Il rappelle, cela étant, qu'il existe une disponibilité dans les parkings existants. Il signale ensuite que l'aménagement est définitif, bien qu'il faille parfois s'adapter à la réalité dans un second temps. Il mentionne qu'il est parfois possible d'adapter la situation à l'égard de commerces en difficulté. Concernant les places de livraison, M. Messenger indique qu'il faut que le commerçant concerné s'adresse à son service afin de trouver une solution. Il relève qu'il n'est pas possible de prévoir des heures spécifiques pour que les camions puissent faire leurs livraisons mais qu'en revanche des places classiques peuvent être transformées en places de livraison.

Au niveau des problèmes de circulation au niveau du pont Sous-Terre, du boulevard de Saint-Georges et de la rue du Stand, M. Messenger relève que c'est en raison de la circulation aux heures de pointe à Genève qu'il y a saturation. Il rappelle que l'alternative demeure le TCOB.

A la question de savoir si la DGM tient compte de l'ordonnance sur le bruit (art. 4), M. Messenger répond que la DGM défend un équilibre et il rappelle que le report modal permet de résorber les congestions du trafic. Il signale ensuite que le SPBR qui fonctionne avec la commission PRASSOB audite tous les projets d'assainissement. Il ajoute que la méthode de calcul est ainsi analysée et les mesures prises validées. Il précise que la DGM réduit parfois un projet. Il rappelle encore qu'une fois un projet validé par la commission, il peut obtenir une subvention fédérale.

Pour conclure, il est demandé à M. Messenger d'indiquer par écrit l'ensemble des mesures qui ont été prise dans le cadre du TCOB dans le

quartier de la Jonction. On trouvera en annexe 1 la réponse de la DGM. Il faut relever ici que le projet de zone 30 de la Jonction a été déposé antérieurement au TCOB par la Ville de Genève.

### **Discussion de la commission**

Un commissaire (MCG) demande l'audition de la commission PRASSOB.

Un commissaire (L) s'étonne que la Ville de Genève s'oppose à la traversée du lac alors qu'aux Eaux-Vives 30% du trafic est un trafic de transit. Il pense que c'est un non-sens. Il ajoute soutenir la demande d'audition du PRASSOB. Il aimerait également savoir ce qu'il en est du bruit de l'aéroport et qui devrait payer pour les excès de bruit.

Le président passe alors au vote de l'audition de la commission PRASSOB :

En faveur :	13 (2 S, 2 Ve, 2 R, 2 MCG, 1 PDC, 3 L, 1 UDC)
-------------	---

A l'unanimité.

### **Présentation des travaux de la commission officielle PRASSOB. Présentation par M. Philippe Royer, président de la commission interdépartementale pour le suivi des projets d'assainissement du bruit routier (PRASSOB)**

M. Royer présente un document Powerpoint<sup>1</sup>. Il rappelle que le bruit des routes est la nuisance sonore la plus importante en Suisse. Il précise que 120 000 habitants sont exposés à Genève à des niveaux de bruit supérieurs aux normes. Il remarque que cela a des effets sur la santé, la valeur des biens et les liens sociaux. Il ajoute que la protection contre le bruit est prévue par la loi, notamment la loi sur la protection de l'environnement. Il ajoute que celle-ci considère que les routes sont des installations bruyantes. Il précise que les routes doivent être assainies d'ici 2018, sauf pour les routes nationales qui doivent être assainies d'ici 2015. Il indique encore que l'assainissement s'entend sur la source du bruit, sur le chemin de propagation et sur le lieu d'émission. Il précise que changer un vitrage est le dernier recours et qu'il est préférable d'agir à la source.

Il en vient à l'historique de la commission et rappelle qu'un premier cadastre du bruit routier a été réalisé en 1994. Il ajoute qu'un groupe de travail en a découlé, soit la PRASSOB (programme des mesures

---

<sup>1</sup> Voir annexe 2.

d'assainissement selon l'OPB). Il indique qu'en 1998 le Conseil d'Etat a publié un plan de mesures qui analyse globalement la situation en termes d'exposition de la population au bruit routier<sup>2</sup>.

Il remarque que c'est en 2003 que le groupe de travail initial a été transformé en commission avec l'entrée en vigueur du règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations. Il précise que, en mars de cette année-là, le PL 8644 était adopté ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions<sup>3</sup> pour la période 2003-2012.

Il déclare encore que c'est l'office du génie civil qui coordonne l'assainissement et qui s'occupe des subventions fédérales. Il mentionne ensuite que le règlement définit les missions de la commission (élaborer un plan de mesures, assurer le suivi du plan d'assainissement, assister l'office du génie civil dans la coordination et l'exécution des projets d'assainissement, fournir aux détenteurs des installations des instructions et informations nécessaires pour l'élaboration des projets d'assainissement, se prononcer sur la compatibilité des projets avec le plan de mesures d'assainissement du bruit routier, rendre compte régulièrement des activités au Conseil d'Etat). Il ajoute que la composition de la commission voit un représentant du SPBR, du génie civil, de l'office des autorisations de construire, du patrimoine et des sites, de l'aménagement du territoire, de la DGM, des TPG, de la gendarmerie, de la Ville de Genève, de la direction générale de la santé, plus des représentants des communes au besoin. La commission est présidée par lui-même.

Il remarque que le plan de 1998 a déterminé les tronçons à assainir. Il précise que les communes font de même à présent. Il ajoute que le détenteur de la route établit ensuite un projet d'assainissement avant de le présenter à la PRASSOB. Il remarque que celle-ci valide ensuite le projet qui permet de déclencher les autorisations standards du DCTI, y compris la publication des allègements. Suite à cela, il mentionne que les travaux sont réalisés, avant qu'un contrôle de l'efficacité de ces derniers soit fait.

---

<sup>2</sup><http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/PDM.pdf?ComponentId=kmelia246&SourceFile=1155129540218.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/>

<sup>3</sup> Voir loi 8644 en annexe 3. On relèvera ici pour l'anecdote que l'un des principaux opposants à cette loi fut l'ADG représentée par M. Pagani. Voir Mémorial du Grand Conseil : 55<sup>e</sup> législature – 2<sup>e</sup> année – Session 06 (mars 2003) – Séance 33 du 28.03.2003 à 20h30. Au surplus, relevons qu'à ce jour et contrairement à l'article 7 de la loi, aucun rapport du Conseil d'Etat sur l'avancement des travaux n'a été présenté.

Il explique ensuite que les détenteurs doivent mener des études techniques pour déterminer les bruits, des études qui sont fournies à la PRASSOB. Il ajoute que celle-ci vise les projets à deux reprises, une première fois de manière technique. Il remarque que des recommandations sont peut-être faites à cette occasion. Il mentionne que le détenteur retravaille avec son mandataire sur le projet et il déclare qu'une seconde présentation plénière est faite qui entraîne des préavis sectoriels de chaque département. Il ajoute que le SPBR rédige alors un préavis de synthèse qui ouvre ensuite le schéma classique des procédures d'autorisation cantonales.

Il déclare ensuite que, à fin 2011, 69 projets d'assainissement ont été identifiés sur l'ensemble du canton, 27 adoptés par la commission depuis 2003, 6 achevés et 21 en cours de réalisation, plus 16 en cours d'étude. Il mentionne encore que 26 projets doivent débiter.

### ***Réponses aux questions des commissaires***

Concernant l'échéance fixée à 2018 et des contraintes ou punitions qui seraient prévues pour les détenteurs des routes qui n'ont pas réalisé les travaux d'assainissement, M. Royer indique qu'il n'y a rien de prévu. Il ajoute que ce qui se passera par la suite n'est pas encore clairement défini. Il rappelle que ce délai a déjà été prolongé à deux reprises et il mentionne qu'il ne sera plus possible de prolonger une nouvelle fois cette échéance. Il pense qu'il serait dommage de casser des dynamiques en route et il imagine que la Confédération ne fermera pas complètement la porte même si l'échéance est légèrement dépassée.

A la question posée de savoir si le phono-absorbant est vraiment une réponse en sachant que le bruit de roulement est de plus en plus conséquents en raison du poids des voitures et de leur largeur de pneu, M. Royer répond qu'il y a plusieurs composantes, le bruit moteur, le bruit aérodynamique et le bruit de roulement. Il ajoute que le revêtement phono-absorbant est promu à Genève et il remarque que les résultats sont réellement très bons puisque l'on gagne entre 6 et 8 décibels. Il signale que 25% de trafic supplémentaire engendre 1 décibel de plus. Il remarque toutefois que les propriétés physiques de ce revêtement s'altèrent avec le temps, soit 2 à 3 décibels de baisse sur quinze ans. Il pense qu'il n'y a pas vraiment d'autres méthodes si ce n'est limiter le trafic.

Un commissaire déclare alors avoir compris qu'il n'y a pas de sanction prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2019 comme certains magistrats le laissent à penser.

Suite à la demande d'un commissaire, M. Royer remet à la commission la liste des projets évoqués avec leur état d'avancement respectif<sup>4</sup>.

Concernant l'application des normes OPB au niveau de l'aéroport, M. Royer indique que l'OPB s'attaque effectivement à toutes les sources de nuisances mais il mentionne que l'ordonnance indique que la lutte contre le bruit se fait de manière séparée entre le centre urbain et l'aéroport. M. Royer ajoute qu'il y a donc des valeurs limites spécifiques pour le bruit des voitures, des valeurs limites spécifiques pour le bruit des avions et des valeurs limites spécifiques pour le bruit des trains. Il mentionne que l'un n'empêche pas l'autre. Il en vient au coût global et déclare que ce point précis relève de l'office du génie civil. Cela étant, il remarque que, sur les 85 millions de francs, la part des subventions fédérales représente la moitié.

M. Royer indique ne pas savoir à combien de projet concret s'adresse la loi 8644. Concernant la hiérarchie du bruit, M. Royer relève que l'on considère le bruit routier en termes de moyennes. Il ajoute que la distinction véhicule par véhicule ne se fait pas et que l'on parle plutôt de moments. Il ajoute qu'il y a parfois un décalage entre la gêne ressentie et le nombre de décibels. Il pense ensuite que le phono-absorbant ne répond pas à toutes les questions et il remarque que ce n'est pas la seule solution qu'il faut envisager. Il ajoute qu'il y a également des aménagements de voiries ou des décalages de la route, ainsi que des réductions de la vitesse qui permettent de parvenir à l'objectif.

M. Royer relève que le phono-absorbant dans une zone 30 ne suffit pas pour répondre aux exigences fédérales. Néanmoins, il confirme qu'une zone 30 permet de diminuer le bruit de manière sensible. Cette diminution est due tant par la baisse de vitesse que par la réduction du trafic.

A la demande d'un commissaire de savoir si un calcul d'opportunité a été fait, soit d'intervenir sur tous les tronçons du canton, soit de construire une nouvelle autoroute comme la traversée du lac qui permettrait d'atteindre les objectifs, M. Royer répond qu'il n'a pas connaissance de ce type de calcul. Il ajoute que la remarque est juste sur le papier puisque détourner le trafic dans une zone loin des habitants permet de parvenir au même résultat.

Concernant la problématique des pneumatiques, M. Royer indique que la Confédération a fait un gros travail à cet égard et il remarque que les bons pneumatiques sont malheureusement plus chers que les autres. Il ajoute que cette piste est timidement suivie. Il indique qu'il n'est pas prévu de légiférer sur cette question.

---

<sup>4</sup> Voir annexe 4.

M. Royer confirme qu'une durée de vie d'un phono-absorbant est de vingt ans et qu'arrivé en 2018, il faudra reprendre certains tronçons. Il ajoute que la commission étudie les situations sur vingt ans grâce à des modèles permettant de calculer des charges acoustiques sur les bâtiments. Il ajoute que, depuis 1998, plusieurs tronçons sont venus s'ajouter au lot des routes à assainir. Il pense donc que le processus sera en continu.

Au niveau des compétences, ces dernières relèvent du canton en ce qui concerne les routes cantonales et communales, à l'égard des subventions fédérales. Il ajoute en revanche que ce sont les détenteurs des routes, soit le canton et les communes, qui doivent par contre initier les projets d'assainissement et réaliser les travaux.

Le canton fait beaucoup de sensibilisation auprès des communes mais M. Royer indique que c'est au détenteur de faire le nécessaire. Les degrés de sensibilité peuvent être revus lors d'un PLQ ou d'une modification de zone. M. Royer ajoute que les privés n'ont pas accès à la commission et il rappelle que l'office du génie civil répond aux questions. Il précise que son service indique aux citoyens que les changements de fenêtres seront payés par les détenteurs des routes.

### Discussion de la commission

Un commissaire (L) demande si la Ville de Genève pourrait faire parvenir à la commission le dossier de présentation de la zone 30 de la Jonction, accompagné d'un historique. Il pense que c'est l'ensemble des mesures prises qui ont entraîné la réaction des pétitionnaires et pas uniquement les travaux liés au TCOB.

Le Président passe au vote de cette demande :

En faveur :	11 (2 S, 1 Ve, 2 R, 2 L, 1 PDC, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	1 (1 Ve)
Abstention :	1 (1 Ve)

Cette demande d'information à la Ville de Genève est acceptée<sup>5</sup>.

### Discussion et vote de la commission

Un commissaire (S) déclare découvrir cette pétition et il remarque avoir vu beaucoup de perturbations lors des travaux effectués à la Jonction. Il se demande toutefois si cette pétition est toujours d'actualité maintenant que les travaux sont terminés. Il remarque ensuite que les pétitionnaires demandent

<sup>5</sup> On trouvera en annexe 5 la réponse de la Ville de Genève en date du 13 avril 2012.

une modification de l'itinéraire du bus et il se demande si la commission est compétente pour statuer sur cette question.

Un commissaire (L) remarque qu'il y a un mélange entre le problème du TCOB et le problème de la zone 30. Il ajoute que c'est une fois de plus un manque de concertation entre la Ville et le canton qui aboutit au final à une plainte d'un groupe d'habitants qui sont perdants. Il propose donc de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin de dénoncer ce manque de concertation.

Une commissaire (S) rappelle que le commerçant qui avait été entendu se plaignait de ne plus avoir de place de livraison et elle remarque que la DGM avait indiqué ensuite à la commission qu'il fallait que ce commerçant lui écrive afin de trouver une solution. Elle ajoute que la problématique est une conjonction de beaucoup de choses comme l'a dit le préopinant (L). Mais elle reste persuadée que, à terme, ces travaux auront amélioré la qualité de vie à la Jonction. Elle rappelle en outre que des places de parc seront construites sous Artamis. Cela étant, elle répète qu'il est vrai que l'Etat devrait mieux coordonner les choses et mieux communiquer. Elle ajoute que son groupe est d'accord de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Une commissaire (Ve) remarque que le titre de cette pétition l'a fait sursauter puisqu'il est plutôt question de la renaissance d'un quartier. Elle ajoute que les demandes de la pétition sont irréalistes. Elle rappelle que la mise en place n'est pas simple et qu'il a certainement dû y avoir un déficit de communication. Elle précise que le but est de faciliter la vie des gens et non de la rendre plus difficile. Elle mentionne que son groupe fera un rapport de minorité puisque renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat ne servirait à rien.

Un commissaire (PDC) déclare qu'il s'abstiendra car il n'est pas convaincu par la pétition, qui a été lancée par une personne en particulier. Il ajoute qu'il ne faut pas occuper le Conseil d'Etat avec des problématiques particulières.

Une commissaire (S) remarque que le but du renvoi est d'attirer l'attention du Conseil d'Etat sur la qualité de sa communication.

Un commissaire (L) remarque que, pour les Verts, c'est la politique du fait accompli. Il ajoute que lorsque l'on fait des erreurs, il faut corriger et payer ce qui doit l'être. Il rappelle ensuite que la Commission des travaux travaille sur le parking d'Artamis dont les places seront payantes et qui coutera 420 000 F par an à la Fondation des parkings. Il observe que le dossier est une fois de plus mal géré. Il ajoute que renvoyer la pétition au Conseil d'Etat revient en effet à demander au canton d'accorder ses violons

avec ceux de la Ville. Il pense que les gens veulent entendre un avis unique et voir une planification des travaux optimale.

Un commissaire (PDC) apprécie ces explications mais il remarque que la commission doit se prononcer sur la pétition. Il ajoute que le rapport pourrait simplement relayer le message politique.

Un commissaire (L) constate que lorsque l'on dépose un rapport sur le bureau du Grand Conseil, le Conseil d'Etat ne lit pas les pétitions et n'est parfois pas présent lors de ces dépôts. Il remarque qu'il serait par ailleurs possible de faire une motion de commission qui pourrait être renvoyée au Conseil d'Etat pour l'appeler à avoir une meilleure communication mais il doute que cela soit possible compte tenu de la position des Verts. Il ajoute que c'est la raison pour laquelle il propose le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.

Le Président propose de voter la proposition libérale de renvoi de la P 1803 au Conseil d'Etat :

Oui :	7 (1 S, 1 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	2 (2 Ve)
Abstention :	2 (1 PDC, 1 S)

La pétition est renvoyée au Conseil d'Etat. Le débat est fixé en catégorie 2.

## Conclusion

L'étude de la pétition 1803 a permis à la Commission des pétitions de relever, une fois de plus si nécessaire, le manque de coordination entre les services de l'Etat, plus spécialement la DGM, et ceux de la Ville de Genève en matière de mobilité.

La Commission des pétitions avait déjà relevé le manque de vision et de *leadership* de la part de la DGM suite au dépôt de la pétition 1781 relative au quartier des Eaux-Vives. Cette pétition qui a été renvoyée au Conseil d'Etat le 24 février 2012 a reçu un accueil favorable puisque le Conseil d'Etat, dans sa grande sagesse, a décidé de répondre favorablement à l'invite principale de la pétition.

La problématique soulevée à la Jonction est similaire à celle constatée aux Eaux-Vives. La seule nuance avec les Eaux-Vives est que le quartier de la Jonction n'a pas que été le théâtre de la mise en place d'une zone 30 avec une période d'essai d'un an pour certaines modifications mais ce quartier a également vécu en parallèle le chantier du TCOB et la mise en place de

mesures d'accompagnement avec de forts impacts sur la mobilité dans le quartier.

Il faut dire que si les deux projets sont en soit louables – mise en place d'une zone 30 et mise en service d'une nouvelle ligne de tram – force est de constater qu'il n'y a, une fois de plus, pas de vision globale qui permette une amélioration de la mobilité dans un quartier en accord et en harmonie tant avec les habitants qu'avec les commerçants dudit quartier. Le planning global n'est pas établi ou mal établi et les habitants comme les commerçants sont mal informés entraînant alors des réactions multiples telles que le dépôt de la pétition 1803 ou encore les plaintes de certains commerçants par l'intermédiaire de la presse<sup>6</sup>.

Il faut rappeler que, si les communes sont compétentes pour proposer la création de zone 30, c'est l'Etat, plus particulièrement la DGM, qui autorise ou pas la création d'une nouvelle zone 30.

Concernant le chantier du TCOB, si c'est le DCTI qui gère les travaux comme nous l'a expliqué M. Messenger, relevons que c'est quand même la DGM qui valide les schémas de circulation et les modifications en matière de mobilité.

C'est donc bien la DGM qui a la vision globale des choses et qui devrait établir au mieux tant la planification des modifications et des travaux que les informations aux habitants et commerçants du quartier concerné.

Compte tenu de ces constats, la majorité de la commission estime que la pétition 1803 doit être renvoyée au Conseil d'Etat afin que ce dernier puisse répondre, au-delà des invites de la pétition, sur la manière dont la DGM coordonne les nouveaux aménagements en matière de mobilité. Au surplus, la majorité de la commission demande à ce que la coordination des travaux soit gérée de manière plus efficace et rationnelle afin de ne pas perturber davantage les habitants et/ou commerçants des quartiers concernés. Quand la commission s'adresse à la Ville de Genève, cette dernière indique que c'est la DGM qui a la responsabilité de la mise en œuvre de nouvelles zones 30 ou encore des nouveaux schémas de circulation suite à la mise en service du TCOB. Quand la commission interroge alors la DGM, cette dernière indique que, une fois les schémas de circulation validés et les mesures d'accompagnement entérinées, c'est le DCTI qui a la responsabilité de la tenue des chantiers. Il serait fort utile qu'une vision d'ensemble puisse être

---

<sup>6</sup> On peut encore citer ici l'article de la Tribune de Genève du 25 juillet 2012 intitulé « Les travaux ont pris du retard. Tonnerre de protestations à la Jonction » rédigé par Mme Anna Vaucher. Voir annexe 6.

établie et que les travaux soient gérés de manière rationnelle sous la responsabilité d'un service clairement défini en coordination avec la DGM.

Pour conclure, l'étude la pétition 1803 a également permis à la commission d'entendre M. Philippe Royer, président de la commission interdépartementale pour le suivi des projets d'assainissement du bruit routier (PRASSOB). La commission a pu avoir ainsi un rapide point sur l'application de la loi 8644. Elle a pu relever que, contrairement à ce que stipule l'article 7 de la loi<sup>7</sup>, le Conseil d'Etat n'a pas remis de rapports réguliers au Grand Conseil concernant les projets d'assainissements du bruit routier. Alors que la loi 8644 prévoyait un crédit de 85 millions de francs pour la période 2002-2012, il est nécessaire que le Grand Conseil puisse recevoir les informations relatives à cette loi et son application. Pour cette simple raison, le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat se justifie en le priant de remettre au Grand Conseil les éléments indiqués à l'article 7 de la loi 8644.

---

#### **<sup>7</sup> L 8644 - Art. 7 Rapport sur l'avancement des travaux**

Le Conseil d'Etat présente un rapport au Grand Conseil sur l'avancement des travaux tous les deux ans. Ce rapport porte sur l'avancement des études, des travaux, l'état des engagements, des adjudications et des paiements sous forme consolidée par objet et par type de travaux, l'état des recettes provenant de la subvention fédérale, le budget pour les deux ans à venir et une évaluation des risques techniques et financiers, une planification des travaux.

## **Pétition (1803)**

### **Jonction : mort d'un quartier**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **Les habitants du quartier de la Jonction, constatant :**

- que la qualité de vie se dégrade pour les habitants dans le quartier de la Jonction, avec des plans de travaux et de circulation catastrophiques ;
- que les travaux sont décidés sans même une information préalable des habitants et commerçants ;
- que l'organisation des travaux est anarchique, mal coordonnée, et n'assure pas la sécurité des habitants, particulièrement des piétons ;
- que le quartier devient difficilement accessible sans faire d'énormes détours, synonymes notamment de pollution ;
- que la suppression de tous les parkings le long du boulevard Carl-Vogt, sans même une information préalable aux habitants et commerçants, entraînent une baisse du chiffre des affaires ;

#### **invitent les autorités :**

- à revoir les plans de circulation dédiant les rues du Stand, boulevard de St-Georges et boulevard Carl-Vogt aux trams, aux bus et aux trolleybus ;
- à revoir le passage des trolleybus dans les 2 sens au boulevard Carl-Vogt ;
- à réinstaller un tourner à gauche depuis le Pont-Sous-Terre en direction du quai Ernest-Ansermet ;
- à compenser toutes les places de parkings supprimées et déplacées.

N.B. 160 signatures  
*p.a. Mouvement Citoyens Genevois*  
*M. François Baertschi*  
*Secrétaire général*  
*Case postale 340*  
*1211 Genève 17*



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département de l'intérieur et de la mobilité  
**Direction générale de la mobilité**

DIM - DGM  
Rue du Stand 20  
1204 Genève

N/réf. : TM/

Genève, le 19 mars 2012

**Concerne : Question complémentaire suite à l'audition de la DGM par la Commission des pétitions du 12 mars 2012 au sujet de la pétition P1803 : Mort d'un quartier**

Monsieur le Président,

Suite à mon audition lors de la Commission des pétitions du GC du 12 mars 2012, je vous transmets par écrit les éléments demandés.

Le projet de tram TCOB a été élaboré par la Direction de projet "tram" présidée par la DGM depuis 2006. Cette direction de projet comprend des représentants des services de l'Etat concernés (DGM, OGC, OU, SEIE et DOF) ainsi que les TPG et la Ville.

Les aménagements et mesures de circulation du TCOB ayant fait l'objet d'une procédure fédérale d'approbation des plans (demande d'autorisation de construire) autorisée en août 2008 sont :

**Insertion du tram sur la rue du Stand, le quai du Rhône, la rue des Deux-Ponts et le Pont de Saint-Georges :**

Les principales mesures de circulation mises en place dans le cadre du TCOB sont :

- Suppression du tourner à droite de la rue des Deux-Ponts vers le Bld Saint-Georges (sens Arve-Rhône), l'accès se faisant par le tourner à droite depuis le Pont Saint Georges vers le quai Ernest-Ansermet;
- Introduction du tourner à gauche depuis la rue des Deux-Ponts (sens Rhône-Arve) vers le bld de St-Georges;
- Interdiction du tourner à gauche depuis le Bld Saint-Georges vers la rue des Deux-Ponts (direction Arve);
- Suppression du tourner à gauche depuis la rue des Deux-Ponts vers le quai Ernest-Ansermet,
- Obligation de tourner à droite rue du Stand vers rue des Rois (sens Jonction-centre-ville)

**Insertion des trolleys-bus (modification des itinéraires) sur le Bld du Théâtre, la rue Bovy-Lysberg, la place du Cirque, le Saint-Georges, la rue des Bains, le Bld Carl-Vogt et la rue du Vélodrome.**

Les principales mesures de circulation sont :

- Réservation de la rue du Vélodrome aux trolleys-bus et aux accès riverains;
- Introduction d'un contre-sens trolleys-bus avec vélos sur le Bld Carl-Vogt.

**D'autres mesures ont également été prises**

- Mise en double sens du quai Ernest-Ansermet entre la rue des Deux-Ponts et la rue des Bains,
- Mise en sans-issue et en double sens du bld Carl-Vogt depuis la rue David-Dufour en direction du rond-point de la Jonction,
- Inversion du sens de circulation à la rue de la Coulouvrenière.

De son côté, la Ville de Genève a obtenu des autorisations de construire pour la zone 30 de la Jonction sur la base de projets déposés antérieurement au TCOB. Cette zone 30 est constituée des rues du réseau de quartier de la Jonction regroupées dans plusieurs périmètres disjoints et bordés des rues suivantes : Bld des Deux-Ponts, rue du Stand, Quai du Rhône, Bld Carl-Vogt, Bld Saint-Georges.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée

Thierry Messenger  
Directeur a.i. de l'organisation  
et de l'exploitation du  
réseau routier

## Présentation des activités de la Commission interdépartementale pour le suivi des projets d'assainissement du bruit routier (PRASSOB)

devant la  
Commission des pétitions du Grand Conseil

Philippe Royer  
Président de la Commission  
Directeur du service de protection contre le bruit et les rayonnements non-ionisants

19 mars 2012

### Rappel sur le bruit routier

## Historique et cadre légal de la commission

### Fonctionnement

### Statut actuel

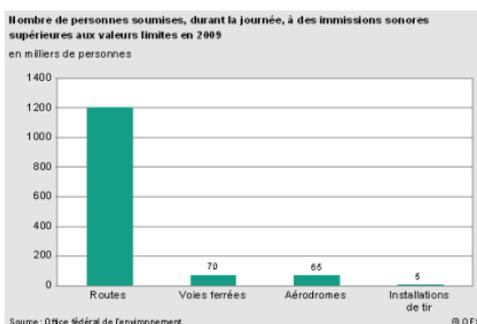


Département de la sécurité, de la police et de l'environnement  
Service de protection contre le bruit et les rayonnements non-ionisants

19.03.2012 - Page 1

## Le bruit routier

- ❑ En Suisse, 1,2 millions de personnes sont exposées durant la journée à un bruit excessif dû à la circulation routière durant la journée (et 700'000 de nuit)
- ❑ Le bruit routier est la source principale de nuisance
- ❑ A Genève, environ 120'000 habitants sont exposés à des niveaux de bruit routier qui dépassent les valeurs limites légales
- ❑ Les effets sont physiologiques, psychologiques, sociaux et économiques



Département de la sécurité, de la police et de l'environnement  
Service de protection contre le bruit et les rayonnements non-ionisants

19.03.2012 - Page 2

## Assainissement du bruit routier

- ❑ L'assainissement phonique des routes est une obligation légale
  - Loi sur la protection de l'environnement LPE (RS 814.01) articles 16, 17, 18
  - Loi d'application de la loi sur la protection de l'environnement LaLPE (K 1.70) articles 12, 13
  - Ordonnance de protection contre le bruit OPB (RS 814.41) articles 13 à 20
- ❑ La loi sur la protection de l'environnement, en vigueur depuis 1985, et l'ordonnance sur la protection contre le bruit obligent les propriétaires des routes (qui sont des installations fixes) à assainir les tronçons qui causent un bruit excessif.
- ❑ L'assainissement des routes cantonales et communales doit être achevé d'ici à 2018 et relève de la compétence du canton (vis-à-vis de la Confédération).
- ❑ Les routes nationales, qui doivent être assainies d'ici à 2015 selon l'ordonnance, sont placées sous la responsabilité de l'Office fédéral des routes (OFROU).
- ❑ Du point de vue technique, l'OPB demande des mesures d'assainissement permettant d'agir à la source du bruit, sur le chemin de propagation et sur le lieu d'immission.



## Historique de la Commission

- ❑ 1994: Publication du premier cadastre du bruit routier
- ❑ Un groupe de travail est chargé de rédiger un projet du **PR**ogramme des mesures d'**ASS**ainissement selon l'**OPB** (**PRASSOB**).
- ❑ 1998: Publication du Plan des mesures par le Conseil d'Etat.
- ❑ Le plan analyse globalement la situation à Genève en termes d'exposition de la population au bruit routier, de cadre légal applicable, de mesures envisageables et de tronçons à assainir. Le document rappelle les contraintes, les échéances, définit une ébauche de processus et donne une liste des tronçons à assainir.
- ❑ 20 février 2003, entrée en vigueur du règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV K 1 70.10) avec son article 6 instituant la Commission de suivi des projets d'assainissement du bruit des routes.
- ❑ 20 mars 2003, première séance de la Commission.
- ❑ Mars 2003: Projet de loi 8644 adopté au Grand Conseil ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales.



## Cadre légal de la Commission (1/2)

- ❑ **L'assainissement phonique des routes est une obligation légale**
  - Loi sur la protection de l'environnement LPE (RS 814.01) articles 16, 17, 18
  - Loi d'application de la loi sur la protection de l'environnement LaLPE (K 1.70) articles 12, 13
  - Ordonnance de protection contre le bruit OPB (RS 814.41) articles 13 à 20
  - Selon le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV article 14), l'office du génie civil (DCTI) est l'organe compétent pour l'assainissement du bruit routier à Genève. Il assure la coordination de l'assainissement des routes cantonales et communales, ainsi que la gestion des subventions fédérales. Il élabore les plans pluriannuels d'assainissement.
  
- ❑ **Le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV K 1 70.10) définit les missions de la commission:**
  - d'élaborer un plan de mesures d'assainissement du bruit routier;
  - d'assurer le suivi, la mise à jour et la publication régulière du plan de mesures d'assainissement du bruit routier;
  - d'assister l'office du génie civil dans la coordination et l'exécution des projets d'assainissement des routes nationales, cantonales et communales;
  - de fournir aux détenteurs des installations des instructions et informations nécessaires pour l'élaboration des projets d'assainissement;
  - de se prononcer sur la compatibilité des projets d'assainissement qui lui sont soumis avec le plan de mesures d'assainissement du bruit routier;
  - de rendre régulièrement compte au Conseil d'Etat du suivi de ses activités.



## Cadre légal de la Commission (2/2)

- ❑ **Le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV K 1 70.10) définit la composition de la commission:**
  - le service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants
  - l'office du génie civil
  - l'office des autorisations de construire
  - l'office du patrimoine et des sites
  - la direction générale de l'aménagement du territoire
  - la direction générale de la mobilité
  - la direction générale de la santé
  - les transports publics genevois
  - la gendarmerie
  - la Ville de Genève.
  - Selon les projets, un ou plusieurs représentants de la commune concernée sont associés aux travaux de la commission. Pour le surplus, la commission s'organise librement.
  - La commission est présidée par un représentant du service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants



# Les 6 étapes d'un projet d'assainissement

- ❑ **Détermination des tronçons à assainir** (Plan des mesures 1998)
- ❑ **Etablissement du projet d'assainissement** (à la charge du détenteur de l'installation)
- ❑ **Adoption du projet par la commission Prassob** (préavis de synthèse de la Commission)
- ❑ **Obtention des autorisations nécessaires** (procédures standards d'autorisations de construire du DCTI, y compris publication des allègements)
- ❑ **Réalisation des travaux** (coordination du DCTI – OGC - SABR)
- ❑ **Contrôle de l'efficacité des travaux** (pour le bruit, contrôle par le SPBR sous mandat du DCTI - OGC)

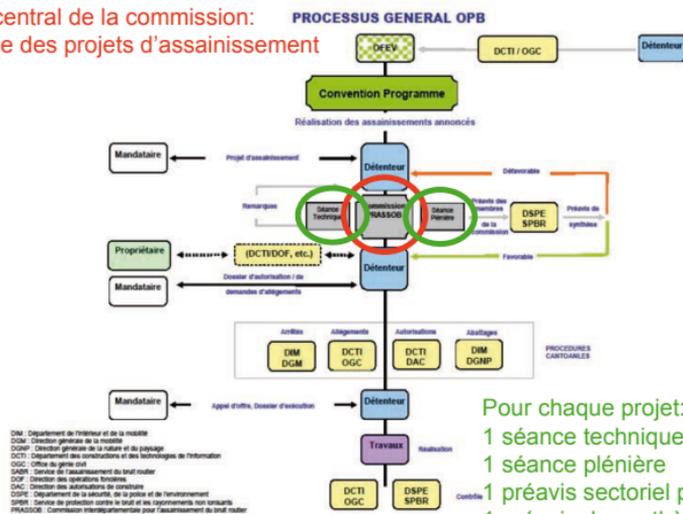


Département de la sécurité, de la police et de l'environnement  
Service de protection contre le bruit et les rayonnements non-ionisants

19.03.2012 - Page 7

## Fonctionnement de la Commission

Rôle central de la commission:  
L'étude des projets d'assainissement



DM: Département de l'intérieur et de la mobilité  
DGAL: Direction générale de la voirie  
DGNP: Direction générale de la nature et du paysage  
DCTI: Département des constructions et des technologies de l'information  
OGC: Office du génie civil  
SABR: Service de l'assainissement du bief maître  
DOP: Direction des opérations foncières  
DSPE: Direction des subdivisions de territoire  
DSPA: Département de la sécurité, de la police et de l'environnement  
SPBR: Service de protection contre le bruit et les rayonnements non-ionisants  
PRASSOB: Commission interpartimentale pour l'assainissement du bief maître

## Statut 2011 de l'assainissement

- 69 projets d'assainissement identifiés à l'échelle du Canton**
- 27 projets adoptés par la Commission, dont 6 achevés et 21 en cours de réalisation**
- 16 projets en cours d'étude (chez les mandataires ou en Commission)**
- 26 projets à débiter par les détenteurs des installations**



**Loi**  
**(8644)**

**ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur 11 ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales**

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

**Art. 1 Crédit d'investissement**

<sup>1</sup> Un crédit de 85 millions de francs (TVA et renchérissement compris) sur 11 ans (2002-2012) est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les frais d'études et travaux d'assainissement des nuisances sonores du réseau routier cantonal et national.

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

1° Travaux	65 900 000 F
2° Honoraires ingénieurs et géomètres	
a) établissement dossiers	2 000 000 F
b) projets exécution + direction travaux	2 000 000 F
3° TVA 7,6 %	5 312 400 F
4° Attribution au Fonds de décoration 1 %	383 583 F
5° Renchérissement	<u>8 900 134 F</u>
Total général :	84 496 117 F
Admis à	<b>85 000 000 F</b>

**Art. 2 Budget d'investissement**

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2002 sous la rubrique 55.05.00.501.38.

**Art. 3 Subvention fédérale**

Une subvention fédérale est prévue. Elle sera comptabilisée sous la rubrique 55.05.00.660.38 et se décomposera comme suit :

1° montant retenu pour la subvention	84 616 417 F
2° subvention (49 %)	41 462 000 F
3° financement à la charge de l'Etat	43 538 000 F

**Art. 4 Financement et couverture des charges financières**

Le financement de ce crédit (déduction faite de la subvention fédérale) est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissement sont à couvrir par l'impôt.

**Art. 5 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 6 Utilité publique**

La réalisation de l'ensemble des travaux, ainsi que les acquisitions des terrains et servitudes nécessaires, sont décrétés d'utilité publique.

**Art. 7 Rapport sur l'avancement des travaux**

Le Conseil d'Etat présente un rapport au Grand Conseil sur l'avancement des travaux tous les deux ans. Ce rapport porte sur l'avancement des études, des travaux, l'état des engagements, des adjudications et des paiements sous forme consolidée par objet et par type de travaux, l'état des recettes provenant de la subvention fédérale, le budget pour les deux ans à venir et une évaluation des risques techniques et financiers, une planification des travaux.

**Art. 8 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi générale sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Projet/Route	Avancement par année																				Planifié	Investissement en % à fin 2011	Commentaire
	Réalisé																						
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20	20			
1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	
2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	
RC 1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	
RC 1a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	70.5%	
RC 1b	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.0%	Lié TCV
RC 2a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.1%	Lié TCV
RC 2b	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.6%	Nouveau projet initié par la commune
RC 2c	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.1%	Nouveau projet initié par la commune
RC 3a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.8%	Lié au CEVA
RC 3b	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2%	Préavis négatif SCA de 3 ans sur parcelles
RC 3c	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.9%	Recours sur allègement
RC 4a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	59.0%	Négociation pour parcel
RC 4b	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	46.8%	Négociation pour parcel
RC 4c	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	60.0%	Terminé
RC 4d	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.7%	Négociation pour parcel
RC 4e	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3%	Lié au TRAM
RC 5/1/5.2/5.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.5%	Terminé (Sauf enclaves)
RC 6a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	55.2%	Terminé (Tronçon 5)
RC 6b	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.0%	Terminé (Sauf enclaves)
RC 6c	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.4%	Autorisation construite pour parcel refusé
RC 7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	46.6%	Négociation pour parcel
RC 8a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	74.0%	Terminé (Sauf enclaves) Lié au TRAV
RC 8b	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7%	Recours sur allègement
RC 8c	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1%	Lié au projet draggio II
RC 8d	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.9%	Terminé (Sauf enclaves)
RC 8e	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.4%	Lié au projet draggio II
RC 8f	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.2%	Terminé (Sauf enclaves)
RC 20a	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	54.6%	54.6%



Projet/Route		Avancement par année												Plantifié												Avancement en % à fin 2011	Commentaire
		Réalisé						Plantifié						Plantifié													
Désignation	Route(s)	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20	2011						
Route de Choubert / Route des Juifs	Vandœuvre, Choubert	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,5%						
Route de Prainge	Prainge, Jusy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	93,9%						
Avenue de Thonex	Thonex	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,9%						
Rue Jean-Pedier / Route de Sous-Moulin	Chêne-Bourg, Thonex	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%						
Route du Stand-de-Weyer / Route Antoine-Martin / Route de Massillon	Weyer	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	69,6%						
Route de Soril	Conflignon - Bernex	0,00	4,48	8,63	0,00	0,00	0,00	0,00	1,25	0,49	0,85	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,5%						
Route de Soril / Route de Rougemont	Soril	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,21	2,45	1,60	0,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,6%						
Route de Lacomex / La Vy-Neuve / Route de Sazagnin	Sarraz, Lacomex, Ausy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,2%						
Route d'Avully / Pont de La Plaine	Avully, Darsigny	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46,8%						
Route de Cardigny / Bourdu / Tabil / Route du Neuf-des-Croix	Cardigny, Avully	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,2%						
Route d'Altre-la-Ville / Route de la Grande-Salgray	Salgray	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%						
Avenue Louis-Picard / Route de Peray	Vernier, Salgray	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%						
Route de Vandois (détrangé non compris)	Altre-la-Ville	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%						
Route du Moulin-Rogé	Avully	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36,0%						

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS  
ET DE L'AMÉNAGEMENT

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN  
ET DE LA MOBILITÉ



Exp.:	17/04/2012	Objet:	MCP
Président:	K	Députés (100):	
Commission:	K	Bureau:	
Secrétaire:		Archives:	
Commission:	pétitions		
Procès-verbal:			
Copie à:			
Divers:	via email		

Grand Conseil  
Commission des Pétitions  
Monsieur Olivier Norer  
Rue de l'Hôtel de Ville 2  
Case postale 3970  
1211 Genève 3

Genève, le 13 avril 2012  
MHG/SP/YBH/mp

**Objet** P1803 – demande de compléments d'informations concernant la réalisation de la zone 30 de la Jonction

L'ingénieur en  
transports responsable  
de projets  
Yasmine Bani Hachemi  
Tél. : 022.418 62 72

Monsieur,

En réponse à votre courrier du 20 mars 2012, nous vous prions de trouver ci-dessous les éléments d'informations concernant l'objet cité en titre.

Le plan ci-joint présente le schéma d'ensemble de la zone 30, définissant le périmètre et délimitant les cinq secteurs.

La zone 30 de la Jonction prévoit des mesures de modération « standard zone30 », à savoir :

- portes d'accès : conçues avec totem sur pastille, miniseuil et marquage ZONE30,
- mise en place de coussins berlinois : 3 sont prévus (à l'avenue Ste-Clotilde, à la rue de l'Arquebuse et à la rue des Bains),
- introduction des contresens cyclables lorsque les gabarits le permettront,
- introduction des carrefours à priorité de droite (sauf dans les cas particuliers avec passage des bus ou des urgences SIS, ce qui est le cas à la rue des Bains et la rue du Vieux Billard. Pour ces rues, les stops ont été maintenus).

La zone 30 n'implique pas de modification du schéma de circulation.

Le bilan de stationnement induit par la zone 30 est positif :

- léger gain de places de stationnement véhicules (+6 places),
- forte augmentation de places deux-roues (+ 91 places).

RUE DU STAND 25  
CH-1204 GENEVE  
T +41(0)22 418 20 70  
F +41(0)22 418 20 71

www.ville-ge.ch - www.geneva-city.ch  
TPG BUS 2-10-19-20-D-K-L (ARRÊT PALLADIUM)  
TRAMS 15-15-16 (ARRÊT STAND)

PAPIER ECOLOGIQUE, 100% RECYCLE

Voici enfin quelques éléments rappelant l'historique du projet.

Ce projet constitue une réponse à la pétition n°61 demandant la mise en œuvre de mesures visant à l'amélioration de la sécurité des déplacements doux dans le quartier de la Jonction. Un groupe de concertation a été créé pour travailler sur le projet, qui a abouti à un ensemble de propositions de sécurisation, dont le projet de zone 30.

- 2007 : établissement du dossier technique préliminaire pour la demande de mise en zone 30 et établissement des plans, dépôt de la demande en autorisation de construire, mise en enquête publique du dossier.
- Décembre 2008 : obtention de l'autorisation de construire et des arrêtés de circulation pour la zone 30.
- 2009-2011 : la mise en œuvre de la zone est retardée en raison des importants travaux de restructuration du réseau de transports publics touchant le quartier (TCOB et lignes de trolleybus).
- 2011: les plans de la zone 30 sont repris et mis à jour pour intégrer les modifications liés au TCOB.
- A venir : validation des ajustements, demande d'autorisation de construire complémentaire nécessaire en raison des modifications induites par le TCOB.

Le planning prévisionnel prévoit le début des travaux de cette zone 30 pour la fin 2012.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Marie-Hélène Giraud  
Cheffe de service



Annexe mentionnée



**Tribune  
de Genève**

COUAC

## Les travaux ont pris du retard. Tonnerre de protestations à la Jonction

Par Anna Vaucher. Mis à jour le 25.07.2012

Les commerçants autour du rond-point du Boulevard Saint-Georges subissent des désagréments depuis plusieurs années.



Christophe Thuet, patron de l'Odéon, subit des travaux sur sa terrasse pour la quatrième année consécutive.  
Image: ANNA VAUCHER

**Partager & Commenter**

«La semaine dernière, c'était Genève-Plage sur ma terrasse!» lance le patron de l'Odéon, sur le boulevard Saint-Georges. Programme alléchant? Pas vraiment,

le sable provenant d'une façade en rénovation sur la rue des Sablons, à côté de sa terrasse. Réfection d'immeuble et surtout fin des travaux du Tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) marquent le quotidien de Christophe Thuet et des commerçants alentour. «Début avril, j'ai reçu l'autorisation d'exploitation pour ma terrasse, qu'il faut renouveler chaque année. Le 9 avril, j'ai

Couac: Les travaux ont pris du retard. Tonnerre de protestations à la Jonction - News ... Page 2 sur 3

pourtant appris par affichage public que des travaux commençaient la semaine suivante à son emplacement.» André Frei, délégué des maîtres d'ouvrage, lui assure alors que les travaux ne dureront pas plus de trois semaines.

### Organisation impossible

Trois mois plus tard, rien n'a bougé. Après s'être acquitté des 2000 francs pour la taxe d'empiètement, sa terrasse a été déplacée trois fois, avant d'être inutilisable durant trois semaines. La poussière, le bruit, à l'intérieur comme à l'extérieur, et les engins de chantiers parkés parfois durant tout le week-end contre son podium, chassent les clients. Même constat à la boutique *Le Grand Magasin*, un peu plus loin, dont la gérante Léa Pohlhammer est tout autant atterrée par la manque de communication entourant les travaux. Christophe Thuet estime les pertes de son chiffre d'affaire entre 20 et 25%: «C'est agaçant quand des interventions devant se terminer à 14h se prolongent jusqu'à 21h30. Je demande un tout petit peu plus de considération. D'autant plus qu'il s'agit du 4e été où nous sommes dérangés.»

Aux dernières nouvelles, les travaux devraient se prolonger jusqu'à fin août sur le Boulevard Saint-Georges et jusqu'en octobre sur la rue des Sablons. Quant aux horaires des ouvriers, ils sont très difficiles à contrôler étant donné qu'une nouvelle convention laisse depuis 2006 la liberté aux employeurs de modifier le calendrier établi par les commissions paritaires. «Auparavant, les travaux commençaient invariablement à 7h pour se terminer à 17h», explique Thierry Horner, secrétaire syndical au SIT. «Les patrons ont depuis une marge de manœuvre, notamment pour compenser les périodes d'intempéries.»

### La saleté amène la saleté

André Frei admet qu'il y a eu un couac au niveau du chantier. «Il est toujours sous la conduite du TCOB, mais il intègre différents intervenants indépendants, comme les Services industriels ou les communes, que nous ne maîtrisons pas à 100%.» Pourquoi le chantier est-il déserté durant des jours entiers? «Il y a différentes entreprises qui interviennent, et si l'une fait défaut, cela perturbe toute l'organisation. Je tiens cependant à préciser qu'il s'agit là d'un problème isolé dans l'ensemble des travaux liés au TCOB, qui ont permis la mise en place du tram dans les temps.»

Autre dommage collatéral: le désordre qui règne alentour. «Les travaux ne sont pas encore arrivés devant chez nous», explique Pierre Geneston de la galerie Xippas sur la rue des Sablons, «mais l'emplacement s'est transformé en dépotoir. Cela fait effet boule de neige: les gens commencent à déposer leurs propres déchets sur les trottoirs.» Pierre Liaudat, chef du service Voirie - Ville propre explique que leur passage a été avancé à 4h du matin. «La saleté amène la saleté, nous l'avons souvent constaté. Nous nettoyons les dégâts collatéraux au quotidien, mais nous n'intervenons pas dans la zone de chantier. Tout ce qui se trouve à l'intérieur des barrières est de la responsabilité de l'entreprise.»

- Couac: Les travaux ont pris du retard. Tonnerre de protestations à la Jonction - News ... Page 3 sur 3

### **Des travaux partout**

Simone Irminger, directrice du Département de l'environnement urbain et de la sécurité, admet que ce coin de la Jonction a souffert de nombreuses années de travaux. Comment se fait-il que des autorisations soient délivrées sur des espaces inexploitable? «Vous imaginez le nombre de travaux que compte Genève? C'est très difficile de savoir quels impacts ils auront exactement sur les multiples terrasses de la ville. Il est bien sûr possible pour les exploitants de demander une réduction de la taxe d'empiètement en justifiant qu'une terrasse n'a pas été utilisable comme prévu.» Heureusement, Christophe Thuet tient au quotidien un journal de bord des travaux qui l'entourent. (TDG)

Créé: 25.07.2012, 14h42

Aucun commentaire pour le moment

*Date de dépôt : 28 août 2012*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Roberto Broggin**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Cette pétition est le reflet d'une vision passée où le tout à la voiture faisait encore ses ravages. Le quartier de la Jonction est soumis à une très forte pollution et des nuisance sonores très importantes. Par le développement des transports en communs dans le quartier, et notamment le tram TCOB, la desserte de ce quartier s'est grandement améliorée.

Il convient de rappeler que des négociations entre le Ville de Genève et l'Etat de Genève ont permis de trouver des solutions pour permettre une meilleure desserte et un respect des normes OPair et OBruit exigée par la Confédération.

La pétition, émanant d'un parti populiste, fait fi des obligations fédérales et du respect de la majorité des habitants de la Jonction qui se battent depuis des années pour un assainissement de leur quartier.

L'augmentation de la desserte TPG dans le quartier permet une meilleure desserte pour les commerces. Il est faux de penser que ce sont les voitures qui font marcher les commerces. Toutes les villes d'Europe l'on constaté et suppriment les voitures de leurs centres-villes et de leurs quartiers.

L'égoïsme des uns ne doit pas primer sur le confort de l'ensemble de la population.

C'est ainsi que nous vous proposons de classer cette pétition qui ne respecterait pas les accords entre la Ville de Genève et l'Etat de Genève, et surtout le droit supérieur fédéral. Je vous remercie pour votre intérêt et votre soutien à ce rapport de minorité.