

Date de dépôt : 3 août 2009

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Alain Meylan, Ivan Slatkine, Michel Halpérin, Daniel Zaugg, Christiane Favre, Beatriz de Candolle, René Desbaillets, Nathalie Fontanet, Janine Hagmann, Renaud Gautier, Francis Walpen, Jean-Michel Gros, Pierre Weiss, Fabienne Gautier, Claude Aubert et Marcel Borloz pour des mesures urgentes afin d'améliorer la fluidité des transports au centre-ville

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 15 mai 2009, 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 :

- les perturbations actuelles dans l'hypercentre dues à la fermeture de l'un des deux ponts de l'Ile et qui dureront trois ans;*
- les dysfonctionnements observés dans le périmètre de la place des XXII-Cantons suite à la fermeture de la rue de Coutance;*
- les embouteillages récurrents sur les quais Turrettini et du Seujet et leurs débordements dans l'ensemble du réseau routier de la Ville de Genève;*
- les blocages engendrés à de nombreux carrefours par les transports publics au détriment du transport individuel motorisé ou inversement, notamment à la rue du Temple – rue des Terreaux-du-Temple;*
- la paralysie complète et programmée du quartier de la Jonction dès le début des travaux sur la rue des Deux-Ponts et ses conséquences dans les quartiers voisins;*
- que l'immobilité a un coût tant au niveau économique que social ou environnemental,*

invite le Conseil d'Etat :

à mettre en place dans les meilleurs délais, au vu de l'état d'urgence actuel, des itinéraires de délestage en faveur du trafic individuel motorisé et du trafic professionnel, favorisant ainsi la vitesse commerciale sur les axes TPG et respectant en outre l'article 160A de la Constitution, en ouvrant temporairement des axes fermés à la circulation, en réintroduisant des doubles sens sur des rues à sens unique, voire en réévaluant le flux des feux rouges sur certains axes principaux.

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Les travaux de réalisation du Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) ont commencé le 24 novembre 2008 et s'achèveront à son inauguration en décembre 2011. Ce chantier particulièrement complexe traverse une partie importante du centre de Genève et cela ne va pas sans nuisances importantes inévitables, tant pour les riverains que pour les usagers du trafic et des transports.

Dans l'organisation du chantier, la gestion des circulations occupe une place majeure et impose des dispositifs spécifiques, évoluant en fonction des étapes de réalisation. C'est ainsi que, par exemple, le long de la route de Chancy le chantier est organisé de telle manière qu'en tout temps le trafic en double sens soit maintenu, ainsi que tous les accès. C'est ainsi, autre exemple, que le chantier sur la rue du Stand ne débutera que lorsque les travaux sur le boulevard Carl-Vogt et sur le boulevard de Saint-Georges seront terminés.

Les emprises nécessaires au chantier réduisent toutefois forcément les capacités de circulation, dans une proportion plus ou moins forte selon les lieux et les étapes. La gestion des circulations impose donc également une modification de la programmation de nombreux feux de carrefours, afin d'orienter les flux de trafic en fonction des capacités disponibles. Ces modifications de programmation de feux changent, elles aussi, en fonction des étapes de chantier.

Les dispositifs de circulation propres à chaque étape du chantier requièrent de la part des usagers du trafic beaucoup d'attention et de capacité d'adaptation. Dans les jours qui suivent un changement important, les automobilistes sont perturbés, peinent à respecter les consignes, et des blocages apparaissent. Aussi les services du DCTI et du DT impliqués dans l'organisation du chantier sont-ils très régulièrement présents sur le terrain,

afin d'identifier et de mettre en œuvre des adaptations des dispositifs en fonction des problèmes éventuels observés.

A l'heure actuelle, l'on peut considérer la situation aux alentours des ponts de l'île comme relativement bonne, les transports professionnels et taxis étant favorisés s'agissant de la traversée du Rhône. Dans le centre-ville, le principal problème rencontré concerne l'axe du boulevard Georges-Favon, du pont de la Coulouvrenière et de la rue des Terreaux-du-Temple en direction de Cornavin. Cet itinéraire, déjà saturé et perturbé en temps ordinaire, subit notamment une restriction de capacité, à la hauteur du carrefour du temple de Saint-Gervais, due à l'introduction de bus TPG provenant de la rue du Temple. Il s'agit de cinq lignes urbaines qui, avant le chantier, montaient à Cornavin par la rue de Coutance et ont dû être déviées pour les besoins du chantier. Cette situation durera environ jusqu'à la fin de 2009, au moment où le chantier sur la rue de Coutance sera suffisamment avancé pour permettre aux véhicules TPG d'y circuler à nouveau à double sens.

Sur la route de Chancy, un point de ralentissement important, tant pour le trafic général que pour les véhicules des TPG, situé aux abords de la place des Deux-Eglises à Onex, a pu être résolu au début du mois de juin par différentes adaptations de la régulation lumineuse. La situation reste sous observation et d'autres mesures sont prévues ou envisagées si des blocages importants sont à nouveau constatés. Quant à la déviation de trafic installée au Petit-Lancy, qui oblige les véhicules à descendre la rampe Quidort pour rejoindre la Jonction, elle fonctionne conformément à la planification.

Comme l'indiquent les motionnaires, d'autres étapes du chantier vont mobiliser la patience des usagers du trafic. Ainsi, dès le mois de juillet, la capacité de la rue des Deux-Ponts sera réduite par les emprises du chantier. Cette capacité sera dès lors comparable à la situation qui prévaudra lorsque le tramway sera achevé. Le trafic accédant au quartier de la Jonction pourra toutefois se faire aisément en bifurquant sur le quai Ernest-Ansermet, qu'il provienne du sud, par le pont de Saint-Georges, ou du nord, par le pont Sous-Terre. Dans une telle situation, la gestion du trafic impose de diminuer, par la réduction des temps de feu « verts », la capacité du tronçon nord de la route des Jeunes, ainsi que de la rue de Sous-Terre. Pour les automobilistes qui le peuvent, le détour par l'axe du Pont-Butin sera préférable.

Autre point particulièrement difficile, le chantier de réalisation du tram empiètera dès septembre 2009 et pour une durée de seize mois environ sur le carrefour des XXII-Cantons, à Cornavin. Ce carrefour important, actuellement exploité à saturation, sera fortement perturbé. En particulier, la capacité de l'axe rue Chantepoulet – rue de la Servette sera diminuée de 40% à 50% aux heures de pointe. La gestion des carrefours à feux est conçue de

façon à éviter l'engorgement de la place de Cornavin et à limiter les perturbations des lignes TPG. Une attention extrême sera apportée au respect, par les entreprises de construction, des emprises autorisées.

Les motionnaires invitent le Conseil d'Etat à mettre en place dans les meilleurs délais des itinéraires de délestage en faveur du trafic individuel motorisé et du trafic professionnel. De telles mesures ont déjà été examinées et soigneusement analysées, notamment quant aux possibilités de faciliter la traversée du Rhône. Ainsi :

- Sur les ponts de l'Ile, les bus, les taxis, les livraisons, les cycles et les services d'urgence sont autorisés durant tout le chantier. Il n'est pas possible d'accueillir d'autres types de trafic sans risquer d'importants blocages en rive droite. L'expérience en a été faite en janvier 2009, avant le démarrage des travaux sur les ponts.
- Le pont des Bergues constitue un itinéraire piétonnier, cycliste et touristique majeur. Son utilisation par le trafic motorisé, même dans un seul sens, n'est pas souhaitable et par ailleurs sans réelle utilité. En effet, l'itinéraire en provenance de la rive gauche déboucherait, en rive droite, sur un secteur saturé (rues Kléberg et Winkelried). Aucun débouché n'est possible sur le pont du Mont-Blanc. Quant à l'autre sens, de la rive droite à la rive gauche, il débouche sur la rue du Rhône, fermée à la circulation générale sur son dernier tronçon, et la place Bel-Air, perturbée par les travaux du tramway.
- Le pont de la Machine n'est quant à lui pas structurellement conçu pour permettre une circulation motorisée.
- Le pont du Mont-Blanc dispose, en revanche, d'une réserve de capacité. Toutefois, un goulet d'étranglement important existe sur la rue Chantepoulet, notamment au carrefour des XXII-Cantons. C'est ce goulet qui limite les quantités de trafic circulant sur le pont. Lors de l'examen de cette mesure, il est apparu qu'il existe un moyen de tirer un parti intéressant de la réserve de capacité inutilisée : créer un tronçon de voie bus sur le pont, dans le sens allant de la rive gauche à la rive droite. Cette mesure aurait le double avantage d'améliorer grandement la circulation des transports publics et des taxis dans ce secteur, mais aussi de soulager le trafic individuel motorisé, puisque les bus et les taxis sortiraient des voies de circulation générale. Une décision quant à la mise en place d'une telle solution sera prise sur la base de l'analyse de la situation, une fois les restrictions dues au chantier sur le carrefour des XXII-Cantons introduites en automne 2009.

- Le pont de la Coulouvrenière connaît beaucoup d'embouteillages dus, ainsi qu'il est expliqué plus haut, à une situation habituelle de saturation de l'axe du boulevard Georges-Favon, du pont de la Coulouvrenière et de la rue des Terreaux-du-Temple en direction de Cornavin, situation dégradée encore depuis le début de l'année par le débouché, sur la rue des Terreaux-du-Temple, de cinq lignes TPG déviées par la rue du Temple. La question s'est donc posée de permettre au trafic motorisé de contourner cette difficulté par le boulevard James-Fazy, qui serait ouvert à la circulation en double sens (aujourd'hui, seul le sens de Cornavin vers Plainpalais est autorisé). Outre son coût élevé et une diminution de capacité induite dans le sens actuellement autorisé, cette mesure n'apporterait aucun avantage pour le trafic dévié, lequel se retrouverait fatalement bloqué à son arrivée sur la place des XXII-Cantons. Au contraire, il ne lui serait plus possible de poursuivre en direction de la rue de Lausanne, contrairement à la situation présente.

Enfin, dans leur exposé des motifs, les motionnaires proposent de remettre à double sens le boulevard du Théâtre. Le sens unique actuel est imposé par les travaux d'aménagement destinés à permettre la circulation de deux lignes de trolleybus TPG. Ces travaux seront terminés en septembre 2009 et, dès lors, le boulevard sera rendu à la circulation à double sens. Une mise à double sens de la rue du Grütli, qui le prolonge et permettrait de créer un itinéraire parallèle au boulevard Georges-Favon, n'est en revanche pas souhaitable, car il en résulterait un engorgement important de la rue du Stand.

Comme on peut le constater, la gestion d'un chantier aussi important en centre-ville est particulièrement complexe et la gestion du trafic constitue une préoccupation de première importance dans la définition des étapes et des mesures d'accompagnement. Le Conseil d'Etat accepte fréquemment, dans ces circonstances, des dispositifs de chantiers relativement coûteux s'il est avéré que ceux-ci perturbent moins la mobilité générale qu'une solution plus économique. Toutefois, les solutions miracles n'existent pas et les mesures proposées par les motionnaires dans leur exposé des motifs ne s'avèrent hélas que partiellement réalisables.

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'ETAT

Le chancelier :
Robert HENSLER

Le président :
David HILER