

*Date de dépôt: 6 avril 2005*

*Messagerie*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition : Modification de trafic et « zone 30 » à la Jonction**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 11 juin 1999, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat le rapport P 1189-B que ce dernier avait adopté le 12 mai 1999, faisant suite à un rapport de la commission des pétitions chargée d'étudier une pétition signée par 76 habitants du quartier de la Jonction, dont le texte est joint en annexe. Le Grand Conseil avait renvoyé ce rapport au Conseil d'Etat en date du 23 octobre 1998.

### **1. Historique de la pétition**

En date du 10 février 1998, la pétition P 1189 a été déposée au secrétariat du Grand Conseil. Le périmètre d'intervention demandé par les 76 pétitionnaires s'étendait de la pointe de la Jonction à la Plaine de Plainpalais.

La commission des pétitions a rendu son rapport en date du 8 septembre 1998. La commission avait voté le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil. Mais dans sa séance du 23 octobre 1998, le Grand Conseil a rejeté les conclusions du rapport de majorité de la commission des pétitions et renvoyé cet objet au Conseil d'Etat afin de soutenir la volonté des pétitionnaires.

Dans sa réponse du 12 mai 1999, annexée au présent rapport, le Conseil d'Etat distinguait la problématique de la rue des Deux-Ponts de celle des deux parties de quartier qu'elle délimite. Le rapport informait les députés de l'état d'avancement des dossiers, soit la mise en place d'un projet d'assainissement

de la rue des Deux-Ponts et l'état des démarches entamées par la Ville de Genève afin de mettre en place une ou plusieurs zones 30 km/h dans le quartier.

En date du 11 juin 1999, ce rapport du Conseil d'Etat à la présente pétition a été renvoyé une nouvelle fois au Conseil d'Etat pour examen. Le Grand Conseil souhaitait obtenir de plus amples informations sur les mesures d'assainissement qui allaient être prises, la gestion du transit des véhicules, ainsi que la mise en place d'une zone 30 km/h dans ce secteur. Les mesures envisagées à l'époque étaient jugées insuffisantes.

## **2. Préambule**

A titre liminaire, il faut rappeler que les voiries situées dans le quartier de la Jonction font partie du domaine public de la Ville de Genève et que de ce fait, il revient au propriétaire de proposer divers projets et de les financer.

Il convient également de mentionner que les voiries situées dans le quartier de la Jonction incluent la rue des Deux-Ponts et font partie du réseau secondaire ou du réseau de quartier, comme indiqué dans le rapport circulation 2000. En application de l'article 3A de la loi sur les routes, du 28 avril 1967 (LRoutes - L 1 10), ces axes ont pour fonction d'assurer le trafic de destination dans le quartier ou des échanges, notamment entre les différents quartiers, mais n'ont pas pour vocation d'assurer le transit. Il en va différemment des grands axes qui longent la plaine de Plainpalais et qui font partie du réseau primaire.

## **3. Etat d'avancement des projets**

### ***a) Mise en zone 30 km/h du quartier de la Jonction***

Sur la base des postulats énoncés ci-dessus, la Ville de Genève a entrepris une large consultation avec les associations d'habitants du quartier, de même qu'avec les commerçants. Un projet de réalisation d'une zone 30 km/h dans le secteur de la Jonction est en cours d'examen. Suite à un préavis favorable de l'office des transports et de la circulation (ci-après OTC), mais réservé sur la question du périmètre, dans le sens où ce dernier comprenait du réseau secondaire inapproprié à la mise en place de cette mesure, d'autres variantes sont en cours d'examen.

### ***b) Assainissement du bruit***

Le bien-être des habitants du quartier de la Jonction passe également par l'assainissement des problèmes liés au bruit. Dans ce cadre, il convient de relever les travaux entrepris par la Ville de Genève et l'Etat de Genève.

La Ville de Genève a mis sur pied deux groupes de travail avec des représentants de l'Etat, afin d'examiner les possibilités d'assainissement du boulevard Saint-Georges et de la rue des Deux-Ponts.

Un projet d'assainissement du boulevard Saint-Georges a été approuvé par les différentes autorités compétentes. Le rapport est disponible auprès des autorités de la Ville de Genève. Une première partie a pu être réalisée au carrefour rue des Bains - boulevard Saint-Georges, à la satisfaction des habitants du quartier. La réalisation du reste de ces aménagements est suspendue dans l'attente du choix définitif du tracé du « tram Onex », qui pourrait bouleverser les conclusions du rapport et prévoir d'autres aménagements.

Un second groupe Ville de Genève - Etat de Genève traite à ce jour de l'assainissement de la Rue des Deux-Ponts. Un rapport a vu le jour et propose des mesures applicables sur ce tronçon. Les décisions en lien avec ce rapport ne sont pas encore rendues et seront également liées aux différentes variantes, en cours d'élaboration, des tracés du tram.

### *c) Autres aménagements*

Malgré les délais nécessaires à la réalisation de ces gros projets, tous liés au tracé du futur tram, les habitants du quartier de la Jonction n'ont pas été négligés pour autant. De nombreuses réalisations ont vu le jour dans ce secteur afin de modérer la vitesse aux abords des écoles ou sur les chemins empruntés par les enfants, de même que pour la sécurité des piétons en général et des cyclistes. Des mesures en vue de diminuer les différents types de pollutions ont également été prises.

Plusieurs aménagements modérateurs de vitesse ont été mis en place sur la Rue du Stand, avec la création de nouveaux passages piétons, d'îlots et de zones interdites au trafic. Ces aménagements permettent de garantir une meilleure sécurité des piétons en empêchant les voitures de dépasser au droit des arrêts de bus.

Des giratoires ont été installés sur la rue des Bains et sur le boulevard Saint-Georges. De nombreux îlots ont été ajoutés sur le Boulevard Saint-Georges, par exemple à la hauteur de l'école des Plantaporêts et les carrefours à feu ont été entièrement modifiés afin de faciliter la traversée des enfants. Les sens de circulation sur les deux parties de la rue des Savoises ont été inversés, car l'accès se fait désormais uniquement par le passage Cabriol (depuis le boulevard Saint-Georges). Ces aménagements, tout en garantissant la fluidité du trafic, accroissent la sécurité et diminuent le transit et la pollution dans des rues très habitées. Une bande cyclable a également été aménagée le long de la rue des Bains.

Enfin, il convient de relever que le boulevard d'Yvoy a été mis au bénéfice du régime des zones de rencontres et que de nombreux aménagements pour les deux-roues ont été créés aux abords de l'Université.

#### 4. Conclusion

En conclusion, les autorités sont conscientes de la situation régnant dans le quartier de la Jonction et les services chargés de mettre en place les mesures de circulation et d'assainissement du bruit travaillent ensemble sur différentes pistes. De nombreuses réalisations concrètes ont été mises en place dans ce but.

Par ailleurs, la Ville de Genève et l'OTC travaillent de concert afin d'améliorer la qualité de vie des habitants du quartier, de garantir la sécurité des enfants sur le chemin de l'école et de favoriser la mobilité de tous.

Cela étant, les mesures définitives d'aménagement de la circulation dans le quartier de la Jonction devront tenir compte des impératifs liés au passage du tram dont le tracé est actuellement à l'étude. Dans l'intervalle, de nouvelles interventions ponctuelles allant dans le sens souhaité par les pétitionnaires continueront à être réalisées, chaque fois que cela est possible.

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

La présidente :  
Martine Brunschwig Graf

#### Annexes :

- Pétition 1189
- Rapport de la commission des pétitions 1189-A et ses annexes
- Rapport du Conseil d'Etat 1189-B

*Date de dépôt: 10 février 1998*

## **Pétition**

### **Modification du trafic et « zones 30 » à la Jonction**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le quartier est une ville en modèle réduit sur le plan de la surface. Mais, c'est aussi une entité véritable puisqu'on y retrouve la plupart des problématiques liées à la vie urbaine.

Compte tenu de son format, c'est un lieu où les gens se connaissent, se déplacent et interagissent. Pour l'essentiel, les déplacements s'y effectuent en restant à l'intérieur du quartier. Ils sont donc, le plus souvent, de courte distance.

C'est à ce niveau de grandeur que le conseiller d'Etat Ramseyer a proposé, il y a quelque temps, que les demandes émanent de la population et/ou des associations. Il a justifié ce choix d'échelle notamment dans le but d'éviter la pluie de recours sur un projet qui se serait fixé la Ville comme format.

On peut sans peine adjoindre à ce motif que le choix du format « quartier » permet sans doute une consultation de proximité des habitants et des usagers concernés.

#### **Une large prise en compte des réalités**

Le quartier de la Jonction, enserré entre Arve et Rhône présente de multiples facettes caractéristiques. Les suivantes ont particulièrement retenu l'attention de la Commission aménagement du Conseil de quartier en regard du problème complexe des déplacements de ses habitants et usagers.

- C'est une zone qui doit supporter, sur certaines artères, d'importants pics de pollution. Ceux-ci sont le fait de dépassements des normes en matière de bruit ou de gaz d'échappement (ces dépassements doivent être considérés en fonction des directives fédérales OPair et OPbruit).
- C'est un quartier à forte densité de population et très vivant. Il s'y opère, depuis quelques années, une importante concentration de l'offre culturelle, que celle-ci soit officielle ou alternative.

- C'est un quartier riche de l'existence de nombreux commerces et services de proximité ainsi que de structures favorables à l'artisanat. Ces activités commerciales ont des besoins spécifiques qui doivent être pris en compte.
- C'est un quartier relativement bien desservi par les lignes de transports en commun. On y trouve également une importante offre de places de parking payantes, voire dans ses environs immédiats (Plainpalais, David-Dufour, Hôtel des Finances, Esplanade des Vernets...).
- Ce quartier dispose encore de peu d'espaces verts dignes de ce nom et le Parc de l'Ancien Palais ou de la Pointe de la Jonction ne sont pas encore réalisés !

### **Une réflexion étayée**

Une réflexion menée par le Conseil de quartier, portée par les considérations qui précèdent débouche naturellement sur un certain nombre de propositions.

Afin de les rendre plus compréhensibles et afin de leur adjoindre une prise en compte technique de leur faisabilité, l'Association transports et environnement a été mandatée par notre commission pour établir un diagnostic concernant la sécurité des déplacements à la Jonction ainsi qu'une proposition de création de « Zones 30 ».

C'est donc sur la base de ces importants travaux que la Commission aménagement du Conseil du quartier de la Jonction a proposé et propose aux autorités, habitants et usagers d'étudier et de débattre de la présente demande.

Ce débat engagé à l'occasion de la quinzaine, de la Maison de quartier de la Jonction, consacrée aux transports urbains du 12 au 23 novembre dernier, ainsi que lors de l'Assemblée de quartier du 29 novembre 1996 a permis d'amender ce document et, ainsi, de le rendre plus proche des attentes des usagers du quartier. C'est fort de cette caution démocratique que nous déposons notre projet auprès des autorités concernées en ce début d'année 1997.

# Secrétariat du Grand Conseil

P 1189-A

Date de dépôt: 8 septembre 1998  
Messagerie

## Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition  
« Modification du trafic et "zones 30" à la Jonction »

Rapporteur: M. Jean-Marc Odier

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 10 février 1998, était déposée au secrétariat du Grand Conseil la pétition susmentionnée, signée par septante-six habitants du quartier de la Jonction. Le Grand Conseil confia la pétition à la Commission des pétitions qui l'étudia, sous la présidence de M<sup>me</sup> Mireille Zurcher-Gossauer, lors de ses séances du 9 mars, du 20 avril et du 4 mai.

La pétition est accompagnée d'un dossier présentant les différentes mesures souhaitées par les pétitionnaires. Le titre du document est: « Propositions de mesures pour améliorer la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction ».

### Travaux de la commission

#### *Audition des pétitionnaires (9 mars 1998)*

*M. Alain Marquet, représentant le Conseil de quartier de la Jonction*

M. Marquet explique que la pétition avait déjà été adressée en 1997 à la Ville et que la commission qui l'avait traitée s'était prononcée favorablement sur le projet.

— 2 —

Le conseil de quartier de la Jonction travaille depuis deux ans et demi sur ce dossier observant ainsi un large processus démocratique. Du point de vue des pétitionnaires, le projet est bien étudié, il ne manque plus que la volonté pour le réaliser.

La création de « zones 30 » est la proposition de mesures qui suscite auprès des commissaires le plus grand nombre de questions et de remarques. Dans un premier temps, les pétitionnaires souhaitent la création de poches « zone 30 », puis, l'idéal serait d'étendre cette mesure à l'ensemble du quartier (voir plan ; périmètre triangulaire, Arve - Rhône - bd Georges Favon, av. du Mail). Comme le dit M. Marquet, d'une manière plus générale, la pétition contient une option politique plus large. Selon lui, les voitures sont une cause de malaise et de nuisances contre lesquelles il faut lutter. Ici, il s'agit de choisir entre un type de déplacement rapide et un type de déplacement moins rapide tel que le vélo. Quant à la question de savoir si l'axe de l'avenue du Mail, qui marque la limite du quartier, doit être inclus dans la « zone 30 », les pétitionnaires n'ont pas trouvé de réponse, mais pour M. Marquet, il s'agit d'un problème de conscience de savoir si ces bords de zones doivent être sacrifiés ou non.

#### *Audition de M. Wittwer, directeur de l'OTC, DJPT*

Les propositions des pétitionnaires lui sont bien connues puisqu'il s'est rendu à deux reprises avec M. Ramseyer à des séances publiques organisées par le conseil de quartier. Un certain nombre d'aménagements pour la sécurité des piétons et des deux roues correspondant aux mesures proposées par les pétitionnaires ont été réalisées dans le cadre de circulation 97, ou sont en cours de réalisation actuellement.

Dans le cadre de « C 2005 », les hypothèses de réaménagement ont été élaborées en consultant divers groupements tels que Groupe Transport et Economie ou le WWF. La réalisation de ces nouveaux ouvrages doit faire l'objet d'une planification cantonale, et selon M. Wittwer, ce plan pourra être réalisé dès l'automne 1999.

En ce qui concerne les « zones 30 », elles sont actuellement à l'étude à l'OTC et à partir de l'automne 1999, elles pourront être réalisées dans le quartier de la Jonction, ce qui nécessitera pour ce faire un réaménagement de la circulation. Quant à l'attente des pétitionnaires de « zones 30 » très étendues, M. Wittwer précise qu'une telle zone ne doit pas excéder deux hectares.

Dans l'attente d'un nouveau schéma de circulation, des rues résidentielles peuvent déjà être réalisées. Tout est en route, et l'OTC entretient des relations

régulières avec le conseil de quartier. Toutefois, le projet défendu par le conseil de quartier représente une idée globale que l'OTC ne peut traiter comme le souhaiterait le conseil, au risque par exemple de recours comme dans le quartier des Pâquis.

### Discussion et vote

Les avis des commissaires sont très partagés, le contraire nous aurait d'ailleurs beaucoup surpris. Pour les uns, l'objet de cette pétition étant déjà traité par l'OTC dans le sens souhaité par les pétitionnaires, le renvoi au Conseil d'Etat ne se justifie pas. Pour les autres, au contraire, les mesures n'étant pas encore réalisées, le Grand Conseil doit manifester sa volonté. Pour d'autres encore, il n'est pas possible de soutenir la proposition visant à limiter à 30 km/h la vitesse dans l'ensemble du quartier de la Jonction.

C'est donc par une majorité de circonstance 7 oui (2 DC, 2 R, 3 L), contre 6 non (2 AdG, 2 S, 2 Ve) que la proposition de déposer la pétition 1189 sur le bureau du Grand Conseil à titre de renseignement est adoptée.

Qualité de vie et transit routier, la cohabitation des habitants et de l'automobile est un problème dont la prise de conscience a été trop longtemps négligée et les légitimes réactions trop tardives. Cependant, lutter contre les nuisances automobiles en prônant le vélo est irréaliste dans un quartier exutoire de l'autoroute de contournement, et où ses deux ponts en ont toujours fait une véritable clé du transit cantonal. La situation du quartier de la Jonction doit s'améliorer par l'élaboration d'un nouveau schéma de circulation en concertation avec les milieux intéressés.

Renvoyer la pétition au Conseil d'Etat serait un désaveu du travail accompli par l'OTC.

Déposer la pétition sur le bureau du Grand Conseil à titre de renseignement, c'est faire confiance à l'OTC pour la suite des travaux dans le respect d'une véritable concertation, et c'est ce que vous recommandez, Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de circonstance de la commission.

— 4 —



PETITION

Genève, début février 1998.

Monsieur le Président du Grand Conseil,  
Mesdames et Messieurs les députés du Grand Conseil,

Joint à la présente, nous vous faisons parvenir, sous forme de pétition, notre projet d'aménagement du quartier de la Jonction.

Préparé par la Commission Aménagement du Conseil de Quartier de la Jonction, il est le résultat de deux ans de réflexion, de contacts et de débats.

Vous y trouverez un ensemble de propositions relatives essentiellement à la modération du trafic et à des aménagements modestes mais permettant d'améliorer sensiblement la qualité de vie des habitants et usagers de notre quartier.

Vous pourrez constater à sa lecture que nous avons été attentifs à tenir compte des intérêts économiques des commerçants et petites industries qui se trouvent à l'intérieur de son périmètre. En effet, des perspectives de développement durable et harmonieux doivent prendre en compte les besoins de la plus grande partie possible des acteurs concernés.

Ce document a déjà été présenté, tant aux autorités municipales par l'intermédiaire de Madame J. Burnand qu'aux autorités cantonales par M. G. Ramseyer.

Ces deux personnes lui ayant fait un excellent accueil, elles nous ont encouragé à poursuivre notre démarche, ce que nous faisons ce jour en espérant vivement obtenir également votre appui.

Vous souhaitant bonne réception et lecture du document annexé, nous restons à votre disposition pour tous renseignements complémentaires et vous présentons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés du Grand Conseil, nos salutations respectueuses.

La Commission Aménagement du  
Conseil de Quartier de la Jonction

**PROPOSITIONS DE MESURES,  
POUR AMELIORER LA SECURITE DES DEPLACEMENTS  
DANS LE QUARTIER DE LA JONCTION**

**COMMISSION AMENAGEMENT  
DU CONSEIL DE QUARTIER DE LA JONCTION**

## I LA DEMOCRATIE LOCALE A L'EPREUVE DES FAITS

### Introduction

Le quartier est une ville en modèle réduit sur le plan de la surface. Mais, c'est aussi une entité véritable puisqu'on y retrouve la plupart des problématiques liées à la vie urbaine.

Compte tenu de son format, c'est un lieu où les gens se connaissent, se déplacent et interagissent. Pour l'essentiel, les déplacements s'y effectuent en restant à l'intérieur du quartier. Ils sont donc, le plus souvent, de courte distance.

C'est à ce niveau de grandeur que le Conseiller d'Etat Ramseyer a proposé, il y a quelques temps, que les demandes émanent de la population et/ou des associations. Il a justifié ce choix d'échelle notamment dans le but d'éviter la pluie de recours sur un projet qui se serait fixé la ville comme format.

On peut sans peine adjoindre à ce motif que le choix du format "quartier" permet sans doute une consultation de proximité des habitants et des usagers concernés.

### Une large prise en compte des réalités

Le quartier de la Jonction, enserré entre Arve et Rhône présente de multiples facettes caractéristiques. Les suivantes ont particulièrement retenu l'attention de la Commission Aménagement du Conseil de Quartier en regard du problème complexe des déplacements de ses habitants et usagers.

- C'est une zone qui doit supporter, sur certaines artères, d'importants pics de pollution. Ceux-ci sont le fait de dépassements des normes en matière de bruit ou de gaz d'échappement.  
(Ces dépassements doivent être considérés en fonction des directives fédérales OPAir et OP Bruit).
- C'est un quartier à forte densité de population et très vivant. Il s'y opère, depuis quelques années, une importante concentration de l'offre culturelle, que celle-ci soit officielle ou alternative.
- C'est un quartier riche de l'existence de nombreux commerces et services de proximité ainsi que de structures favorables à l'artisanat.  
Ces activités commerciales ont des besoins spécifiques qui doivent être pris en compte.
- C'est un quartier relativement bien desservi par les lignes de transports en commun. On y trouve également une importante offre de places de parking payantes, voire dans ses environs immédiats (Plainpalais, David Dufour, Hôtel des Finances, Esplanade des Vernets...).
- Ce quartier dispose encore de peu d'espaces verts dignes de ce nom et le Parc de l'Ancien Palais ou de la pointe de la Jonction ne sont pas encore réalisés !

### Une réflexion étayée

La réflexion menée par le Conseil de Quartier, portée par les considérations qui précèdent débouche naturellement sur un certain nombre de propositions.

Afin de les rendre plus compréhensibles et afin de leur adjoindre une prise en compte technique de leur faisabilité, l'Association Transports et Environnement a été mandatée par notre commission pour établir un diagnostic concernant la sécurité des déplacements à la Jonction ainsi qu'une proposition de création de "Zones 30".

C'est donc sur la base de ces importants travaux que la Commission Aménagement du Conseil de Quartier de la Jonction a proposé et propose aux autorités, habitants et usagers d'étudier et de débattre de la présente demande.

Ce débat engagé à l'occasion de la quinzaine, de la Maison du Quartier de la Jonction, consacrée aux transports urbains du 12 au 23 novembre dernier, ainsi que lors de l'Assemblée de Quartier du 29 novembre 1996 a permis d'amender ce document et ainsi, de le rendre plus proche des attentes des usagers du quartier. C'est fort de cette caution démocratique que nous déposons notre projet auprès des autorités concernées en ce début d'année 1997.

## II TRAFIC A LA JONCTION, PROPOSITION DE MODERATION

### Introduction

La structure du quartier de la Jonction est mixte, puisque l'on y rencontre à la fois des personnes qui y habitent et des personnes qui y travaillent. Certaines cumulant ces deux états. Il s'y trouve également un certain nombre de "lieux de rencontre, de rassemblement ou d'activités de groupe", comme par exemple :

- Ecoles enfantines et primaires
  - Mail
  - Musée d'Ethnographie
  - Cité-Jonction
  - Plantaporréts
- Ecoles supérieures
  - Uni III
  - Sciences II
- Résidences personnes âgées (3)
- Jardins d'enfants et crèches (4)
- Salle de spectacles et musées (7)
- Salle de Gym, sports et danse
- Maison de Quartier
- etc...

L'interconnexion entre ces différents lieux implique que de nombreux déplacements se font en restant dans les limites du quartier et que ceux-ci s'effectuent principalement à pieds ou en vélo.

### Création de zones 30

C'est donc sur la sécurité de ces multiples déplacements qu'il nous a semblé essentiel d'intervenir. Après la prise en compte des diverses réflexions menées à ce sujet, il nous est apparu que le meilleur moyen d'y parvenir passait par une modération raisonnée du trafic; celle-ci pouvant être obtenue par la mise en place de zones 30, (voir annexe n°1).

**L'idéal étant, bien entendu, que l'ensemble du quartier soit englobé de façon homogène dans la mesure, c'est à dire sans rupture due à des voies de réseau secondaire, tels Carl-Vogt, Ecole de Médecine, David Dufour ou Vélodrome.**

L'inclusion du Boulevard Carl-Vogt dans une poche Zone 30 malgré son statut de route de réseau secondaire est à rapprocher du cas similaire de la rue des Eaux-Vives où un statut identique n'a pas empêché la mise en place de la modération de vitesse. Il semble également que selon la loi fédérale, la présence de lignes de transports en commun n'interdise pas cette mesure.

Le trafic est important sur le Boulevard Carl-Vogt, et même s'il n'est pas exclusivement de transit, il importe également que le trafic généré par le quartier lui-même face l'objet de telles mesures, eut égard à sa fonction sociale de lieu de vie et d'échange.

L'homogénéité nous semble le corollaire évident et nécessaire d'une sécurité optimale.

### Des mesures simples et peu coûteuses

La mise en place de zones 30 peut ne nécessiter dans un premier temps que :

- la pose des panneaux de signalisation adéquats,
- le marquage au sol de quelques aménagements simples (et naturellement compatibles avec la mesure globale) tels que des pistes cyclables, des passages piétons améliorés ou supplémentaires,
- le marquage au sol de quelques emplacements de stationnement
  - 1) modifiés dans le but de maintenir cette vitesse dans les voies trop rectilignes
  - 2) augmentés dans le but de permettre aux habitants des parcsages de longue durée et aux utilisateurs des commerces des parcsages de courte, voire très courte, durée.

D'autre part, si l'on peut comprendre que la plupart des feux pour piétons incluent une période de sécurité à la fin de leur phase verte, ceci afin que les personnes lentes puissent finir leur traversée avant le départ des véhicules, il n'empêche que ce passage à la phase rouge entraînera précipitation et stress chez le piéton qui ne peut savoir à quel moment les voitures déferleront à nouveau sur le passage qu'il est en train d'emprunter.

**Il incombera aux personnes compétentes des services concernés (OTC, Urbanisme, etc...) de définir les nouveaux sens de circulation, le réglage des feux, voire, les mises en sens unique qui découleront naturellement de ce choix ou que ce choix rendra possible.**

### III PROPOSITIONS DES HABITANTS

#### Introduction

Le lecteur pourra trouver ci-dessous un certain nombre de possibilité d'amélioration de la sécurité émanant de ceux qui se meuvent habituellement dans le quartier.

Toutes ces mesures sont, selon nous, propres à réduire le trafic de transit, ralentir le trafic interne et à encourager un transfert modal et, partant, une amélioration de la qualité de vie et une meilleure rentabilisation des infrastructures concomitantes à ce transfert modal. A noter qu'ont également été prises en compte pour l'établissement de cette liste, des demandes exprimées lors d'une rencontre avec des enfants de deux classes de 5 et 6P de l'école du Mail.

*Il va de soit qu'un certain nombre de ces mesures deviendraient caduques par la seule application de la modération du trafic à 30 km/h.*

#### Catalogue de mesures

##### *Améliorations de la sécurité spécifiques aux piétons*

Traversées Piétons en diagonale sur les grands carrefours avec feux tricolores, toutes voitures stoppées :

- |              |   |                   |
|--------------|---|-------------------|
| • Carl-Vogt  | X | Ecole de Médecine |
| • Carl-Vogt  | X | Ste Clotilde      |
| • Deux-Ponts | X | Vélodrome         |
| • Deux-Ponts | X | St Georges        |
| • St Georges | X | Rois/Bains        |
| • Rois       | X | Stand             |
| • Gourgas    | X | Bains             |
| • etc...     |   |                   |

C'est là une disposition qui a depuis longtemps fait ses preuves à Tokyo et dans d'autres villes de moindre importance. Elle sécurise totalement la traversée des piétons et doit permettre d'éviter le danger des enfants courants au milieu d'un carrefour non-aménagé.

Rendre réellement les feux piétons à la demande immédiate, ce qui n'est pas le cas, actuellement, sur les carrefours tricolores.

Ajouter des feux à la demande sur les grands axes, tant pour les piétons la journée que pour les voitures aux heures de trafic réduit (évite les redémarrages).

Actuellement, les espaces entre les passages protégés vont jusqu'à 200 mètres sur le Boulevard Carl-Vogt et 250 mètres sur le Boulevard Saint Georges !

Ajouter des feux sonores pour les piétons malvoyants.

Sur stationnements en épi, préserver l'intégralité du trottoir/piéton et de la piste cyclable en empêchant l'empiétement des "nez" des voitures.

Il manque encore, face à quelques passages piétons un certain nombre d'abaissement de trottoirs pour la traversée des poussettes, voitures pour handicapés, chariots, etc...

Sécuriser par un passage piétons et ralentissement le début de la rue du Vieux-Billard, côté Bains.

Réaménager de façon sérieuse le giratoire des Bains créé pendant l'été dernier. De nombreux enfants le traversent pour rejoindre les écoles de Carl-Vogt ou du Mail, et ceci sans aucune protection.

Redessiner le passage piétons qui permettait de traverser l'accès au parking et à la station service, rue du Diorama.

Amélioration de la traversée située au début de la rue du Vélodrome, 100 mètres après les feux Sainte Clotilde - Carl-Vogt, les vitesses atteintes par les véhicules sont souvent élevées.

Le statut de rue résidentielle à la rue des Plantaporrêts (priorité absolue des piétons) semble s'être dissout dans les habitudes quotidiennes et chacun a repris la place qui est la sienne dans une rue banale. Dès lors, comment rendre à ce type de rue le "fonctionnement" qui devrait être le sien ? En peignant la rue de passages jaunes, de jeux d'enfants ? En supprimant les murs du préau ?! Y réfléchir !

### ***Améliorations de la sécurité propres aux abords des écoles***

Devant les écoles, supprimer les stationnements voitures pour agrandir l'espace de transfert de prise en charge.

Ajouter des traversées sur le Boulevard Carl-Vogt

Terminer l'aménagement prévu au bout de la rue Gourgas, devant l'école du Mail.

Soutenir la promotion par la Ville et l'Etat de l'encouragement de leurs employés à utiliser les Transports Publics, la marche ou les deux roues.

Améliorer la sécurité au coin de la rue des Plantaporrêts et du Boulevard Saint Georges. De nombreux enfants y passent et y patientent aux heures de sortie et d'entrée à l'école, dans l'attente du feu piéton.

Créer des passages de sécurité aux extrémités de la rue des Jardins, traversée chaque jour par plusieurs dizaines d'enfants.

### ***Rues résidentielles (dans la mesure de la compatibilité avec la zone 30)***

Donner un statut de rue résidentielle aux rues suivantes : Savoises, Baillive, Puissebrande, Plantaporrêts, Coulouvrenière, Gourgas, Michel-Simon, J.-L. Hugon, Emile Nicolet, Quartier Neuf, etc...

Interdire la circulation sur la patte d'oie de la rue des Rois (no 19-21-23). Sauf accès parking immeuble (créer une impasse). Aménager en petit parc, la place à l'intersection de cette patte d'oie.

### ***Améliorations de la sécurité spécifiques aux cyclistes***

Placer des potelets préservant les places deux roues à leur usage (conflit Ville-Etat) Vieux-Billard, Carl-Vogt, Rois, Diorama, etc...

Pistes cyclables en contresens sur Carl-Vogt et Rois/Bains et bidirectionnelle sur Saint-Georges. Certaines sont déjà planifiées !

### ***Stationnement***

Il importe d'étudier et de fournir des solutions concernant le stationnement des deux roues. L'interdiction pour les motos de stationner sur les trottoirs date de 1989, mais faute d'emplacements suffisants aux endroits appropriés, il semble difficile de l'appliquer avec la rigueur qui s'imposerait.

Là, également, il y aurait de grands avantages pour l'économie locale à voir créées des places abritées pour les deux roues et cela à proximité des commerces.

Le Conseil d'Etat est en train de préparer un projet de loi en vue de la création des macarons pour les habitants afin de leur permettre un stationnement illimité sur des places que les visiteurs ne pourraient, eux, utiliser que pendant des périodes limitée. Ces mesures ne nuisent en rien à l'activité commerciale courante.

Cela nous semble un excellent moyen de préserver l'activité commerciale tout en assurant aux habitants une meilleure disponibilité des places. L'exemple de Lausanne est une réussite dans ce sens. Il serait donc judicieux que la Jonction puisse bénéficier de cette possibilité.

### ***Passerelles et Ponts***

Modifier la passerelle des Vernets, Trottoir double d'un seul côté. Cela reviendra à laisser tomber l'option de conserver l'axe Ecole de Médecine Passerelle des Vernets comme axe de transit

Réfléchir à l'utilité d'une nouvelle passerelle en face du chemin de la Gravière. Prévue surtout pour les véhicules de la Police, sera-t-elle utile aux habitants et n'interdira-t-elle pas plutôt la création de la passerelle demandée ci-dessous ?

Créer une passerelle vélo/piéton au bout de l'avenue Sainte-Clotilde (cf. photo jointe au dossier).

Rénovation urgente de la passerelle de la Jonction avant que son état de délabrement ne soit tel qu'il ne permette plus que sa disparition, (prévue au PFQ de la Ville).

### **Sens de circulation**

Le principe de la création de boucles et de poches infranchissables étant présent dans Circulation 2000, nous faisons les propositions suivantes en sachant cependant que les spécialistes de l'OTC seront certainement mieux à même de les affiner. Voir à ce propos l'exemple d'une réussite à Strasbourg.

- Inverser le sens de circulation de la rue de l'Arquebuse.
- Mettre la rue Sainte-Clotilde en sens unique en partant de Carl-Vogt.
- Mettre la rue du Village-Suisse en sens unique, parking en épis, ralentisseurs, piste cyclable. Du fait de la proximité de l'école du Mail, du jardin d'enfants "Le Millepattes", du parc Gourgas, du bâtiment du CSP, cette artère mérite une attention particulière.
- Mettre les rues Gourgas, Vieux Grenadiers, Maraîchers, Ivoy en sens unique.

### **Varia**

#### **Priorité à droite absolue**

Giratoire au Rond-Point de la Jonction.

Augmenter le nombre des places de stationnement illimité réservées aux habitants (macaron).

Epi sur de nombreuses artères trop largement réservées à la circulation automobile actuellement.

Ralentir le quai Ansermet, double épi, piste cyclable protégée le long de l'Arve

(Double) épi sur Carl-Vogt et récupération de l'espace entre les épis pour arborisation.

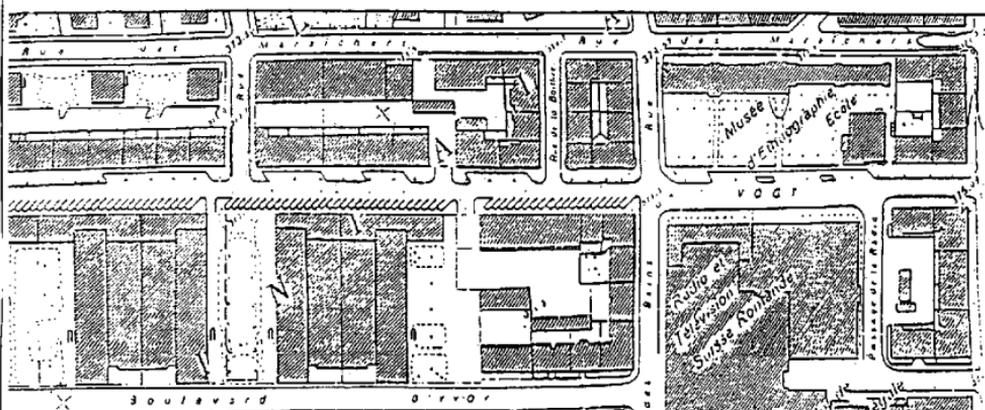
etc...

La Commission Aménagement  
Conseil de Quartier de la Jonction

Janvier 1997

LE CONSEIL DE QUARTIER DE LA JONCTION, TRAVAILLE A UNE MEILLEURE QUALITE DE VIE SUR LE QUARTIER.

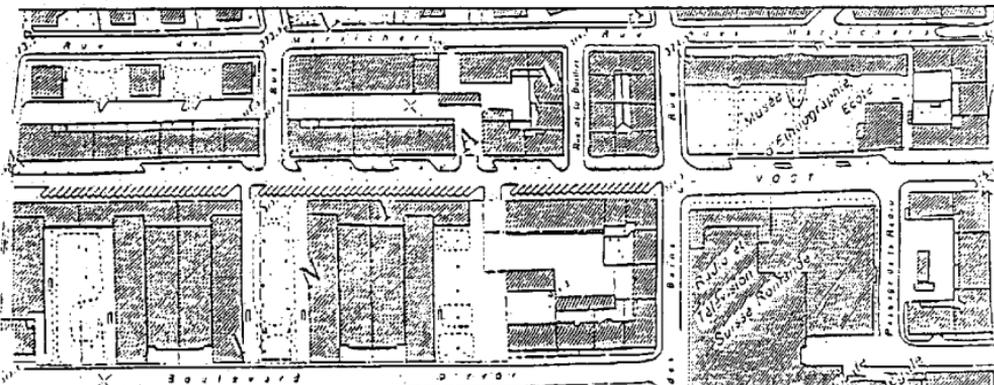
DANS L'IDEE DE SOUTENIR L'ACTIVITE COMMERCIALE ET ARTISANALE, DANS UN CONTEXTE DE REAMENAGEMENT DU QUARTIER, NOUS VOUS PROPOSONS DE SOUTENIR LE PROJET D'UNE AMELIORATION DES POSSIBILITES DE PARKING SUR LE BOULEVARD CARL-VOGT.



<p>RL-VOGT AUTO S.A. Fournitures automobiles 44, Bd Carl-Vogt 1211 GENEVE 8</p>	<p><i>Perfetta</i> 44 Bd Carl-Vogt 1205 Genève</p>	<p><b>Coiffure Caprice</b> C. Frusciante 46 Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE Tél. 321 25 06</p>	<p><i>BAR Leclerc 18 05 16</i> 46 Bd Carl-Vogt 1205 Genève</p>
<p><b>igle Genève</b> Fusil-Orthopédie Pavel BAUK Boulevard de la Suisse 36 1205 GENEVE</p>	<p><b>GRAIN DE BEAUTE</b> 63, Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE Tél. 329 31 81</p>	<p><i>Therapist</i></p>	<p>Logean &amp; Frison CAFÉ DE LA PAIX case postale 17 1211 Genève 11</p>
<p><b>T.B. SARL</b> Traiteur du Boulevard Charles COULON Carl-Vogt 53 1205 GENEVE Tél. 328 05 42</p>	<p><b>BONNES PÂTES FRAICHES</b> M. Mme Clotfi-Rossini Vescovelli 49, Boulevard Carl-Vogt 1205 GENEVE 28-52 90</p>	<p><b>BELBON</b> Giuseppe Tabacs - JOURNAL Bd Carl-Vogt 45 1205 GENEVE</p>	<p><i>traitem</i> 47, Bd Carl-Vogt 1205</p>
<p><b>Assurances</b> de <b>BOUCHARD</b> Bd Carl-Vogt 47 1205 GENEVE</p>	<p><b>L'ASSIETTE BLAUE</b> 45, Bd Carl-Vogt 1205 Genève Tél. 321 91 10</p>	<p><b>SENSASS</b> GARMEN BORTOLINI <b>TABACS - JOURNAL</b> Bd Carl-Vogt 45 1205 GENEVE ☎ 022/328 86 03</p>	<p><b>CAFÉ RESTAURANT</b> DU VILLAGE SUISSE JUAN DIAZ 43 Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE</p>

LE CONSEIL DE QUARTIER DE LA JONCTION, TRAVAILLE A UNE  
MEILLEURE QUALITE DE VIE SUR LE QUARTIER.

DANS L'IDEE DE SOUTENIR L'ACTIVITE COMMERCIALE ET ARTISANALE,  
DANS UN CONTEXTE DE REAMENAGEMENT DU QUARTIER,  
NOUS VOUS PROPOSONS DE  
SOUTENIR LE PROJET D'UNE AMELIORATION DES POSSIBILITES DE  
PARKING SUR LE BOULEVARD CARL-VOGT.



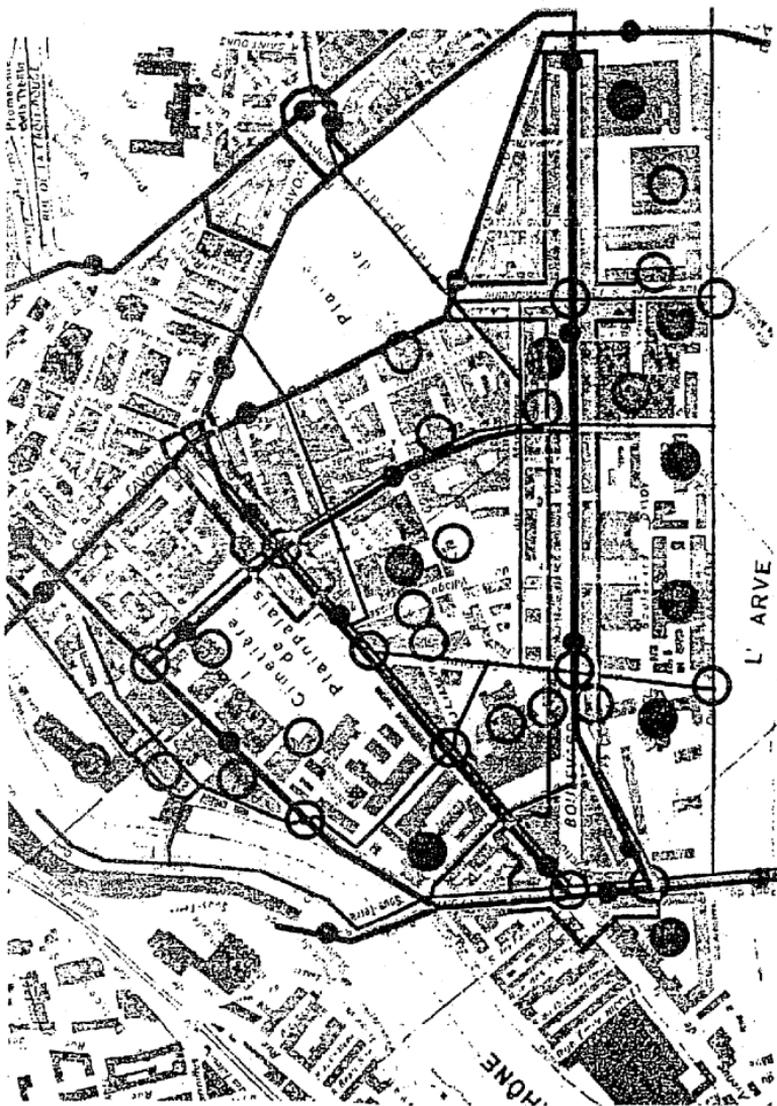
<p>Inst. Nat. La. enq. 17. - Ecole 14.7</p>	<p><i>Handwritten signature</i></p>	<p><i>Handwritten signature</i></p>	<p><i>Handwritten signature</i></p>
<p>BOUTIQUE GRENADINE 39 Bd. Carl-Vogt 1205 GENEVE <i>Handwritten signature</i></p>	<p><i>Handwritten signature</i></p>	<p><i>Handwritten signature</i></p>	<p>M<sup>me</sup> Ryser Odette 32 Bd Carl-Vogt Tabac-Pâtisserie Tél. 328.4139</p>
<p>BOUTIQUE CADEAUX 32 SA 32, Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE - 28 58 75 <i>Handwritten signature</i></p>	<p><i>Elegance</i> 30, bd Carl-Vogt 1205 Genève Tél. 321 19 30</p>	<p>EPICERIE - PRIMEURS TABACS M. MACHERET 37, boulevard Carl-Vogt 1205 GENEVE 022-28 87 06 <i>Handwritten signature</i></p>	<p>PHARMACIE CITÉ-JONCTION Mme B. MOSER Bd. Carl-Vogt 25 - 1205 GENEVE Tél. / Fax (022) 828 56 85 CAR te-2790-3 - 0.8120.23</p>
<p> Trattoria Pirandello Pizzeria-Restaurant spécialités italiennes 35, boulevard Carl-Vogt 1205 Genève Tél. 022 / 321 31 00 <i>Handwritten signature</i></p>	<p><i>Handwritten signature</i> <b>ORION</b> 33, bd Carl-Vogt 1211</p>	<p>RESTAURANT JASMIN 33 Bd CARL-VOGT 1205 GENEVE Tél: 022/28 10 00 <i>Handwritten signature</i></p>	<p><b>Labo et photo</b> 34, boulevard Carl-Vogt 1205 GENEVE (022) 226 60 50 <i>Handwritten signature</i></p>

— 16 —

## LÉGENDE

itinéraires 2 roues existants  
ou prévus

points noirs

lignes TPG  
et arrêtsbâtiments publics  
enseignementcultes-culture  
loisirscentralités de  
quartier

## SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS À LA JONCTION - PROPOSITIONS DE MESURES

ANNEXE 1 - INVENTAIRE DES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS ET DES POINTS À ASSAINIR

LÉGENDE

réseau routier

primaire

secondaire

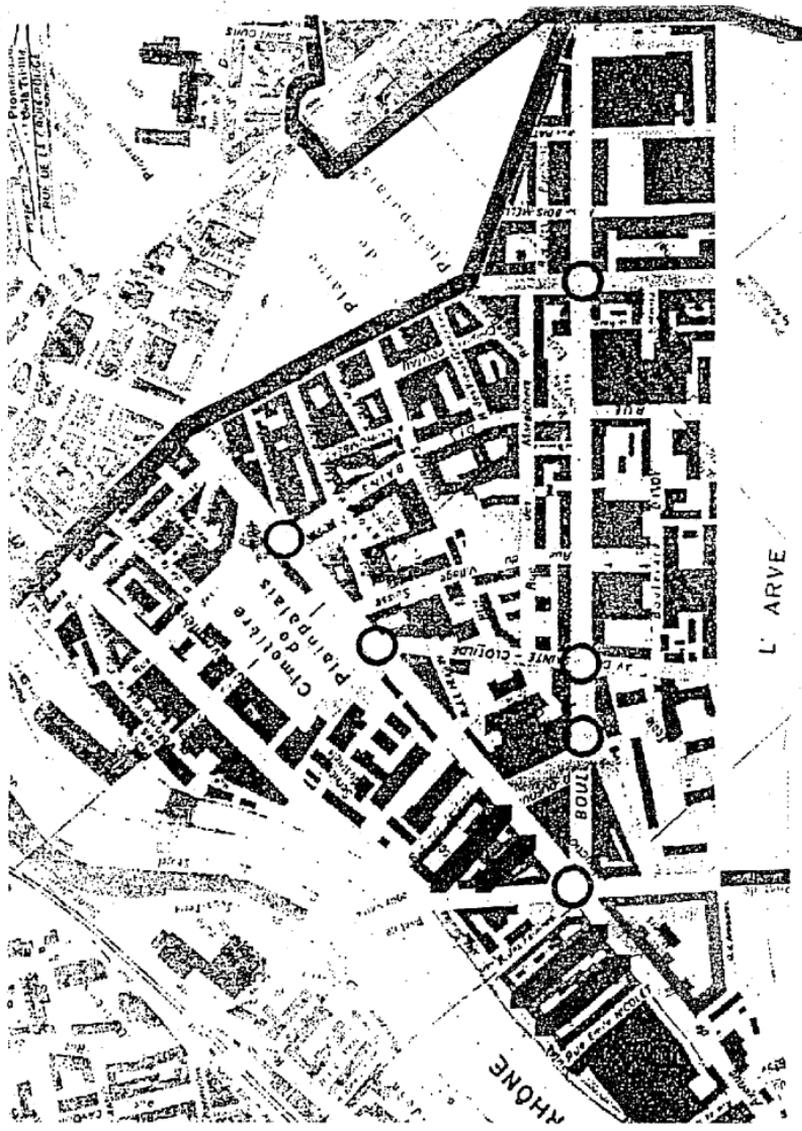
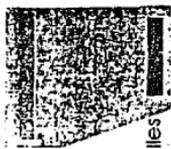
secondaires  
rues

principales  
de quartier

zones 30

rues résidentielles

carrefours  
à améliorer



SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS À LA JONCTION - PROPOSITIONS DE MESURES

ANNEXE 2 - HIÉRARCHIE ACTUELLE DES RÉSEAUX ROUTIERS - PROPOSITIONS

5066-1999

ADOPTE EN SEANCE DU  
CONSEIL D'ETAT  
DU 12 MAI 1999

P 1189-B

## Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition « Modification du trafic et « zones 30 » à la Jonction »

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Dans sa séance des 22 et 23 octobre 1998, le Grand Conseil a renvoyé le présent objet au Conseil d'Etat, qui est actuellement en mesure de vous fournir l'état de la situation ainsi que les principales étapes du processus engagé.

1. Comme le Conseil d'Etat l'a rappelé dans son intervention du 23 octobre 1998 à ce propos, l'agglomération est pourvue d'un plan général des circulations traduisant en bonne partie les sujets débattus.

Il s'agit de « Circulation 2000 » que le Département de justice et police et des transports a adopté en 1992, suite à une importante consultation publique.

Ce plan stipule clairement :

- qu'aucun axe du réseau primaire ne traverse le quartier de la Jonction, même si certaines rues subissent de grands volumes de circulation ;
- qu'une grande partie du quartier de la Jonction mérite l'instauration d'une réglementation en « zone 30 km/h » ;
- que la rue des Deux-Ponts nécessite un assainissement, compte tenu des nuisances sonores excessives subies par les riverains.

A l'évidence, il est nécessaire de distinguer la problématique de la rue des Deux-Ponts des deux quartiers qu'elle délimite – la pointe de la Jonction et le reste du quartier qui s'étend entre Rhône et Arve jusqu'à la plaine de Plainpalais et le boulevard du Pont-d'Arve –, tout en tenant compte de l'importance du rond-point de la Jonction, qui est un lieu de vie locale majeur pour l'ouest du quartier.

2. Le processus de concertation suit son cours. Mis en place par la Ville de Genève, suite à l'initiative du Conseil de quartier de la Jonction, le groupe constitué en est à l'élaboration de solutions aux problèmes relevés par le Conseil de quartier. On doit souligner l'excellent état d'esprit qui règne dans ce groupe de travail qui inclut, en plus des habitants et des parents d'élèves, des représentants des commerçants. Il convient de louer l'attitude très constructive des participants, chacun manifestant de la considération pour les besoins des différents acteurs du quartier. Le processus met en évidence la grande complexité d'un important quartier urbain très vivant, mais aussi des possibilités d'action qui sont loin d'être négligeables.

### 3. La rue des Deux-Ponts

Les valeurs d'alarme relatives aux nuisances sonores sont très largement dépassées. L'Ordonnance sur la protection contre le bruit impose ici au « propriétaire de l'installation » de procéder à son assainissement. La motion 354 déposée au conseil municipal de la Ville de Genève le 11 novembre 1998 demande qu'il soit procédé à cet assainissement dans les plus brefs délais.

Un groupe de travail Ville – Ecotox – OTC a lancé une étude qui devrait aboutir à l'évaluation de plusieurs variantes d'assainissement. Un rapport rendra compte de ladite étude prochainement.

La voirie de la Ville de Genève a admis de surseoir aux travaux de réfection du revêtement programmés initialement pour 1998, afin que ceux-ci tiennent compte de l'assainissement nécessaire. Même s'il ne peut s'agir dans un premier temps que d'un aménagement provisoire, essentiellement fondé sur des mesures de réglementation et de gestion des circulations, cette démarche vise à remplir les objectifs d'assainissement fixés par la législation fédérale.

De probables modifications de la signalisation lumineuse généreront vraisemblablement des frais que l'OTC devra être à même d'assumer dans le cadre de son budget de fonctionnement.

#### 4. L'intérieur du quartier

La Ville de Genève a mandaté un bureau d'ingénieurs-conseils qui a repris l'intégralité des requêtes enregistrées dans le quartier.

Différentes pistes et propositions sont en cours de discussion au sein du Conseil de quartier et un projet devrait être arrêté sous peu sur la base d'une large concertation des différents acteurs. Deux, trois ou quatre zones 30 km/h sont envisagées, dont la taille varierait entre 0,2 et 0,7 km<sup>2</sup>, ce qui entrerait parfaitement dans les normes prévues par les instructions fédérales en la matière. Les orientations dégagées dans le cadre du groupe de concertation pourraient aussi aboutir à la mise en œuvre d'autres instruments, si ces derniers permettaient de remplir les objectifs poursuivis (sécurité et confort des piétons, modération de la circulation, diminution des mouvements de transit, etc.).

Une nouvelle réglementation du parcage, avec l'introduction du régime des macarons, sera en outre mise en place en principe d'ici fin 1999.

Une stratégie de mise en place progressive des mesures prévues par le projet sera élaborée d'entente entre les différents partenaires, lesdites mesures devant toutes faire l'objet d'une mise à l'enquête publique (LCR - LER).

La Commission consultative de la circulation (CCC) sera prioritairement saisie de ce dossier dès que le projet et la stratégie de mise en œuvre seront sous toit.

Au terme des explications qui précèdent, le Conseil d'Etat vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de prendre acte du présent rapport qui tient lieu de réponse à la pétition 1189, et de classer celle-ci en accordant pleine confiance au Conseil d'Etat ainsi qu'aux acteurs impliqués dans le processus engagé.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier:  
R. Hensler

La présidente:  
M. Brunschwig Graf