

Date de dépôt: 20 juin 2002

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat à la question écrite de M. Christian Ferrazino «Effet de l'ouverture de l'autoroute de contournement sur la circulation au centre-ville»

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'auteur de la question souhaite savoir quels sont les résultats des mesures de circulation que le Conseil d'Etat a prises suite à la réalisation de l'autoroute de contournement, et plus spécifiquement, s'il y a eu une diminution du trafic automobile au centre-ville et si la vitesse moyenne des Transports publics genevois (TPG) a été accélérée.

Par l'ouverture de l'autoroute de contournement, le Conseil d'Etat souhaitait diminuer de 40 % en 10 ans le trafic de transit au centre-ville (– 80 000 véhicules par jour) et de le reporter ainsi, en cascade, sur l'autoroute.

Cette diminution du trafic avait pour objectif à la fois de diminuer la charge de pollution au centre-ville, d'améliorer l'accessibilité de la zone commerciale, de fluidifier le trafic sur les axes principaux, de faciliter la circulation des transports publics et de permettre la construction de nouvelles lignes de tramway tout en préservant des meilleures conditions de circulation.

Le Conseil d'Etat a élaboré à cet effet un plan de mesures (M3), qui a été mis en œuvre dès l'été 1993.

Les mesures prises

1. La création des rues marchandes, dont les rues de la Corraterie, du Rhône et de Coutance, où seuls les TPG, les taxis, les cyclistes et les transports professionnels sont autorisés à circuler. Il devait en découler une limitation du transit dans l'hyper-centre.
2. La création d'une zone piétonne à l'extrémité est du quai des Bergues (devant l'Hôtel des Bergues), de façon à faciliter la circulation des véhicules sur le quai du Mont-Blanc (trafic qui ne peut pas être reporté sur l'autoroute de contournement).
3. La mise en œuvre du chantier pour le tram 13 entre Plainpalais et Cornavin.
4. La modification de la politique de stationnement, de façon à favoriser le stationnement de destination, des habitants et des livraisons.

Les résultats : diminution du trafic automobile au centre-ville

Grâce à ces mesures, force est de constater que le trafic sur l'ensemble des ponts du Rhône en ville de Genève a diminué de 15 % (de 3,4 % sur le pont du Mont-Blanc). Il a en outre baissé de 52,4 % sur les ponts de l'île et de 17,5 % sur le pont de la Coulouvrenière.

Les infographies annexées au rapport concernant l'*Evolution du trafic 1990 - 2000* (document établi par l'observatoire des déplacements) montrent l'évolution du trafic sur les ponts du Rhône entre 1990 et 2000. Ce document peut également être consulté sur le site Internet de l'office des transports et de la circulation (OTC) : (www.geneve.ch/otc).

En revanche, le trafic a augmenté de 3,6 % sur le pont Sous-Terre et de 50 % sur l'ensemble des ponts hors de la ville de Genève.

La mise en service de l'autoroute de contournement en juin 1993 (avec ses mesures d'accompagnement), puis la réalisation de l'évitement de Plan-les-Ouates en 1997, ont eu pour effet de reporter le trafic de transit en cascade vers l'extérieur. Cela permet ainsi une meilleure accessibilité du trafic lié aux activités du centre-ville.

Vitesse commerciale des TPG

En ce qui concerne la vitesse moyenne des transports publics, l'OTC et les TPG collaborent ensemble pour améliorer les conditions de circulation.

Partout où cela est possible, les TPG circulent sur site propre ou protégé. De surcroît, de nouvelles installations de régulation lumineuse accordant la priorité aux véhicules des transports publics ont été mises en place, principalement sur les lignes de tram, ce qui a permis, par exemple, de réaliser un gain de six minutes sur la ligne 12 (Moillesulaz-Bachet).

La commission externe d'évaluation des politiques publiques (CEPP) s'est penchée sur la vitesse commerciale des TPG. Sur la base des recommandations qu'elle a émises à cette occasion, plusieurs nouvelles mesures visant à améliorer la vitesse commerciale des TPG sont en cours d'élaboration :

- Les TPG préparent un cadastre des perturbations principales sur les lignes urbaines.
- L'OTC poursuit les efforts initialisés en vue de renforcer les sites propres pour le tram et de développer des couloirs réservés aux bus, de prendre les mesures de circulation nécessaires pour éviter le blocage des transports publics et de réexaminer la distance entre les arrêts. La nouvelle gestion des feux aux carrefours tend vers un temps d'attente zéro pour les transports publics.
- Un montant de 2 millions de F a été porté au budget 2002 de l'OTC, afin de poursuivre la modernisation des feux. Les travaux qui restent à réaliser sont devisés à 15 millions de F. Un plan d'actions a été établi afin d'améliorer le fonctionnement des installations concernées (environ un tiers des carrefours régulés).
- Le service de gestion du trafic de l'OTC prend les mesures nécessaires pour assurer un suivi de l'impact des actions mises en place. Le projet de modernisation des carrefours (modalités, calendrier de mise en œuvre, gain estimé) est remis aux TPG dès que possible.
- L'observatoire des déplacements doit vérifier de manière globale l'évolution de la vitesse commerciale des TPG.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Annexes :

- *Rappel de la question Q 3540*
- *Le trafic sur les ponts du Rhône / Evolution du trafic 1990-2000 / Observatoire des déplacements / OD 3 / avril 2001*

QUESTION ÉCRITE

de M. Christian Ferrazino

Dépôt: 24 mars 1995

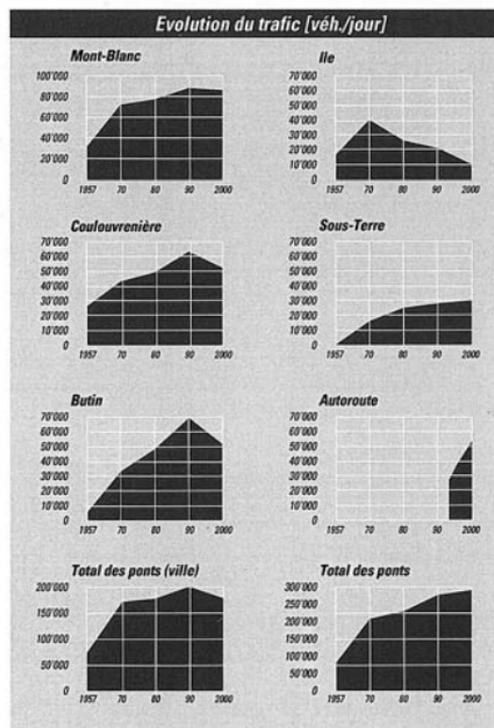
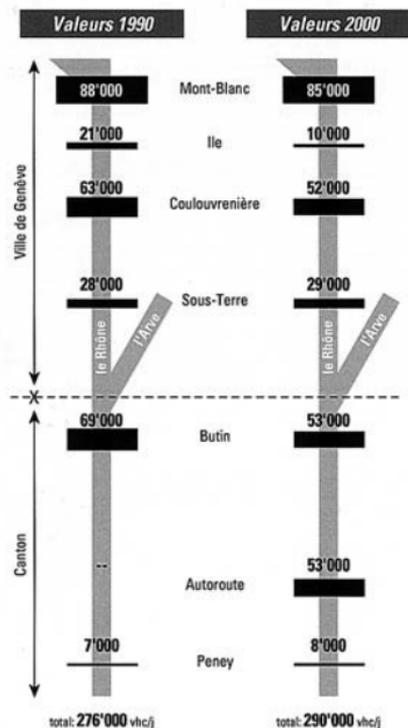
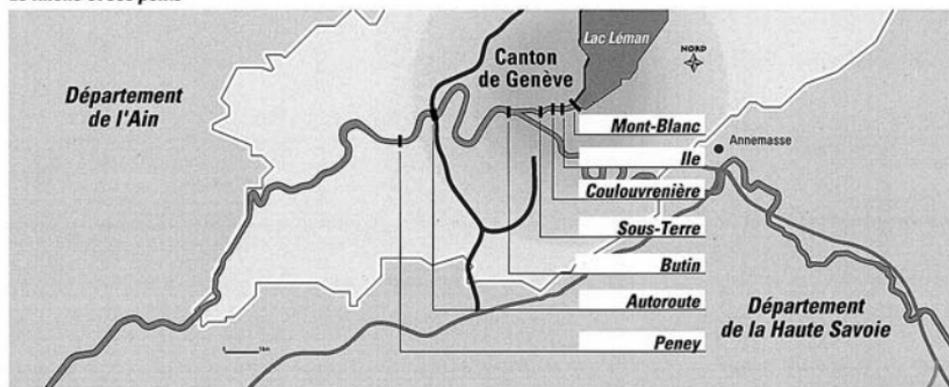
Effets de l'ouverture de l'autoroute de contournement sur la circulation au centre-ville

Le Conseil d'Etat a pris à la fin de l'été 1993 un certain nombre de mesures de circulation au centre-ville à la suite de la mise en service de l'autoroute de contournement. Peut-il indiquer:

- quels sont les résultats de ces mesures?
- s'il y a eu une diminution du trafic automobile au centre-ville?
- s'il y a eu une accélération de la vitesse moyenne des véhicules des Transports publics genevois?

Le trafic sur les ponts du Rhône

Le Rhône et ses ponts



Le trafic sur les ponts du Rhône

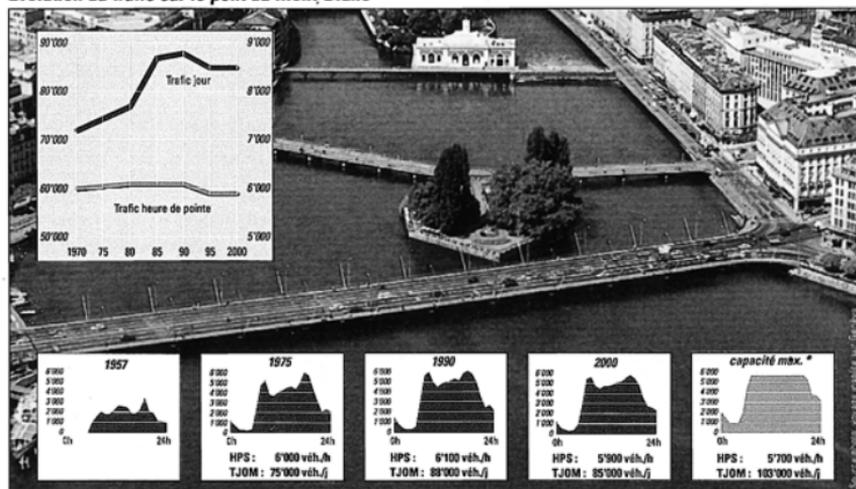
A Genève, le trafic automobile s'est développé d'une façon fulgurante entre les années 1950 et la fin des années 1960. Sur les ponts du Rhône le trafic est passé de 79'000 véh./jour en 1957 à 207'000 véh./jour en 1970, soit une augmentation d'environ 260% en 13 ans.

Considérant cette évolution durant la période 1965 - 1975, il a été procédé à l'élargissement des ponts du Mont-Blanc, de la Coulouvrenière et du pont Butin, ainsi qu'à la construction du pont de Sous-Terre.

Malgré ces importants travaux, ainsi que ceux sur les voies d'accès à ces ouvrages, le trafic s'est rapidement à nouveau trouvé en état de saturation, aux heures de pointes, en raison du trafic des pendulaires.

Dans ce contexte, dès les années 1975, on a progressivement assisté à un étalement de la durée des heures de pointes, ainsi qu'à une augmentation du trafic durant les heures creuses. Ce phénomène est d'autant plus marqué que l'on se situe à proximité du centre-ville.

Evolution du trafic sur le pont du Mont-Blanc



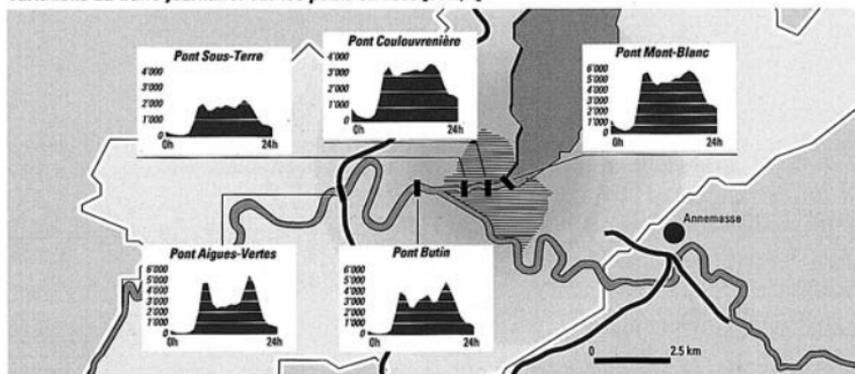
* estimation OTC

Sur le pont du Mont-Blanc, entre 1970 et 1990, le volume du trafic journalier a augmenté de 16'000 véh./jour, soit 22%, avec une augmentation du trafic de l'heure de pointe de 100 véhicules, soit 2%. Entre 1990 et 2000 le trafic a légèrement régressé (- 3%) au gré de diverses mesures, dont celles liées à l'ouverture de l'autoroute de contournement.

En poussant à l'extrême, à terme, la capacité maximale journalière pourrait être constituée d'un trafic saturé entre 07h00 et 20h00, correspondant à un trafic journalier maximum de l'ordre de 100'000 à 105'000 véh./jour, donc une augmentation du trafic actuel d'environ 20% !

Le trafic sur les Ponts du Rhône

Variations du trafic journalier sur les ponts en 1998 [véh./h]



Le trafic sur les ponts de la Ville de Genève entre 1990 - 2000

- Il a atteint son maximum aux environs de 1985-1990, puis ce trafic a légèrement régressé, notamment au gré des faveurs accordées aux transports publics, des piétons et des cyclistes dont les conditions de circulation s'étaient notablement dégradées. Les faveurs accordées aux cyclistes dans la période 1989 - 1999 ont favorisé le développement de l'utilisation du vélo, dont le trafic traversant les ponts du Rhône est passé en ville de Genève d'environ 4'000 vélos/jour à près de 10'000 vélos/jours, soit une augmentation de l'ordre de 150%.
- Dans la période 1990 - 2000, considérant les mesures évoquées ci-avant, mais surtout en raison des mesures d'accompagnement liées à l'ouverture de l'autoroute de contournement et à l'évitement de Plan-les-Quates, ainsi qu'à la mise en service des lignes de tram 13 et 16, le trafic sur les ponts du Rhône en ville de Genève a baissé d'environ 24'000 véh./jour, soit -12%.

Cette tendance était recherchée dans le plan de mesures Opair 1991 et circulation 2000 (1992).

En 2000, avec 176'000 véh./jour, le trafic sur les ponts du Rhône de la Ville est équivalent à celui que l'on enregistrait en 1980.

Le trafic à l'extérieur de la Ville de Genève entre 1990 - 2000

Il a subi un développement considérable sur les ponts du Rhône, puisqu'il a augmenté de 38'000 véh./jour, soit 50%, ceci notamment en relation avec la mise en service de l'autoroute de contournement qui a permis d'absorber une bonne partie du trafic qui transitait par le centre ville.

L'examen de la variation du trafic sur l'autoroute de contournement montre que les pendulaires utilisent massivement cette nouvelle infrastructure aux heures de pointe.

Le trafic sur les Ponts du Rhône

PONTES	ANNEES					Evolution	
	1957	1970	1980	1990	2000	1990 -	20000
Mont-Blanc	31'000	72'000	77'000	88'000	85'000	-3'000	-3,4 %
Ile	16'000	40'000	26'000	21'000	(10'000)	-11'000	-52,4 %
Coulouvrenière	26'000	43'000	49'000	63'000	52'000	-11'000	-17,5 %
Sous-Terre	-	16'000	25'000	28'000	29'000	1'000	3,6 %
Trafic total ponts ville de Genève	146'000	171'000	177'000	200'000	176'000	-24'000	-12,0 %
Butin	5'000	33'000	48'000	69'000	53'000	-16'000	-23,2 %
Autoroute	-	-	-	-	53'000		
Peney	(1'000)	(3'000)	(4'000)	7'000	8'000	1'000	14,3 %
Trafic total ponts hors ville de Genève	6'000	36'000	52'000	76'000	114'000	38'000	50,0 %
Trafic total ponts	152'000	207'000	229'000	276'000	290'000	14'000	5,1 %

(...) Valeur estimée

- Tronçon routier inexistant

Globalement en 10 ans:

Le trafic total franchissant l'ensemble des ponts du Rhône a augmenté de 14'000 véh./jour, soit de 5,1%. Les grandes réalisations de cette dernière décennie ont permis de reporter le trafic en cascades vers l'extérieur, ainsi:

- Le trafic des pendulaires s'est abondamment reporté sur l'autoroute de contournement et l'évitement de Plan-les-Ouates.
- Le trafic interquartier a bénéficié d'un certain allègement des artères en périphérie de ville, pour s'y reporter notamment par exemple sur la T 104 - route du pont Butin.
- Le centre ville, qui s'est trouvé délesté des deux types de trafic précités, a largement profité des nouvelles possibilités d'accessibilité disponibles au bénéfice des activités marchandes et professionnelles.
- Sur les ponts de l'hypercentre de Genève (Mont - Blanc à Coulouvrenière), le trafic a baissé globalement de l'ordre de 14%.