

*Date de dépôt: 12 mai 2005*

*Messagerie*

**Réponse du Conseil d'Etat**  
**à la question écrite de M. Alberto Velasco : qualité de l'air à**  
**Genève**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 16 mars 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite qui a la teneur suivante :

*Selon une communication du service cantonal de protection de l'air, la qualité de l'air s'est dégradée en 2003, notamment en zone urbaine. Les analyses ont montré que l'air dans notre canton contient beaucoup trop de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), et que la concentration d'ozone (O<sub>3</sub>) a fortement progressé durant l'été 2003. Il s'avère que l'air est également vicié par les poussières microscopiques qui proviennent des suies de moteurs diesel, des chauffages, des exploitations industrielles et de l'abrasion des pneumatiques sur la chaussée. Il semble que l'année 2004 a été marquée par une aggravation de la situation. En ce qui concerne les particules fines provenant de l'abrasion des pneumatiques sur la chaussée, celles-ci s'avèrent très dangereuses puisqu'elles pénètrent dans les alvéoles des poumons.*

*Considérant :*

- que la circulation automobile est en constante augmentation, de même l'activité industrielle et le nombre de logements chauffés ;*
- que cette pollution a une incidence sur la santé des citoyens et des citoyennes de ce canton et notamment de la Ville de Genève ;*
- que cette incidence sur la santé a un coût non seulement humain mais aussi financier à moyen et long termes ;*

- *que les relevés de ces mesures, figurant dans un rapport, doivent servir non seulement à quantifier la situation, à informer, mais surtout à mettre en place les mesures qui s'imposent,*

*Quelles sont les mesures de prévention concrètes que compte prendre le Conseil d'Etat à court, moyen et long termes, afin que les normes fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir) soient respectées ?*

*Quelles sont les mesures que compte prendre le Conseil d'Etat, afin que les habitants de la rue des Deux-Ponts, qui doivent subir cette pollution, puissent bénéficier de la même qualité d'air que les autres citoyens de ce canton ?*

## **1. Evolution de la qualité de l'air à Genève**

L'évolution de la qualité de l'air, suivie à Genève depuis plusieurs dizaines d'années par le « réseau d'observation de la pollution atmosphérique à Genève » (ROPAG), montre que la tendance à l'amélioration qui prévalait depuis près de quinze ans semble stagner depuis 2001. Cela est vrai en particulier pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en milieu urbain, l'ozone (O<sub>3</sub>) et les particules fines (PM 10). Pour ces trois polluants, les valeurs limites d'immission fixées dans l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir) ne sont pas respectées. En revanche, les concentrations en dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et en monoxyde de carbone (CO) se trouvent depuis de nombreuses années au-dessous des valeurs limites fixées par l'OPAir.

Le bilan de la qualité de l'air en 2003 fait apparaître que l'air du canton de Genève a subi une dégradation par rapport aux années précédentes. C'est le cas pour les immissions de dioxyde d'azote en milieu urbain, d'ozone et de particules fines. Ce constat négatif doit être tempéré par les conditions météorologiques exceptionnelles de l'année 2003, notamment la période de canicule qui a favorisé la formation d'ozone et la stagnation des polluants.

Pour l'année 2004, le bilan actuellement en cours d'élaboration montre que la qualité de l'air s'est améliorée entre 2003 et 2004 mais que 2004 se situe pratiquement au niveau de 2002. Il faut relever que la rue des Deux-Ponts se trouve encore dans la zone où les immissions de dioxyde d'azote dépassent les valeurs limites d'immission, mais que ce sont toujours les Pâquis et la région autour du pont de l'Ile qui montrent les valeurs de pollution de l'air les plus élevées du canton.

## 2. Mesures d'assainissement de la qualité de l'air

La loi sur la protection de l'environnement (LPE) oblige les cantons à établir un plan de mesures d'assainissement de l'air lorsqu'il est établi ou à prévoir qu'en dépit de mesures de limitation préventive des émissions, les valeurs limites d'immission fixées par la Confédération ne sont pas respectées. A Genève, le premier plan de mesures, au sens des articles 31 à 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir), portant sur la période 1991-2002, a été arrêté par le Conseil d'Etat le 27 mars 1991. Ce plan de mesures a fait l'objet d'une actualisation le 28 juin 2000. Malgré une amélioration sensible de la qualité de l'air au cours des années 1990, tous les objectifs fixés par ce plan n'ont pas pu être atteints, de sorte qu'un second plan de mesures OPAir a été élaboré et approuvé par le Conseil d'Etat le 2 avril 2003.

Ce deuxième plan de mesures OPAir, mis en place pour la période 2003-2010, repose sur un ensemble de 26 mesures visant principalement la limitation des émissions d'oxydes d'azote, de composés organiques volatils (COV) et de particules fines. Il touche divers domaines, dont :

- l'aménagement du territoire (une mesure) ;
- les transports (douze mesures) ;
- l'énergie et les installations de chauffage (huit mesures) ;
- l'aéroport international de Genève (deux mesures) ;
- l'entretien des bâtiments (une mesure) ;
- les chantiers (une mesure) ;
- l'information (une mesure).

Une vue d'ensemble de ces mesures et de leur état d'avancement à fin 2003 est jointe en annexe. Le « plan de mesures OPAir 2003-2010 », complet, est à disposition sur le site <http://www.geneve.ch/air/> (> A votre service > Publications).

Le bilan 2003 de la mise en œuvre du plan de mesures OPAir, élaboré à la demande du Conseil d'Etat par la Commission de suivi OPAir instituée par le règlement sur la protection de l'air (K 1 70.08), montre que la mise en œuvre de la majorité des mesures a débuté. Parmi celles-ci, on peut citer notamment le développement des transports collectifs (mesure 5), le développement de la mobilité douce (mesure 7), l'incitation à opter pour un véhicule moins gourmand en énergie et plus propre (mesure 9), le développement d'un parc de véhicules propres par les transports publics (mesure 10), l'assainissement des installations de chauffage selon les normes fixées dans l'OPAir

(mesure 16), la promotion de méthodes menant à des économies d'énergie ou à l'utilisation d'énergies alternatives (mesures 18, 21, 22 et 23), la diminution de l'impact environnemental de l'aéroport (mesure 24). Dans un bon nombre de cas, l'impact de ces actions sur la qualité de l'air ne se développera que lentement : il s'agit donc de mesures à court, moyen et long termes. D'autres mesures doivent passer par une phase d'élaboration de longue haleine qui vient de débiter. Parmi ces mesures à long terme, on peut citer par exemple l'élaboration d'un projet d'agglomération (mesure 1), la mise sur pied d'un projet d'assainissement localisé spécifiquement pour la zone où les immissions de dioxyde d'azote sont excessives (mesure 4), les plans de mobilité d'entreprises (mesures 11 et 25) et le système d'information sur l'énergie (mesure 20).

En outre, depuis l'été 2004, le canton de Genève a mis sur pied un « plan de mesures ozone » visant la limitation des émissions des gaz précurseurs de l'ozone (essentiellement les oxydes d'azote et les composés organiques volatils). Dans ce cadre, huit mesures saisonnières concernant la mobilité, la santé de la population, les chantiers de l'Etat et certaines entreprises sont mises en œuvre de mai à septembre. Ces mesures représentent un complément au plan de mesures OPAir.

Pour ce qui est de la lutte contre les particules fines, le Conseil d'Etat n'a pas jugé nécessaire d'élaborer un plan de mesures spécifiques parce que les initiatives du plan de mesures OPAir permettent de lutter efficacement contre les émissions de particules dues au trafic routier, aux chauffages et aux activités de chantier.

Les particules ultrafines (d'un diamètre de moins de  $2,5 \mu\text{m}$ ), émises notamment par les moteurs diesel, auxquelles fait référence la question, sont cependant un cas particulier car il existe un solide consensus scientifique indiquant qu'elles pénètrent profondément à l'intérieur des bronches, voire dans les alvéoles pulmonaires même, et sont cancérigènes. Il existe actuellement des filtres à particules qui peuvent être montés aussi bien sur des véhicules neufs qu'anciens et qui éliminent plus de 90 % des particules fines et ultrafines. Les cantons, dont Genève, sont intervenus à plusieurs reprises pour demander que la Confédération, seule compétente, introduise rapidement l'obligation d'équiper les véhicules diesel neufs et anciens de tels filtres. Pour sa part, le Conseil d'Etat genevois a introduit la limitation des émissions de particules à  $0,010 \text{ g/km}$  (exigeant un filtre à particules pour les véhicules diesel) parmi les critères à respecter dès 2005 pour obtenir l'exonération de la taxe automobile d'un véhicule neuf pendant trois ans (mesure 9 du plan de mesures OPAir).

### 3. Projet d'assainissement de la rue des Deux-Ponts

En date du 11 juin 1999, le Grand Conseil renvoyait au Conseil d'Etat pour réexamen le rapport P 1189-B de ce dernier qui répondait à une pétition déposée le 10 février 1998 et intitulée « Modification du trafic et zones 30 à la Jonction ». Cette pétition abordait notamment la problématique de la rue des Deux-Ponts.

Dans sa réponse du 6 avril 2005, le Conseil d'Etat a indiqué qu'un groupe de travail « Ville de Genève - Etat de Genève » a été créé, qui traite de l'assainissement de la rue des Deux-Ponts (annexée). Un rapport a vu le jour et propose des mesures applicables sur ce tronçon. Les décisions en lien avec ce rapport ne sont pour l'instant pas encore rendues. Les mesures d'aménagement de la circulation dans le quartier de la Jonction, en particulier à la rue des Deux-Ponts, devront en effet 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 habitants du quartier seront réalisées chaque fois que cela sera possible.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

La présidente :  
Martine Brunchwitz Graf

#### Annexes :

- *Vue d'ensemble des 26 mesures du « Plan de mesures OPAir » 2003-2010 ».*
- *Rapport sur la pétition « Modification de trafic et zone 30 à la Jonction » (P 1189-C).*

## 4.3 Vue d'ensemble des 26 mesures du Plan OPair 2003-2010

Mesure	Titre	Responsable(s)	But/contenu	Etat d'avancement
PM 2003-1	Projet d'agglomération	Direction de l'Aménagement du territoire (DAEL)	Renforcement de la coordination entre transports, urbanisation, environnement, politique du logement et politique économique	En préparation
PM 2003-2	Organisation des réseaux	OTC	Optimisation de la mobilité en respectant le meilleur équilibre possible entre intérêts économiques, sociaux et environnementaux	Etape importante
PM 2003-3	Transports individuels motorisés (TIM)	OTC	Maîtrise du développement des transports individuels motorisés afin de diminuer les émissions nocives	Etape importante
PM 2003-4	Projet d'assainissement localisé	SCPA, OTC, GC, ICFS, SPBR, OCIRT, ScanE, Ville de Genève et Communes	Assainissement des périmètres sujets à des dépassements des valeurs limites d'immission	En préparation
PM 2003-5	Transports collectifs (TC)	OTC	Développement des transports collectifs afin d'augmenter leur part modale dans l'ensemble des déplacements	En cours
PM 2003-6	Transports professionnels	OTC	Optimisation de la desserte en marchandises et des transports semi-collectifs	En cours
PM 2003-7	Mobilité douce	OTC	Augmentation des parts modales des déplacements piétons et cyclistes	En cours
PM 2003-8	Stationnement	OTC	Facilitation du stationnement dans les quartiers d'habitation et rétention du trafic pendulaire hors du centre ville	Etape importante

PM 2003-9	Véhicules plus propres	SAN (DJPS), Environnement-Info (DIAE), ScanE, SCA	Incitation à choisir des véhicules moins polluants grâce à une exonération fiscale	En cours
PM 2003-10	Parc de véhicules des transports publics	TPG, SCA	Développement d'un parc de véhicules propres	En cours
PM 2003-11	Plan de mobilité d'entreprise	OTC	Adoption de plans de mobilité intégrant l'ensemble des déplacements (pendulaires et professionnels) des employés	En préparation
PM 2003-12	Taux d'occupation des véhicules	OTC	Augmentation des taux d'occupation des véhicules	En préparation
PM 2003-13	Comportements de conduite	Environnement-Info, SAN	Promotion des modes de conduite écologiques (Eco-Drive®)	En préparation
PM 2003-14	Entretien des bâtiments et des routes	OCIRT, Direction des bâtiments, Service des routes (DAEL), Système de management environnemental (SME)	Incitation à utiliser des produits exempts de composés organiques volatils (COV)	En préparation
PM 2003-15	Chantiers	SCPA, Inspection des chantiers (DAEL)	Limitation préventive des émissions et assainissement des chantiers	En préparation
PM 2003-16	Chauffages plus propres	ICFS-SCPA-OCIRT	Assainissement des installations de chauffage et de production de chaleur à des fins industrielles	Etape importante

PM 2003-17	Couples chaleur-force	OCIRT-SCPA	Limitation des émissions des nouvelles installations de couples chaleur-force	Pas d'objet concerné en 2003
PM 2003-18	Audit énergétique	ScanE	Elaboration et diffusion de méthodes d'audit énergétique	En cours
PM 2003-19	Maîtrise de l'énergie	ScanE	Optimisation de la gestion énergétique dans les bâtiments de l'Etat et les collectivités	En cours
PM 2003-20	Portail Energie	ScanE, ICFS, SCPA, SEVAC, SIG et OCIRT	Mise en place de systèmes permettant de structurer l'information énergétique	En préparation
PM 2003-21	Solaire thermique	ScanE	Promotion de l'énergie solaire pour la production d'eau chaude sanitaire	En cours
PM 2003-22	Indices de dépenses d'énergie	ScanE	Diminution de la consommation énergétique grâce au «décompte individuel des frais de chauffage» (DIFC) et à l'«indice de dépense chaleur» (IDC)	En cours
PM 2003-23	Label Minergie	ScanE	Promotion des constructions et rénovations selon des standards de haute performance énergétique	En cours
PM 2003-24	Système de Management Environnemental de l'AIG	AIG	Diminution de l'impact des activités aéroportuaires sur l'environnement	En cours
PM 2003-25	Plan de mobilité de l'AIG	AIG	Incitation à l'usage des transports publics et/ou non polluants	En préparation
PM 2003-26	Information	Environnement-Info	Mise en place d'un plan de communication permettant de renforcer les mesures opérationnelles et d'informer sur la mobilité et la maîtrise de l'énergie	En préparation

**Secrétariat du Grand Conseil****P 1189-C***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

## Secrétariat du Grand Conseil

**P 1189**

*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-Gössauer, 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

— 3 —

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.

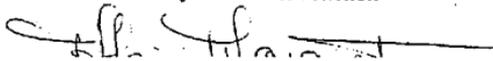
Vous pourrez constater à sa lecture que nous avons été attentifs à tenir compte des intérêts économiques des commerçants et petites industries qui se trouvent à l'intérieur de son périmètre. En effet, des perspectives de développement durable et harmonieux doivent prendre en compte les besoins de la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

## 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, Espianade 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  
Plantaporrêts
- 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'éccle 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, Luisierande, Plantaporrêts, Coulouvrenière, Gourgas, Michel-Simon, J.-L. Hugon, Emile Nicclet, 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.

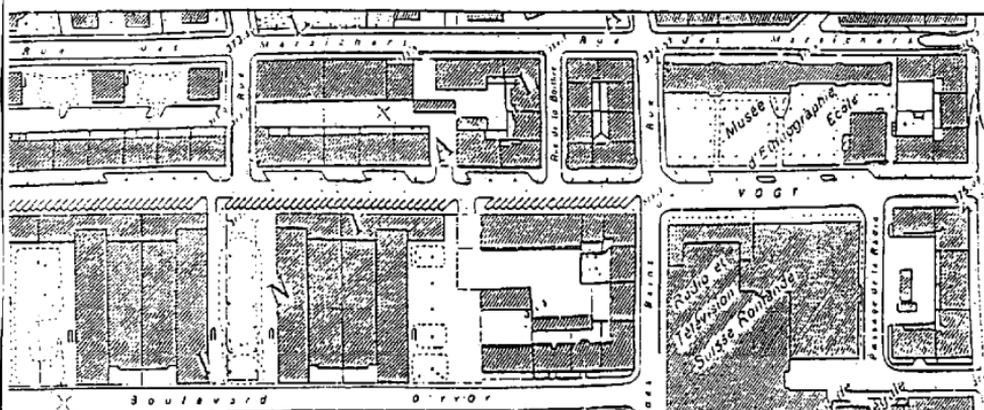
etc...

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.

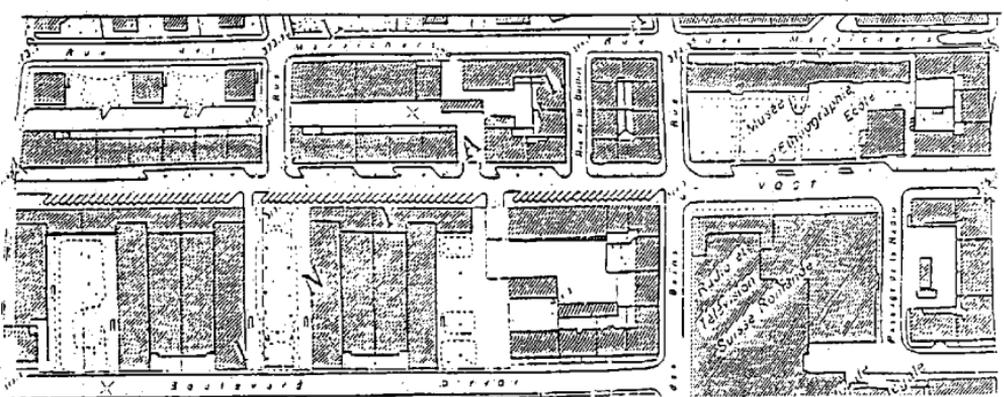
DANS L'IDEE DE SOUTENIR L'ACTIVITE COMMERCIALE ET ARTISANALE,  
DANS UN CONTEXTE DE REAMENAGEMENT DU QUARTIER,  
NOUS VOUS PROPOSONS DE  
SOUTENIR LE PROJET D'UNE AMELIORATION DES POSSIBILITES DE  
PARKING SUR LE BOULEVARD CARL-VOGT.



<p>IL-VOGT AUTO S.A. carburants, automobiles 44, Bd Carl-Vogt 1211 GENEVE 8</p>	<p>Perfecta 44 Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE</p>	<p>Coiffura Caprice C. Frusciante 46 Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE Tél. 321 25 06</p>	<p>BAR Leclerc 1A 05/14 46 Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE</p>
<p>igle Genève Fest. Arthurole Pavel BAUK Ver. C. de Genève 36 1205 GENEVE</p>	<p>GRAIN DE BEAUTE 63, Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE Tél. 329 31 81</p>	<p>Tele... J. Polber...</p>	<p>Logean &amp; Frison CAFE DE LA PAIX case postale 17 1211 Genève 11</p>
<p>T.B. SARL Traiteur du Boulevard Charles COULON 11-Vogt 53 1205 GENEVE Tél. 328 05 42</p>	<p>BONNES PÂTES FRAICHES Mme Clolli-Rossini Vescovelli 49, Boulevard Carl-Vogt 1205 GENEVE Tél. 28 52 90</p>	<p>BEL... Ginepro 1205 GENEVE</p>	<p>traitem 47, Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE</p>
<p>Arthur Assurances BOUCHARD Bd Carl-Vogt 47 1205 GENEVE</p>	<p>L'ASSIETTE BLEUE PHILIPPE 45, Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE Tél. 321 91 10</p>	<p>SENSASS GARMEN BORTOLINI TABACS - JOURNAUX Bd Carl-Vogt 45 1205 GENEVE 022/328 86 03</p>	<p>CAFÉ RESTAURANT DU VILLAGE SUISSE JUAN DIAZ 43 Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE</p>

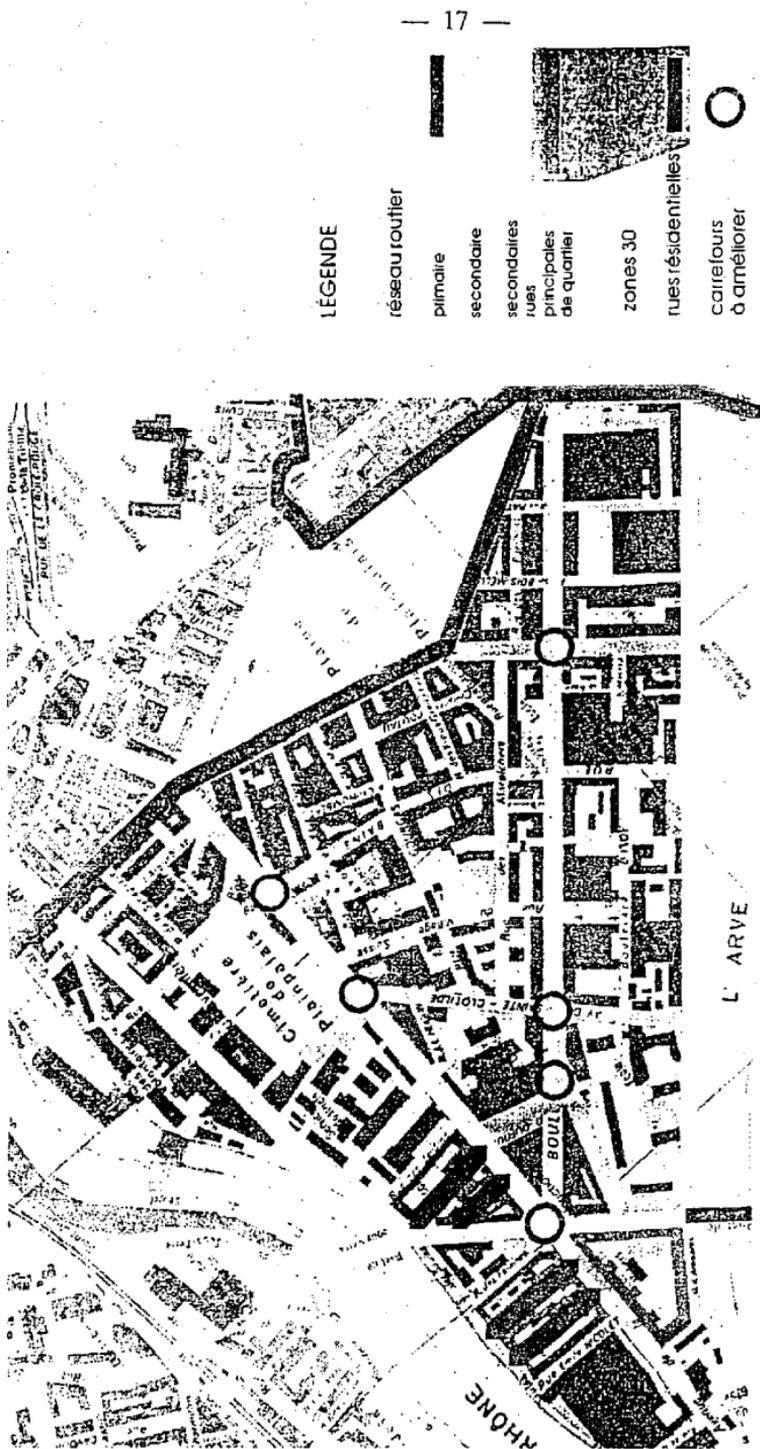
LE CONSEIL DE QUARTIER DE LA JONCTION, TRAVAILLE A UNE MEILLEURE QUALITE DE VIE SUR LE QUARTIER.

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.



Institut La Ligue 17, Rue de la... <i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	M. B... <i>[Signature]</i>	M. Courard <i>[Signature]</i>
BOUTIQUE ORENADINE 39 Bd. Carl-Vogt 1205 GENEVE <i>[Signature]</i>	P... <i>[Signature]</i>	Coopérative <i>[Signature]</i>	Mme Rysler Odette 32 Bd Carl-Vogt Tabac P... Tél. 328.4139 <i>[Signature]</i>
BOUTIQUE CADEAUX 32 SA 32, Bd Carl-Vogt 1205 GENEVE 28 58 75 <i>[Signature]</i>	Elegance 30, bd Carl-Vogt 1205 Genève Tél. 321 19 20 <i>[Signature]</i>	EPICERIE - PRIMEURS TABACS M. MACHERET 37, boulevard Carl-Vogt 1205 GENEVE 022-28 67 06 <i>[Signature]</i>	PHARMACIE CITE-JONCTION Mme B. MOSER Bd. Carl-Vogt 25 - 1205 GENEVE Tél. / Fax (022) 828 56 85 Cor 12-2790-31 - D.8126.23 <i>[Signature]</i>
 Trattoria Pirandello Pizzeria-Restaurant spécialités Italiennes 35, boulevard Carl-Vogt 1205 Genève Tél. 022 / 321 31 00 Sibra	ORION 33, bd Carl-Vogt 1211 GENEVE <i>[Signature]</i>	RESTAURANT JASMIN 33 Bd CARL-VOGT 1205 GENEVE Tél: 022/28 10 00 <i>[Signature]</i>	Lobo et photo 34, boulevard Carl-Vogt 1205 GENEVE (022) 28 60 50 <i>[Signature]</i>





## 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.

— 2 —

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.

— 3 —

#### 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. Brunchwitz Graf