

Date de dépôt : 1^{er} juin 2016

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Mathias Buschbeck : Lorsque le Conseil d'Etat a entrepris son voyage en 1960 afin d'instaurer les « ondes vertes », a-t-il pris la transparence et la concertation dans ses bagages ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 13 mai 2016, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Depuis l'année passée, le Conseil d'Etat met en place des « ondes vertes » pour favoriser le transport individuel motorisé sur les pénétrantes du canton. Cette politique, à rebours du bon sens et des politiques menées ailleurs en Europe, fait en outre l'objet d'une communication totalement unilatérale et partielle tant sur sa mise en place que sur ses effets.

- *Les communes de Vernier, Onex, Lancy – voire Bernex, Confignon et Meyrin – ont-elles été consultées lors de la mise en place de ces mesures de circulation sur leurs communes ? Sinon, pourquoi le Conseil d'Etat n'a-t-il pas jugé utile de le faire ?*
- *Quelles conséquences sont attendues sur la vitesse à laquelle transitent les automobilistes traversant les quartiers ? La sécurité des piétons et des cyclistes, dont font notamment partie des enfants sur le chemin de l'école, est-elle assurée ? Sur ce point, quels seront les impacts de la prolongation des feux rouges piétons déjà passablement longs ? Pour les bordiers, faut-il s'attendre à une augmentation des nuisances sonores induites par la vitesse des véhicules et le nombre de véhicules ?*
- *Quelles sont les conséquences attendues sur la vitesse commerciale des transports publics, notamment des trams ?*

- *Du point de vue de la sécurité, le Conseil d'Etat trouve-t-il normal que, au niveau du croisement Châtelaine/Henri-Golay, les piétons, notamment les enfants (environ 3000 enfants sont recensés dans un rayon de 1 km), doivent désormais traverser en deux phases distinctes, les forçant à attendre de longues minutes coincés sur un îlot au milieu de quatre voies de circulation ?*
- *Comment le transit périurbain, celui qui croise perpendiculairement les axes en régime « onde verte », est-il modifié (route du Pont-Butin, avenue de l'Ain) ? Dans de tels cas, quels sont les impacts sur les transports publics qui circulent perpendiculairement ?*
- *On nous parle également d'une diminution du trafic de transit à l'intérieur des quartiers. Des modèles ont-ils été réalisés ? Les feux des axes routiers secondaires sont-ils eux aussi prolongés ?*
- *Selon le Conseil d'Etat, combien de personnes supplémentaires, encouragées par l'effet d'annonce des ondes vertes, reprendront à court et moyen terme leurs voitures aux heures de pointe ? Les bouchons ne risquent-ils pas de se reporter au centre-ville ?*
- *Le Conseil d'Etat ayant annoncé un bilan suite à l'instauration de l'onde verte sur la route de Vernier, est-il possible de prendre connaissance de l'entier du rapport dressé à cette occasion ?*
- *Enfin, est-il prévu d'associer les communes concernées dans les bilans qui seront tirés à l'avenir ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La synchronisation des feux tricolores sur certaines pénétrantes du centre de l'agglomération a été réalisée par la direction générale des transports (DGT) depuis le début de la législature. Ces « ondes vertes » concernent pour l'heure la route de Vernier, reprogrammée au printemps 2015, et la route de Chancy, début 2016.

Une onde verte a pour principal objectif de fluidifier la circulation et de faciliter les mouvements sur les grands axes du canton reliant le centre à la périphérie, tout en diminuant les émissions dues au trafic motorisé. En diminuant le nombre d'arrêts et de redémarrages, elle vise à réduire la pollution dégagée par le trafic individuel motorisé. L'onde verte s'adapte en fonction du moment de la journée, privilégiant l'entrée de ville le matin et favorisant la sortie le soir. Chacune des ondes vertes réalisée permet d'économiser des centaines d'heures de trafic par jour (près d'un millier d'heures économisées pour les ondes vertes de Vernier et Chancy).

Ces actions font partie intégrante de la stratégie du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) en matière de gestion de trafic, qui agit pour tous les modes de transports. A cet égard, chaque année, la DGT publie un document présentant les « mesures ponctuelles d'amélioration du trafic ». Pour l'année 2015, 90% des mesures d'amélioration du trafic sont consacrées aux transports publics et à la mobilité douce (sur les 34 mesures: 28 uniquement mobilité douce et 5 pour tous les modes de transports).

Ces actions s'inscrivent également dans les mesures « Mobilité » du Plan de mesures OPair 2013-2016 : les émissions de polluants dues aux véhicules à moteur sont fortement réduites lorsque la circulation est fluide.

Onde verte de la route de Vernier

L'onde verte de la route de Vernier concerne 16 carrefours de l'axe Nant-d'Avril – Route de Vernier – Avenue de Châtelaine qui ont tous été reprogrammés pour créer une onde verte de 3 kilomètres. Dans le sens Vernier-Genève, cette onde verte doit toutefois être interrompue 2 fois car il n'est pas possible de créer une onde verte continue dans les deux directions en raison des mouvements sécants et des traversées piétonnes.

La mise en place de l'onde verte de Vernier s'est faite en transparence avec la commune de Vernier. Celle-ci a été associée à l'élaboration du projet, puisque cette onde verte a permis de répondre favorablement à la demande communale de réintroduire le tourner à droite depuis la route de Vernier vers Genève. Ces deux actions ont été menées de concert.

L'onde verte est programmée pour une vitesse moyenne de 40 km/h sur un axe où la vitesse limite autorisée est de 60 km/h. L'onde verte ne constitue donc pas un appel à l'excès de vitesse, bien au contraire puisque, pour bénéficier pleinement de l'effet de l'onde verte, l'automobiliste doit rouler en deçà de la vitesse limite autorisée.

La durée du cycle des feux de circulation sur cet axe est de 90 secondes aux heures de pointes, 80 secondes aux heures creuses. Ces durées n'ont pas été modifiées. Cela signifie que le temps d'attente pour un piéton qui désire traverser la route n'a pas augmenté.

Concernant le nombre de véhicules qui circulent sur cet axe, il y a lieu de rappeler que, s'agissant d'un axe du réseau primaire, celui-ci est orienté trafic de transit. Sa meilleure attractivité est donc tout à fait conforme à sa destination et participe également à la diminution du trafic qui, à l'heure de pointe, percole parfois par le réseau de quartier.

Les transports publics circulant sur l'axe considéré bénéficient eux aussi de l'onde verte.

Le trafic perpendiculaire à cet axe a vu son temps d'attente légèrement augmenter aux heures de pointe conformément aux hypothèses de travail. S'agissant des transports publics, l'impact sur la vitesse commerciale est faible, car ceux-ci bénéficient d'aménagements ou de programmations des carrefours à feux afin de les favoriser. Pour la route de Pré-Bois, des ajustements sont en cours d'étude.

Pour les piétons, la situation est inchangée au croisement Châtelaine/Henri-Golay où le franchissement par demi-traversées piétonnes existait déjà avant la mise en place de l'onde verte sur ce carrefour. Il convient de préciser que la traversée en une seule fois est garantie dans le sens nord-sud. Dans le sens inverse, comme la durée de vert de la demi-traversée côté sud est toujours plus longue que la demi-traversée côté nord, il est possible de traverser en une seule fois, si l'on commence à traverser au début du feu vert. Si ce n'est pas le cas, il convient soit d'attendre sur le trottoir le début du prochain feu vert ou sur l'îlot central environ 70 secondes.

A noter encore que le temps de vert sur l'autre traversée piétonne de l'avenue de Châtelaine a vu son temps de vert légèrement augmenter avec la mise en place de l'onde verte (+ 2 secondes de vert à l'heure de pointe du matin par rapport à la situation initiale).

La mise en place d'ondes vertes ne modifie pas significativement la capacité des axes routiers considérés. Elle permet de gagner du temps et du confort pour les automobilistes circulant sur l'axe. Ainsi, la mise en place d'une onde verte ne favorise en rien la formation de bouchons au centre-ville. En effet, le principe du contrôle d'accès existant n'a pas été remis en cause par la mise en œuvre des ondes vertes.

Onde verte de la route de Chancy

L'onde verte de la route de Chancy concerne 16 carrefours de l'axe entre la jonction autoroutière de Bernex et le carrefour de la rampe Quidort, qui ont tous été reprogrammés pour créer une onde verte de 4 kilomètres. Toutefois, au vu des aménagements de cet axe, l'onde verte a été découpée en 4 secteurs.

Lors de la mise en place de cette onde verte, la commune d'Onex a été informée du projet et des discussions ont eu lieu concernant le débouché de la route des Bossons (place des Deux-Eglises), ainsi que l'augmentation possible du temps d'attente pour les piétons au droit du chemin Gaudy-le-Fort (liaison entre le village et la cité, l'école). Après la mise en fonction, des adaptations ont été effectuées suite à des observations faites avec la police municipale d'Onex.

L'onde verte est programmée sur la base d'une vitesse de 50 km/h, vitesse maximum légale en place. L'onde verte ne constitue donc pas un appel à l'excès de vitesse, bien au contraire puisque, pour bénéficier pleinement de l'effet de l'onde verte, l'automobiliste doit respecter la vitesse limite autorisée.

La durée du cycle des feux de circulation sur cet axe est de 100 secondes la journée et 70 secondes la nuit. Avant la mise en place de l'onde verte, les temps de cycles étaient variables en fonction des demandes antagonistes à l'axe (piétons, sorties de quartiers).

Concernant le nombre de véhicules qui circulent sur cet axe, il y a lieu de rappeler que, s'agissant d'un axe du réseau primaire, celui-ci est orienté trafic de transit. Sa meilleure attractivité est donc tout à fait conforme à sa destination et participe également à la diminution du trafic qui, à l'heure de pointe, percole parfois par le réseau de quartier.

Les transports publics circulant sur l'axe considéré peuvent "casser" l'onde verte, afin de garder une priorité élevée aux carrefours. Les relevés des temps de parcours fournis par les Transports publics genevois (TPG) montrent une perte de 20 à 40 secondes en moyenne sur un temps de parcours de 11 à 14 minutes, avec même un gain de temps d'environ 20 secondes à certaines heures de la journée.

Le trafic perpendiculaire à cet axe a vu sa capacité maintenue. Toutefois, une légère augmentation du temps d'attente moyen s'est fait ressentir. S'agissant des transports publics, l'impact sur la vitesse commerciale est faible car ceux-ci bénéficient d'aménagements ou de programmations des carrefours à feux, afin de les favoriser.

Concernant les bordiers, il n'y a pas de nuisances supplémentaires induites par la vitesse des véhicules et leur nombre n'a pas augmenté. Une diminution des nuisances devrait même être observée du fait que les véhicules ont beaucoup moins de stop'n'go.

Pour le carrefour Pont-Butin/route de Chancy, il n'y a pas non plus de modification, car les deux axes ne se croisent pas (passage sous voie). En conséquence, la programmation de ce carrefour n'a pas été changée.

Modalité de suivi

La DGT suit attentivement le fonctionnement des ondes vertes et est en contact permanent avec les TPG. Chaque remarque de leur part, des communes et des citoyens qui lui est adressée concernant le fonctionnement de ces ondes vertes est analysée et traitée. Un suivi et des bilans sont donc régulièrement faits.

A titre d'exemple, l'automne dernier, la DGT a supprimé l'adaptativité du temps de vert de la traversée piétonne de Maisonneuve à Châtelaine suite à une remarque de la Ville de Vernier. Depuis lors, cette traversée piétonne dispose d'un temps vert fixe de 15 secondes, alors qu'auparavant il variait entre 11 et 15 secondes en fonction du nombre de piétons qui traversaient.

Les prochains axes sur lesquels le déploiement des ondes vertes est à l'étude sont le U lacustre et la route de Malagnou.

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

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le vice-président :
Serge DAL BUSCO