



Date de dépôt : 22 janvier 2025

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Matthieu Jotterand : Fermeture de la route de Ferney au trafic individuel motorisé : pourquoi ce blocage ?

En date du 13 décembre 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Lors de la décision de la construction du tram en direction de Ferney, la condition préalable était de construire un itinéraire parallèle, la route des Nations, afin de laisser s'écouler les flots du trafic individuel motorisé (TIM) et de ne pas le perturber pendant les gros travaux à venir sur l'axe de la route de Ferney.

Si, à l'heure de l'urgence climatique, une telle décision peut laisser songeur, elle date déjà d'il y a plusieurs années. Le tunnel de la route des Nations a donc été inauguré au début de l'année 2024. L'axe TIM est ainsi, à grands frais, disponible et il passe par ce tunnel. La route de Ferney est donc désormais libre pour les travaux du tram et, une fois ceux-ci terminés, pour les transports publics et la mobilité douce.

S'il est évident que les travaux du tram ne pouvaient pas commencer le jour même de l'inauguration du nouveau tronçon, il reste tout de même à espérer que cela puisse commencer dans un avenir proche. Surtout, la route avant travaux étant fort désagréable pour la mobilité douce et source de congestion pour les transports publics, il est surprenant de ne pas saisir l'opportunité d'améliorer la situation pour ces modes en la fermant au TIM comme prévu.

En effet, une fermeture de la route de Ferney au TIM, même si les travaux ne commencent pas tout de suite, permettrait aussi bien aux bus actuels d'améliorer leur vitesse commerciale qu'aux cyclistes et aux piétonnes de jouir d'un itinéraire bien plus confortable et sécurisé, tout cela à moindres frais et de manière instantanée.

Mes questions sont donc les suivantes :

- Pourquoi la route de Ferney n'est-elle pas encore fermée au TIM ?*
- A quelle date sera-t-elle fermée au TIM ?*
- Le Conseil d'Etat a-t-il conscience du phénomène de trafic induit lors de l'extension d'offre pour un mode, le TIM dans le cas présent, et comment compte-t-il l'éviter ici, si ce n'est pas déjà trop tard ?*
- Combien de voitures passent par jour sur les axes de la route de Ferney et de la route des Nations ? Combien de voitures passaient sur l'axe de la route de Ferney, avant l'ouverture de la route des Nations ?*
- Pourquoi la mobilité douce et les transports publics n'ont-ils jusqu'à présent pas bénéficié de cette nette amélioration possible ?*
- Quand les travaux du tram commenceront-ils ?*
- Question « voisine » : les aménagements cyclables aux abords du tunnel de Ferney sont à moitié à l'abandon depuis longtemps. A quel horizon peut-on espérer un itinéraire convenable (quitte à être provisoire, en attendant le tram) ?*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat des réponses apportées.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Pourquoi la route de Ferney n'est-elle pas encore fermée au trafic individuel motorisé (TIM) ?

La fermeture au TIM d'une section de la route de Ferney, entre la route des Morillons et l'avenue de l'Ariana, est conditionnée par la procédure fédérale du tramway Nations - Grand-Saconnex (TNGS), dont l'autorisation de construire n'a pas encore été délivrée en date du 7 janvier 2025 par l'Office fédéral des transports (OFT). L'autorisation de construire de la route des Nations (délivrée en 2016) ne prévoyait pas par ailleurs la fermeture à la circulation de la route de Ferney, mais une réaffectation de son usage par son déclassement en route secondaire.

A quelle date sera-t-elle fermée au TIM ?

La fermeture de cette section de la route de Ferney à la circulation TIM est envisagée à partir du second semestre 2025, ce qui coïncide avec le démarrage des travaux du tramway. Il convient toutefois de souligner que cette échéance reste conditionnée à l'obtention prochaine de l'autorisation de construire et à l'absence de recours.

Le Conseil d'Etat a-t-il conscience du phénomène de trafic induit lors de l'extension d'offre pour un mode, le TIM dans le cas présent, et comment compte-t-il l'éviter ici, si ce n'est pas déjà trop tard ?

Lors de la mise en service de la route des Nations, plusieurs mesures ont été prises afin de limiter l'afflux de trafic. Ainsi, le jalonnement et le marquage ont été adaptés, tout comme la régulation des carrefours à feux situés en amont et en aval des 2 axes, ceci afin de favoriser le report de trafic vers la route des Nations. Depuis 2020, les habitudes de déplacement ont évolué, influencées successivement par la crise sanitaire, par le recours au télétravail et, plus récemment, par les nombreux travaux en voirie, notamment ceux menés par les Services industriels de Genève (SIG). Ces changements illustrent la résilience des usagers, capables de s'adapter aux évolutions des conditions de circulation.

Combien de voitures passent par jour sur les axes de la route de Ferney et de la route des Nations ? Combien de voitures passaient sur l'axe de la route de Ferney, avant l'ouverture de la route des Nations ?

Depuis la mise en service de la route des Nations à fin mars 2023, les conditions de circulation dans le secteur ont été profondément modifiées.

Les comptages réalisés indiquent en moyenne :

- 17 100 véhicules par jour, en septembre 2024, sur le tronçon le plus chargé de la route de Ferney (entre le chemin Edouard-Sarasin et la route des Morillons), contre 22 700 en 2014, soit une diminution de 25%;
- 10 700 véhicules par jour, en septembre 2024, sur la route des Nations.

L'analyse ne saurait cependant être complète sans examiner le périmètre élargi :

- le trafic a baissé de 20% sur la route de Lausanne et de 28% sur la route de Pregny;
- la route de Colovrex, dans sa portion située sur la Ville du Grand-Saconnex, a enregistré une importante diminution du trafic, atteignant près de 50%.

Ces évolutions témoignent de la notoriété croissante de la route des Nations, qui attire chaque jour de nouveaux usagers. Toutefois, il est difficile de conclure à une augmentation du trafic « induit », notamment en raison des aléas de la circulation de ces dernières années (multiples chantiers, etc.). La fermeture prochaine de la route de Ferney au TIM viendra par ailleurs bouleverser à nouveau les habitudes de déplacement dans le secteur.

Pourquoi la mobilité douce et les transports publics n'ont-ils jusqu'à présent pas bénéficié de cette nette amélioration possible ?

Une réflexion a été menée pour favoriser la circulation des bus et la mobilité active sur la route de Ferney, dès la mise en service de la route des Nations. Cependant, la pesée d'intérêts entre :

- les délais liés aux procédures (y compris les risques de recours);
- les délais de réalisation;
- le coût, estimé à environ 250 000 francs hors taxes; et
- les contraintes de la circulation, nécessitant le maintien des capacités de la route de Ferney (notamment en raison de la mise à sens unique de la route de Lausanne, section Bellevue, pendant 15 mois pour travaux),

a conduit à reporter la mise en œuvre d'aménagements provisoires. Ces derniers auraient eu une durée de vie limitée, estimée entre 6 mois et 2 ans maximum, rendant leur réalisation peu opportune.

Quand les travaux du tram commenceront-ils ?

Il reste difficile d'évaluer la date précise de commencement des travaux du tram. Cependant, si l'autorisation de construire est délivrée prochainement et qu'aucun recours n'est déposé, les travaux devraient débiter au second semestre 2025.

Question « voisine » : les aménagements cyclables aux abords du tunnel de Ferney sont à moitié à l'abandon depuis longtemps. A quel horizon peut-on espérer un itinéraire convenable (quitte à être provisoire, en attendant le tram) ?

Les aménagements cyclables situés dans le périmètre du tunnel de Ferney relèvent de la compétence de l'Office fédéral des routes (OFROU), car ils se situent sur son domaine d'intervention. Ces aménagements ont fait l'objet de nombreux ajustements ces dernières années, en lien avec les travaux de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex (JAG), mise en service en 2022. Etant donné l'imminence des travaux du TNGS, l'OFROU a décidé de ne pas mettre en place d'aménagements provisoires. Une attention toute particulière sera cependant portée à la sécurisation des itinéraires cyclables tout au long des travaux.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le vice-président :

Thierry APOTHÉLOZ