

*Date de dépôt : 8 juin 2016*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Florian Gander, Mauro Poggia, Eric Stauffer, Pascal Spuhler, Olivier Sauty, Guillaume Sauty, Marie-Thérèse Engelberts, Thierry Cerutti, Christophe Andrié, Jean-François Girardet, Roger Golay, André Python, Dominique Rolle pour un retour aux ondes vertes**

Mesdames et  
Messieurs les Députés,

En date du 24 septembre 2015, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat, sur la base d'un rapport de la commission des transports, une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :*

- le plan directeur cantonal du réseau routier et ses objectifs en matière de transport individuel;*
- que le réseau routier ne répond pas aux exigences liées à son utilisation;*
- que circuler à Genève sera véritablement compliqué tant que la méthode « Stop & Go » sera mise en application;*
- que le niveau de pollution est en hausse constante tant qu'il y a de véhicules motorisés à l'arrêt aux différents carrefours du canton,*

*invite le Conseil d'Etat*

- à revoir la pertinence de tous les feux de signalisations installés ces dernières années;*
- à supprimer et à remplacer les feux de signalisations par des panneaux « cédez le passage » ou ronds-points (giratoires) sur un maximum d'intersections lorsqu'un arrêt n'est pas indispensable;*

- à privilégier les ronds-points aux carrefours où ces aménagements sont possibles et pertinents afin de fluidifier le trafic dans les futurs aménagements routiers;
- à rétablir la synchronisation des feux tricolores afin de garantir une fluidité du trafic sur le réseau primaire.

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La régulation des carrefours à l'aide de signalisation lumineuse vise à répondre aux principaux buts suivants :

- assurer la sécurité de circulation de l'ensemble des usagers de la voirie;
- optimiser l'efficacité d'infrastructures physiquement inextensibles;
- maîtriser ou prioriser certains modes de transport ainsi que certains flux, en accord avec une politique globale des déplacements. Ce dernier objectif s'explique par le fait que lorsque les flux sont trop importants, par exemple aux heures de pointe le matin et le soir, il est important de garantir une fluidité sur les grands axes pour assurer la progression tant des transports collectifs (TC) que du trafic individuel motorisé (TIM) et professionnel au centre-ville.

La régulation est l'un des principaux outils de mise en place d'une politique des transports donnée. Elle permet notamment de concrétiser une politique volontariste visant à « fluidifier » la mobilité et non à la « freiner ».

La régulation lumineuse vise usuellement à atteindre les principaux objectifs suivants :

- régler dans le temps les conflits dans un carrefour, que ce soit à l'intérieur d'un mode ou entre ceux-ci;
- orienter et maîtriser les flux de véhicules privés (itinéraires privilégiés, zones à protéger, etc.);
- fluidifier le trafic pour assurer une bonne vitesse commerciale et une fiabilité des horaires des transports publics;
- réduire les temps d'attente aux feux pour l'ensemble des usagers, en augmentant la souplesse de fonctionnement des carrefours et en prenant en considération les conditions réelles de circulation;
- fluidifier les flux de véhicules privés, en particulier en sortie de ville;

- mieux intégrer les modes de transport vulnérables (piétons et cycles), en disposant d'aménagements spécifiques et en les intégrant à l'exploitation des feux;
- valoriser l'espace public, en récupérant de l'espace pour les différents usages de la voirie.

Ces objectifs sont bien évidemment extrêmement difficiles à concilier entre eux (mesures associées antagonistes) et se heurtent de plus aux contraintes usuelles suivantes :

- la géométrie de la voirie, limitant les possibilités de réalisation de sites propres ou de voies de présélection pour les mouvements tournants;
- des itinéraires de transports publics fixes, notamment en ce qui concerne les tramways et les trolleybus;
- une certaine satisfaction des volumes de trafic à garantir, notamment pour permettre l'activité économique et l'accessibilité des riverains;
- des enjeux autres que la « simple » gestion des flux de déplacements et en particulier la qualité de vie et l'urbanisme des centralités;
- des capacités d'investissement et des délais de réalisation souvent limités;
- des conditions de « temps réels » (évolution permanente des conditions de circulation et de la demande de déplacement tout mode).

### **Un réseau routier contraint en milieu urbain**

Le réseau routier doit répondre à des demandes de déplacements multiples, à savoir celles des automobilistes (privés ou professionnels), des motocyclistes ou scooteristes, des usagers des transports publics, des cyclistes et des piétons. La satisfaction simultanée de l'ensemble de ces demandes suggère la disponibilité d'un réseau routier largement dimensionné, ce qui n'est habituellement pas possible en milieu urbain.

En effet, plus la densité urbaine croît, plus la demande de déplacements augmente et la capacité routière diminue (espace disponible limité, grande proximité des carrefours, perméabilités piétonnes, etc.).

La satisfaction de la demande globale de déplacements passe ainsi impérativement par une organisation multimodale et volontariste des réseaux de transport.

En milieu urbain, la répartition des capacités entre les différents modes de transport convergeant aux carrefours est une opération délicate. Des choix doivent être faits pour partager l'espace et le « temps » à disposition. De manière générale, les différents usagers du réseau routier souhaitent se

déplacer le plus rapidement possible, sans subir les gênes liées aux autres usagers.

Lorsque les différents usagers sont en conflit, leurs attentes respectives ne peuvent pas être satisfaites simultanément et une dégradation de la fluidité de l'un ou l'autre des flux est inéluctable. Ainsi, il est par exemple nécessaire de donner la priorité à la fluidification des grands axes pour pouvoir pacifier ensuite le réseau des routes de quartiers.

Par conséquent, même si l'ensemble des usagers partage un objectif commun, l'intérêt général ne peut en aucun cas représenter la somme des intérêts particuliers. Un arbitrage des priorités à accorder est donc nécessaire. Celui-ci doit cependant maintenir une certaine marge de manœuvre pour permettre une prise en considération des différents contextes et cas particuliers rencontrés sur le réseau routier genevois.

L'opportunité de mettre en place de la signalisation lumineuse doit être évaluée au cas par cas, selon les conditions locales de l'axe et du carrefour considéré. Elle fait l'objet d'une analyse poussée par la direction générale des transports (DGT) du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). La DGT ne propose la régulation d'un carrefour avec une signalisation lumineuse que lorsqu'il s'agit du moyen le plus pertinent.

### **Des équipements obsolètes**

Par ailleurs, les investissements de l'Etat concernant la signalisation lumineuse durant ces dernières années n'ont pas permis de faire face à l'obsolescence des matériels, parfois en place depuis plusieurs décennies, de telle sorte qu'à l'heure actuelle, plusieurs de ces équipements ne répondent plus aux exigences fonctionnelles auxquelles prétendent la plupart des agglomérations suisses.

Cela se traduit directement par une incapacité matérielle des autorités chargées de l'exploitation du réseau routier de répondre de manière satisfaisante aux demandes des usagers et des autorités politiques en la matière.

Ainsi, par exemple, la mise en place de coordination de type « onde verte » sur plusieurs axes routiers du canton peut nécessiter un remplacement des « contrôleurs » de carrefours, occasionnant des coûts et des délais de réalisation importants et limitant le nombre de ce type d'intervention.

Autre cas de figure, la mise en fonction d'une régulation priorisant par exemple dans certains secteurs de manière accrue les transports publics ou favorisant les piétons n'est pas possible, à moins d'investissements lourds dans le matériel en place.

Par ailleurs, la priorité étant donnée au remplacement des matériels tombés en panne, l'actuel budget de renouvellement des carrefours ne permet qu'un nombre limité de ce type d'aménagement, augmentant encore le vieillissement des matériels en place.

### **Des investissements indispensables**

Conscient de cette situation particulièrement préoccupante, le Conseil d'Etat a présenté au Grand Conseil, le 23 mars 2016, le projet de loi 11868 visant à mettre en œuvre une démarche de fond pour rattraper le retard accumulé ces dernières années et mettre en place une exploitation du réseau routier performante qui permettra d'améliorer durablement la situation.

Ce projet de loi accompagne le nouveau plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (PARR) inscrit dans la loi sur les routes, du 28 avril 1967 (LRoutes – L 1 10), qui fixe les orientations et mesures que le Conseil d'Etat entend mener au long de cette législature en ce qui concerne l'exploitation du réseau routier du canton de Genève. Dans ce nouveau document, également adopté par le Conseil d'Etat le 23 mars et soumis au Grand Conseil, l'accent est principalement mis sur l'amélioration de la gestion du réseau routier dont Genève dispose.

Deux axes de mise en œuvre vont complètement dans le sens des invites de la motion en orientant le travail de l'administration pour, d'une part, fluidifier le trafic et, d'autre part, améliorer l'exploitation du réseau.

### **Des mesures concrètes pour la fluidité des grands axes**

C'est dans cette perspective que, depuis le 15 septembre 2014, 42 carrefours à feux fonctionnent à l'orange clignotant la nuit. Cette mesure a été étendue, en juin 2015, à 84 carrefours. Une étude est menée actuellement par la DGT sur 26 carrefours supplémentaires pour tenter d'élargir le périmètre de cette mesure.

Compte tenu de tout ce qui précède, le Conseil d'Etat estime que la DGT répond au quotidien à la première invite, puisque chaque carrefour fait déjà l'objet d'une analyse très poussée pour définir le mode d'exploitation le plus approprié, afin d'assurer les objectifs susmentionnés.

Si les conditions du trafic venaient à évoluer de telle sorte que le mode d'exploitation par régulation lumineuse ne soit plus le mieux adapté, il va de soi que le choix d'une réglementation répondant aux objectifs de sécurité, fluidité et priorité serait mis en œuvre. Il convient toutefois de souligner que, dans notre agglomération en développement, les besoins en déplacement

augmentent, entraînant un accroissement des charges de trafic et donc des besoins de régulation des intersections.

S'agissant de la seconde invite et comme mentionné plus haut, dans les rares cas où les conditions d'exploitation viendraient à changer de façon significative, les feux seraient remplacés par une nouvelle réglementation, notamment de type giratoire. Cela a notamment été le cas au carrefour du boulevard Saint-Georges avec la rue des Bains. Cela sera prochainement le cas au carrefour de la place d'Armes où les feux tricolores seront enlevés et laisseront place à une réglementation de type priorité de droite. Un nouvel aménagement réalisé en partenariat avec la ville de Carouge accompagnera cette mesure.

Concernant la troisième invite, le Conseil d'Etat entend, au cours de cette législature, mettre un accent particulier sur l'amélioration de l'exploitation du réseau et la fluidification du trafic. Ce sont deux des axes du PARR 2015-2018 mentionné plus haut.

Dans ce cadre, l'intérêt de recourir à l'utilisation d'une réglementation par giratoire sera bien entendu évalué au cas par cas, axes par axes. Il convient toutefois de rappeler que cet outil n'est pas forcément le plus adapté suivant les flux de trafic à privilégier. De récents exemples ont par ailleurs mis en évidence une détérioration de la fluidité suite à leur introduction (Balaxert).

Pour ce qui est du rétablissement de la synchronisation des feux tricolores, le DETA a, depuis le début de la législature, mis en service plusieurs « ondes vertes » sur les pénétrantes du centre de l'agglomération. La route de Vernier a ainsi été reprogrammée au printemps 2015, permettant ainsi de gagner en fluidité sur cet axe routier. Début 2016, la reprogrammation ou synchronisation des feux par secteur sur la route de Chancy a été réalisée dans le sens « entrée ville » pour l'heure de pointe du matin et dans le sens « sortie ville » pour l'heure de pointe du soir. En gain de temps, cela représente environ 930 heures de trafic économisées par jour. Des projets d'amélioration similaires sont en cours d'étude sur l'axe de Malagnou et sur le U lacustre.

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'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP