

*Date de dépôt : 5 février 2014*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Pierre Weiss : L'onde verte sur les pénétrantes de la ville de Genève se cacherait-elle sous le tsunami vert aux dernières élections ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 24 janvier 2014, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Dans son numéro de novembre 2013, TCS Genève consacre son toujours intéressant dossier du mois (pp. 10-13) aux questions de l'onde verte. Il en résume les enjeux en affirmant : « les feux de circulation hachent le trafic. Cela cause énervement et hausse de la consommation de carburant et de la pollution ».*

*Qui revient de Buenos-Aires (3 millions d'habitants) ou de Santiago du Chili (5 millions d'habitants) ne peut qu'être frappé par l'existence et les bienfaits de l'onde verte dans ces métropoles, corroborée par les conversations avec les chauffeurs de bus ou de taxi, et son inexistence à Genève, au nom de mille prétextes et d'interventions humaines volontaires qui l'ont fait disparaître et en empêchent le retour.*

*Sans nullement vouloir proposer un déplacement outre-Atlantique de la direction générale de la mobilité, pour apprendre que « it takes two to tango » (il faut être deux pour danser le tango), comme disent les anglo-saxons, ou pour goûter aux délices du pisco..., cette question veut aller un pas plus loin que la motion MCG (déposée en août 2012 et acceptée par le Grand Conseil) « Pour un retour aux ondes vertes ».*

*Il s'agit en d'autres termes de revenir à l'onde verte, même modérante (cf. « la double priorité de l'onde verte », p. 11), et d'abandonner « l'onde rouge » chère aux Verts genevois et aux experts qui, à ce jour, mettent encore en œuvre leurs principes d'immobilité. Une onde rouge à fréquences*

*multiples qui régit la circulation à Genève, notamment sur la route de Chancy que connaissent bien les Soraliens.*

*La question dédoublée vaut essentiellement pour les pénétrantes du centre-ville, et non pour celui-ci, et a fortiori encore moins pour l'hyper-centre. Elle est simple :*

- Dans quel délai le nouveau Conseil d'Etat entend-il revenir à l'onde verte et abandonner l'onde rouge nuisible à l'environnement ?*
- Quelle réponse donne-t-il plus largement aux conclusions du TCS ? (« L'avis du TCS : peut mieux faire ! ) (p. 13, « Autres voies »)*

*Merci d'avance à l'exécutif pour sa double réponse.*

*Que notre exécutif me permette d'ajouter que le prétexte de la saturation du centre ne vaut pas pipette, ce qui est l'excuse traditionnelle des anti-voitures qui ont réussi à réduire à l'excès la voirie urbaine (cf. la rue de l'Ecole-de-Médecine et sa double file pour vélos !).*

*Sauf à prétendre que Buenos Aires et Santiago seraient des villes où ne circuleraient que des gauchos en poncho sur leurs caballos...*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En premier lieu, il convient de préciser que le Conseil d'Etat n'a aucunement mis en place de politique de transport visant à dégrader délibérément les conditions de circulation des automobilistes à travers des actions de type « onde rouge ». Les conditions de circulations actuelles résultent d'une augmentation constante de la demande en déplacement ces dernières années, et ce, notamment sur les pénétrantes, couplée à la nécessité de devoir gérer à des niveaux de priorité équivalents les axes routiers et les modes de transport.

Le Plan directeur du réseau routier (PDRR) 2011 – 2014, adopté par le Conseil d'Etat le 21 décembre 2011 et voté par une très large majorité du Grand Conseil le 25 janvier 2012, et Mobilités 2030, adopté par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013, proposent de procéder à des arbitrages clairs et assumés des réseaux de transport et de voirie, notamment pour ce qui concerne les axes pénétrants. Ainsi, la mesure 15 du PDRR 2011-2014 « Adapter les stratégies de régulation multimodales à l'échelle du canton » doit permettre de mettre en œuvre ces planifications à travers une adaptation du fonctionnement des feux tricolores.

Cette démarche, aujourd'hui engagée et dont les conclusions sont attendues pour l'automne 2014, amène la direction générale des transports à évaluer la faisabilité d'une modification de la régulation visant à favoriser la circulation des automobilistes sur certains axes déterminés du canton, entre autres mesures. Il est vraisemblable que cette mise en œuvre se fera à la condition d'une maîtrise renforcée du trafic et de certains mouvements aux carrefours. Elle intègre également une réflexion sur la gestion des carrefours à feux durant les périodes de faible trafic, par exemple la nuit ou le week-end, afin d'évaluer la mise en place de nouveaux modes de fonctionnement, comme le « jaune clignotant », et ce, dans l'esprit du projet de loi adopté par le Grand Conseil, le 24 janvier dernier.

S'agissant de l'article de presse mentionné, il convient d'indiquer que celui-ci expose essentiellement des principes généraux qui sont en grande partie déjà couverts par la démarche engagée par la direction générale des transports.

En parallèle, des optimisations du fonctionnement d'axes sont en cours. Ainsi, par exemple, le projet de modification de l'axe des Acacias doit permettre de fluidifier le trafic en sortie de ville, tout en améliorant la priorité du tramway.

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 président :  
François LONGCHAMP