

Date de dépôt : 25 juillet 2013

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition : Jonction : mort d'un quartier

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 14 décembre 2012, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

Les habitants du quartier de la Jonction, constatant :

- que la qualité de vie se dégrade pour les habitants dans le quartier de la Jonction, avec des plans de travaux et de circulation catastrophiques;*
- que les travaux sont décidés sans même une information préalable des habitants et commerçants;*
- que l'organisation des travaux est anarchique, mal coordonnée, et n'assure pas la sécurité des habitants, particulièrement des piétons;*
- que le quartier devient difficilement accessible sans faire d'énormes détours, synonymes notamment de pollution;*
- que la suppression de tous les parkings le long du boulevard Carl-Vogt, sans même une information préalable aux habitants et commerçants, entraînent une baisse du chiffre des affaires;*

invitent les autorités :

- à revoir les plans de circulation dédiant les rues du Stand, boulevard de St-Georges et boulevard Carl-Vogt aux trams, aux bus et aux trolleybus;*
- à revoir le passage des trolleybus dans les 2 sens au boulevard Carl-Vogt;*

- à réinstaller un tournant à gauche depuis le Pont-Sous-Terre en direction du quai Ernest-Ansermet;
- à compenser toutes les places de parkings supprimées et déplacées.

N.B. 160 signatures

p.a. Mouvement Citoyens Genevois

M. François Baertschi

Secrétaire général

Case postale 340

1211 Genève 17

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La mise en service du tramway Bernex-Meyrin en décembre 2011 a impliqué d'importantes modifications du schéma de circulation dans le quartier de la Jonction (restructuration des lignes de bus à l'intérieur du quartier, modifications des sens de circulation, etc.), afin de garantir la progression du tramway, d'une part, et d'assurer l'accessibilité au quartier pour les riverains, les activités commerciales et le trafic professionnel, d'autre part.

Les habitants de la Jonction ont déposé une pétition le 27 août 2012, évoquant une dégradation de l'accessibilité et de la qualité de vie dans leur quartier, suite à la mise en place de ce nouveau schéma de circulation. Ils demandent ainsi :

1. à revoir les plans de circulation dédiant la rue du Stand, le boulevard de Saint-Georges et le boulevard Carl-Vogt aux trams, aux bus et aux trolleybus et à revoir le passage des trolleybus dans les 2 sens au boulevard Carl-Vogt;
2. à réinstaller un tourner-à-gauche depuis le pont Sous-Terre en direction du quai Ernest-Ansermet;
3. à compenser toutes les places de parkings supprimées et déplacées.

1. Plans de circulation

Les axes routiers de la rue du Stand et des boulevards de Saint-Georges et Carl-Vogt ne sont pas dédiés uniquement aux transports collectifs. Ainsi, tous les véhicules peuvent toujours circuler sur une majeure partie de la rue du Stand. Les modifications ont essentiellement porté sur la suppression de certains mouvements en venant de la rue des Rois, en provenance de la rue de l'Arquebuse et au débouché sur le boulevard Georges-Favon. L'objectif est de garantir une vitesse commerciale attractive pour le tramway, tout en garantissant l'accès aux parkings publics de la rue.

Pour le boulevard de Saint-Georges, les principales modifications ont consisté à supprimer le tourner-à-droite en provenance de la rue des Deux-Ponts, ainsi que la possibilité de tourner à gauche en provenance du boulevard de Saint-Georges vers la rue des Deux-Ponts. Le carrefour du rond-point de la Jonction est un carrefour stratégique pour l'entrée et la sortie des véhicules TPG depuis le dépôt de la Jonction.

Avec la mise en service du tramway, il a fallu revoir les trajets des véhicules des Transports publics genevois (TPG), en utilisant de manière privilégiée le boulevard de Saint-Georges comme axe naturel, avec pour effet

de réduire les capacités pour les autres modes à ce carrefour. De ce fait, il est devenu nécessaire d'offrir au trafic individuel motorisé une alternative pour rejoindre le pont de Saint-Georges depuis le boulevard du même nom via l'avenue Sainte-Clotilde ou l'inverse en provenance du quai Ernest-Ansermet, ce qui a été fait. Ainsi, les mêmes déplacements origine-destination sont toujours possibles, mais via un nouvel itinéraire.

Par ailleurs, le carrefour du rond-point de la Jonction est emprunté par de nombreux piétons, soit pour accéder au tramway, soit pour les déplacements quotidiens dans le quartier. Il importait aussi de prévoir des temps de vert suffisants pour les passages piétons sur ce carrefour, ce qui nécessitait également de pouvoir proposer des itinéraires alternatifs pour les autres modes. Il y a lieu de souligner qu'un tourner-à-gauche en provenance de la rue des Deux-Ponts a pu être introduit par rapport à la situation précédente.

De son côté, le boulevard Carl-Vogt, et son prolongement vers la rue du Vélodrome, est un des axes du quartier ayant connu l'évolution la plus visible, puisque les transports collectifs et les cycles ont été autorisés à circuler à contre-sens jusqu'à la rue des Bains. Avec la rue du Stand desservie par le tramway, le boulevard de Saint-Georges accueillant les véhicules TPG entrants et sortants du dépôt de la Jonction, il a fallu faire passer les lignes de trolleybus desservant Lancy, Onex, Confignon et Bernex par cet itinéraire pour rejoindre ensuite la rue des Bains puis la place du Cirque. Depuis la rue des Bains, le boulevard Carl-Vogt dispose toujours de places de stationnement à horodateurs pour permettre aux automobilistes de rejoindre les différentes activités du quartier.

Ainsi, en résumé, ces modifications du schéma de circulation s'expliquent par la volonté d'assurer une vitesse commerciale attractive des TPG, de garantir les conditions d'exploitation de l'ensemble du réseau pour les entrées et sorties du dépôt de la Jonction, tout en garantissant l'accessibilité au quartier pour les autres modes de transport.

Chaque mise en service de tramway fait l'objet d'une évaluation de son fonctionnement, ainsi que de mesures d'accompagnement. De manière concomitante, conscients que la situation de l'accessibilité dans la Jonction dépasse le seul cadre du Tram Meyrin-Bernex et avec le souci d'apporter une vision globale et cohérente du fonctionnement du quartier, la direction générale de la mobilité (DGM) et le service d'aménagement urbain et de

mobilité (SAUM) de la Ville de Genève ont lancé conjointement, en décembre 2012, un mandat pour l'analyse des conditions d'accessibilité du quartier de la Jonction. Cette étude doit permettre de déterminer les éventuelles mesures à mettre en œuvre pour améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs, réduire le trafic de transit sur le réseau de quartier et améliorer la qualité de vie pour les résidents du quartier.

En prenant comme éléments de base les 3 premières invites de la pétition, l'étude entend réévaluer, le cas échéant, le schéma de circulation et les aménagements routiers pour garantir la sécurité des déplacements et des cheminements d'une part, et améliorer les conditions d'accessibilité, d'autre part. Se voulant participative, une première séance avec les représentants des associations de riverains s'est déroulée le 21 février 2013 dans les locaux de la Ville de Genève. Les résultats de cette étude sont prévus pour septembre 2013.

Ainsi, même s'il est prématuré de décider dès à présent des différentes adaptations du schéma de circulation qui pourraient être issues de cette étude, il ne faut pas s'attendre non plus à un bouleversement complet de ce qui a été mis en place, la marge de manœuvre étant ténue en la matière. En revanche, des adaptations de certains carrefours pourraient être proposées, avec des réintroductions de certains mouvements. Dans ce contexte, il importerait d'évaluer le rapport coûts-bénéfices de ces adaptations, car il convient aussi de garantir la progression des trams.

2. Tourner-à-gauche en direction du quai Ernest-Ansermet

Le mouvement de tourner-à-gauche susmentionné a effectivement été supprimé à l'entrée du pont de Saint-Georges lors de la mise en service du tramway. Par rapport à la configuration précédente du carrefour, de nombreux îlots ont été construits pour sécuriser les flux automobiles, ainsi que le fonctionnement des passages piétons. L'introduction de deux voies de circulation à la sortie du quai Ernest-Ansermet, ainsi que le positionnement des lignes du tramway et des voies de circulation sur le pont de Saint-Georges rendent impossible une réintroduction de ce mouvement, à moins de revoir complètement ce carrefour. Comme mentionné ci-dessus, ce mouvement a pu être proposé de manière alternative au carrefour du rond-point de la Jonction en provenance du pont Sous-Terre en permettant désormais de tourner à gauche à cet endroit pour emprunter ensuite le boulevard de Saint-Georges.

3. Compensation des places de parkings supprimées et déplacées

Concernant la dernière invite de la pétition relative à la compensation des places supprimées et déplacées, il y a lieu de distinguer entre la réalisation du tramway et la mise en place de la zone 30. Le bilan stationnement du tramway a fait l'objet d'une enquête publique liée à la procédure d'autorisation fédérale des plans. Il y a été convenu que les compensations se réaliseront dans le cadre du parking souterrain du Carré-Vert.

Concernant la mise en place de la zone 30 par la Ville de Genève, les informations complémentaires transmises le 13 avril 2012 par le SAUM de la Ville de Genève lors de son audition indiquaient un planning provisionnel de début des travaux à fin 2012. Le planning est à présent décalé pour tenir compte des éventuelles modifications qui pourraient être apportées dans le cadre de l'étude susmentionnée.

4. Demandes de la commission des pétitions

Au-delà des invites de la pétition, le rapport de la commission demandait des éléments d'explications sur la coordination des travaux, ainsi que le bilan des mesures d'assainissement du bruit routier.

Concernant la coordination des nouveaux aménagements en matière de mobilité et la coordination des travaux, le Conseil d'Etat accorde une grande importance à organiser cette coordination avec une vision d'ensemble, d'autant plus qu'un grand nombre d'acteurs, publics et privés, sont concernés.

Pour les chantiers ayant un impact sur la mobilité, le Conseil d'Etat a validé en avril 2011 la création de la plateforme chantier mobilité (PCM) regroupant les principaux maîtres d'ouvrage du canton (direction générale du génie civil, Ville de Genève, Services industriels de Genève, TPG), ainsi que la police et la DGM.

La coordination des nouveaux aménagements en matière de mobilité est une préoccupation quotidienne des différents partenaires, tant du côté du canton que des communes, tout comme des autres intervenants, publics et privés. Devant le nombre toujours croissant d'intervenants, les contraintes budgétaires et la durée des procédures administratives, la coordination des nouveaux aménagements en matière de mobilité est elle aussi très complexe.

Dans ce cadre, il y a lieu de distinguer le court terme du long terme. Pour le long terme, la stratégie multimodale du Conseil d'Etat s'appuie sur le document « Mobilités 2030 », adopté le 15 mai 2013, en coordination avec la démarche du projet d'agglomération et sa traduction dans le plan directeur cantonal, afin d'identifier les besoins en infrastructures. Cette vision est

ensuite déclinée sur des périodes pluriannuelles, plus particulièrement dans les plans directeurs sectoriels relatifs à la mobilité (réseau routier, transports collectifs, stationnement et mobilité douce), qui en précisent les actions concrètes. A cela, il faut encore ajouter les grands projets d'urbanisme pour lesquels les infrastructures de transport et les aménagements de mobilité constituent une part importante des propositions devant par la suite se décliner du point de vue légal dans les plans localisés de quartier (PLQ) et dans les plans directeurs de quartier (PDQ), puis dans les projets opérationnels.

Pour le court terme, les différents services du canton et des communes se coordonnent de diverses manières en fonction des dossiers et des compétences des uns et des autres. Les procédures d'autorisation de construire sous responsabilité du département de l'urbanisme (DU) permettent de mettre en évidence, voire d'exiger des coordinations entre des réalisations. De même, les procédures d'approbations des plans pour les plans de marquage, sous responsabilité de la DGM, permettent d'évaluer les éventuelles conséquences d'une modification du réseau routier sur les secteurs adjacents. En phase chantiers, l'organisation de la circulation fait également l'objet d'approbation de plans de marquage, avec des délais raccourcis, de manière à suivre l'évolution du chantier pour réduire au maximum les diminutions de capacité du réseau routier.

A ce titre, la nouvelle organisation de la DGM, avec la création de 3 régions géographiques, permet une plus grande proximité avec le terrain et un contact plus direct avec les communes notamment.

Concernant enfin le suivi des projets d'assainissement du bruit routier et conformément à l'article 7 de la loi ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur onze ans (2002-2012) avec subvention pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales, le Conseil d'Etat a présenté son rapport au Grand Conseil. Dans son communiqué de presse du 27 février 2013, il indique que ce rapport détaille l'avancement des études, des travaux, l'état des engagements, des adjudications et des paiements sous forme consolidée par objet et par type de travaux, l'état des recettes provenant de la subvention fédérale, le budget pour les 2 ans à venir et une évaluation des risques techniques et financiers, ainsi qu'une planification des travaux.

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 :
Charles BEER