

Circulation

Comment Genève espère s'extirper des bouchons

Alors que la traversée de la rade a échoué et que celle du lac va encore se faire attendre, des stratégies sont mises en œuvre pour débloquer une «situation proche de la saturation» sur les routes

L'essentiel

● **Urbanisme** Des déséquilibres dans l'aménagement du territoire contribuent à compliquer la circulation dans l'agglomération genevoise.

● **Opportunité** L'arrivée du CEVA et l'élargissement de l'autoroute offriront une marge de manœuvre pour désengorger le centre. Le réseau routier du canton va de plus s'enrichir d'axes nouveaux.

● **Technologie** De nouveaux outils permettent de connaître l'état du trafic en temps réel.

Marc Moulin

Après l'échec en votation de la traversée de la rade, à la fin du mois de septembre, la mobilité genevoise est-elle vouée au statu quo? Le refus populaire d'un ouvrage jugé dépassé, irréalisable, trop cher, inefficace ou trop proche du centre par bien des milieux n'équivaut pas à un message de satisfaction quant à la situation actuelle. Sondés en juin dernier par la Tribune de Genève, ses lecteurs infligeaient une piètre note de 4,1 sur 10 à la mobilité cantonale, une évaluation en dégringolade de 2,4 points depuis 2008. Pour 77% des sondés, l'action gouvernementale n'apparaissait pas vraiment, voire pas du tout efficace.

3 h 05

C'est actuellement le temps, dans une journée ordinaire, durant lequel le réseau routier genevois se trouve en situation de trafic dense (c'est à dire ralenti) ou saturé (en d'autres termes paralysé)

Quels sont les nœuds routiers les plus inextricables du réseau qui alimentent le mécontentement des Genevois? Et quelles solutions sont-elles envisagées, en attendant une hypothétique traversée du lac, qui ne saurait être mise en service avant 2030 (lire notre édition du 16 octobre)? L'Administration cantonale, qui a la haute main sur la gestion du trafic à Genève, n'est guère plus guillerette que la population quant à la tension régnant sur les routes. Le document de référence *Mobilités 2030*, que le Conseil d'Etat a publié l'an dernier, évoque «une situation proche de la saturation» pour les transports motorisés et «des infrastructures de mobilité insatisfaisantes». Même si le gouvernement a été renouvelé depuis lors et si le dicastère des Transports a changé de mains, la stratégie qu'édicte le document reste la ligne directrice des gestionnaires étatiques du trafic.

Bouchons à la carte

Une cartographie des goulots d'étranglement du canton a été établie en 2010 par la DGT, lors de l'élaboration du plan directeur du réseau routier couvrant la période 2011-2014. Alors qu'il prépare un nouveau plan directeur, cet office a accepté d'actualiser ce plan pour les lecteurs de la Tribune de Genève. Depuis le début de la décennie, la plupart des points noirs sont restés les mêmes, avec toutefois quelques évolutions (voir carte et encadré ci-contre). C'est en particulier la situation du centre-ville qui retient l'attention, puisqu'il apparaît comme un vaste lieu de saturation chronique. Mais les embarras frappent aussi en périphérie de nombreuses artères, qu'il s'agisse de pénétrantes, comme on nomme les axes

menant vers le centre, ou de tangentes, c'est-à-dire les axes qui permettent de contourner le cœur de l'agglomération à la façon d'une ceinture.

Des tuyaux inextensibles

De façon plus générale, les difficultés chroniques de circulation qu'éprouve le bassin genevois s'expliquent par des raisons profondes que résume *Mobilités 2030*. Elles ont notamment trait à l'aménagement du territoire, aux héritages du passé et aux spécificités de la ville de Genève qui trône au cœur de l'agglomération. C'est l'une des villes les plus denses d'Europe, si bien que ses rues, dont le plan a été tracé pour la plus grande partie au XIXe siècle, ne sont guère susceptibles d'être élargies sans affecter le bâti. Autrement dit, il n'est guère envisageable d'ajuster leur taille à la demande, même si celle-ci croît.

Or, sur fond d'essor démographique, ces espaces publics que l'on ne peut agrandir sont de plus en plus fréquentés et donc disputés. Centre presque unique de l'agglomération, la ville de Genève héberge en effet une bonne partie des habitants et, surtout, des emplois, si bien qu'elle est la destination de très nombreux déplacements. C'est sur la partie suisse de l'agglomération que l'emploi abonde (75% des postes de l'agglomération se trouvent sur le territoire du canton). Pendant ce temps, c'est avant tout sur le territoire français que se construisent les nouveaux logements. Fatalement, on génère ainsi des kilomètres de déplacements pendulaires entre le foyer et le lieu de travail.

Foisons de déséquilibres

Une statistique parue l'an dernier l'a montré: la ville de Genève est 25 fois plus dense que l'agglomération dans son ensemble. Un démultiplicateur inouï en Suisse et en Europe qui révèle un violent contraste. On a, d'un côté, un centre ultra-centré et donc allégerique à l'automobile, un mode de déplacement très



gourmand en espace. Et de l'autre, il y a cette périphérie bien plus diffuse, difficile à desservir efficacement en transports publics car l'habitat y est plus dispersé. C'est ainsi que la voiture reste le premier choix, voire un passage obligé pour bien des pendulaires. Pour bon nombre d'entre eux, ils se précipiteront tous en

même temps dans l'entonnoir du centre-ville. La concentration sur la Rive droite des infrastructures (gare, aéroport, grande part du réseau autoroutier, vastes zones industrielles) accentue les déséquilibres: de nombreux emplois y sont localisés, alors que la Rive gauche a un caractère plus résidentiel. Conséquence: les

gens vivent souvent loin de leur travail et on génère à nouveau des kilomètres de trajets. Les frontières n'aident pas: attente aux douanes, réseaux parfois discontinus d'un territoire à l'autre. Pour ne rien arranger, le réseau ferroviaire du bassin genevois s'avère particulièrement décharné si on le compare à ses

équivalents ailleurs en Suisse. Exemple: Carouge est la seule ville helvétique de plus de 20 000 habitants à ne pas disposer d'une gare, et cette situation perdurera avec la mise en service du CEVA, qui traverse pourtant la commune: la future gare de Carouge-Bachet se trouvera... tout juste sur sol lancé! Genève devra attendre jusqu'en 2019 pour bénéficier enfin d'une étoile ferroviaire qui, même basique avec ses trois branches, lui permettra de recourir à un véritable réseau express régional (RER) pour contribuer à délester ses mouvements pendulaires, comme peuvent déjà le faire les autres villes suisses et tant d'agglomérations européennes.

Nœuds du réseau

Sur la carte, les tronçons rouges désignent les zones engorgées, selon les observations de la Direction générale des transports. En orange, des files se forment en raison du «contrôle d'accès»: la signalisation lumineuse permet de ne laisser entrer dans le centre-ville que la circulation qu'il peut encore absorber. «Sans cela, plus personne ne pourrait bouger dans le centre, qui est toujours en limite de saturation», explique Matthieu Baradel, chef de projet réseau routier à la DGT. «Mais un simple accident rue de Chantepoulet peut entraîner une perturbation qui remontera jusqu'à l'autoroute», complète Alexandre Prina, directeur de la planification. Pour échapper aux congestions, les conducteurs empruntent des itinéraires qui ne sont pas destinés à cet effet et qui figurent en orange.

Parmi les évolutions récentes, on notera que la tranchée couverte de Vésénaz a résorbé les bouchons de ce village. On note aussi un mieux à l'échangeur autoroutier de Perly: une embellie inattendue qui demande encore à être analysée. Au chapitre des aggravations, l'heure de pointe du soir est devenue plus tendue sur la route des Acacias, en direction de la sortie de la ville, ainsi que sur l'avenue de la Praille qui lui est parallèle. De plus, les bouchons s'allongent sur le tronçon de la moyenne ceinture situé entre le carrefour des Esserts (Petit-Lancy) et le Croisement avec la route du Grand-Lancy, elle aussi très utilisée. Cette situation pénalise aussi les bus. **M.M.**

De nouveaux axes routiers sont prévus dans le canton

L'Etat développe une stratégie pour fluidifier le centre et mieux canaliser le trafic en périphérie

Marc Moulin

La mobilité genevoise recevra ces prochaines années des bols d'air. L'essor ferroviaire (arrivée du CEVA en 2019, l'extension de Cornavin en 2025) devrait inciter des conducteurs à laisser leur voiture au garage. Une marge de manœuvre apparaît pour changer en cercle vertueux l'actuel nœud gordien des déplacements. En élargissant l'autoroute, on peut espérer déplacer vers les tangentes périphériques le transit qui contribue à congestionner le centre. Ce trafic-là est minoritaire: 7% environ. Mais une petite cause peut avoir un grand effet. Exemple: l'impression de ville déserte durant les vacances d'été émane d'une baisse du trafic de 7 à 8% seulement. Avec davantage de place, on peut favoriser les modes doux, consommant moins d'espace, et optimiser ainsi la capacité des rues inextensibles du centre à absorber des déplacements plus nombreux. La DGT mise sur l'incitation pour extirper le transit du centre.

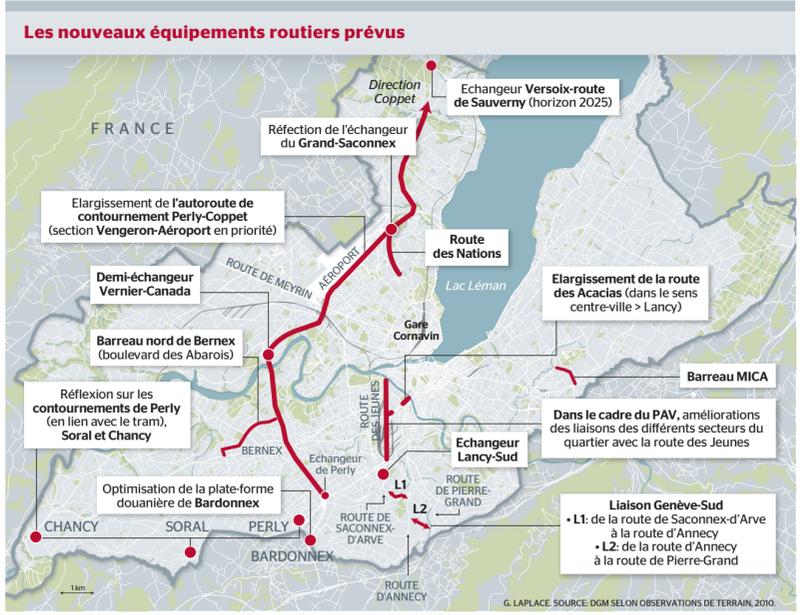
Notamment grâce aux feux. La signalisation lumineuse est aussi utilisée dans le cadre de la simplification de la hiérarchie du réseau routier opérée ces dernières années. Le réseau primaire (censé assumer les flux principaux à travers l'agglomération) était autrefois plus étendu que le réseau secondaire, assurant les connexions entre quartiers voisins. Mais quand tout est prioritaire, rien n'est. On a donc raccourci ce réseau primaire, afin de limiter ses cisaillements, et de le rendre véritablement prioritaire, grâce aux feux. Des routes ont été déclassées, rejoignant le réseau secondaire.

Cercle vicieux

Quant au réseau routier, comme celui des transports publics, *Mobilités 2030* le juge excessivement radial. Entendez par là qu'il favorise les mouvements entre la périphérie et la ville, au détriment des trajets menant d'une zone suburbaine à une autre. Tous les chemins mènent à la ville... Si vous traversez tout le canton, vous aurez donc de fortes chances de passer par la cité déjà bondée, quitte à la surcharger davantage, même si elle n'est pas votre destination.

La saturation chronique du centre ne nuit pas qu'aux automobilistes. Dans des espaces restreints et disputés, elle pénalise aussi l'efficacité et la pratique d'autres modes de déplacement, tels que la marche, le vélo ou les transports publics. Ceux-ci constitueraient pourtant une partie de la solution, puisqu'ils sont moins voraces en surface de chaussée.

Or c'est justement d'espace que l'on manque pour fluidifier les mouvements. Un espace qu'on ne peut pas inventer à moins de raser la ville, ce que personne n'envisage. C'est ce cercle vicieux que les autorités doivent tenter de transformer. Elles disposent pour cela d'une fenêtre d'opportunités avec l'arrivée, prévue ces prochaines années, de nouveaux axes susceptibles de changer la donne.



vaux lourds, impliquant notamment la creuse d'un troisième tube autoroutier sous Vernier. L'affaire doit être discutée avec Berne, qui maîtrise le réseau national. Dans un avenir plus lointain, un nouvel échangeur devrait desservir Versoix, à la hauteur de la route de Sauvverey. On songe aussi à une nouvelle entrée sur l'autoroute en direction de Perly près de Palexpo pour décharger la contre-route.

Jonctions modifiées et nouvelles routes A Lancy-Sud, un échangeur complet doit remplacer l'actuel qui ne permet l'entrée qu'au trafic se dirigeant vers Perly et la sortie qu'à celui qui en provient. Il sera couplé à la future liaison Genève-Sud qui doit ouvrir un lien avec les routes de Saconnex-d'Arve, d'Anney et de Pierre-Grand. Objectif: canaliser le trafic régional qui s'éparpille dans des petits che-

mins. Au Grand-Saconnex, la réfection de la jonction actuelle se couplera à la route des Nations, un tunnel sous le Grand-Saconnex menant à l'avenue Appia et aux organisations internationales. Cela délesterait la route de Ferney qui pourra accueillir un tram.

Dans les nouveaux quartiers A Bernex, le boulevard des Abarois, à bâtir, connectera la jonction autoroutière au quartier qui surgira de terre au nord de la route de Chancy, appelée à devenir sur ce tronçon une sorte de rue centrale entre le vieux et le nouveau village. L'axe croisera la route d'Aire-la-Ville puis se raccordera à celle de Chancy à la hauteur de Vailly. A Thônex, un axe nouveau reliera la route de Jussy au portail de la Clinique de Belle-Idée, desservant au passage l'urbanisation à venir des Communaux d'Ambilly.

Des goulots à desserrer Des pourparlers sont en cours avec la Ville de Genève pour élargir la route des Acacias, dans le sens allant vers Lancy, en amont de la rue François Dussaud, puis du carrefour de l'Etoile. Le trafic s'écoulerait mieux et la progression du tram serait aussi facilitée. Sur la plate-forme douanière de l'autoroute, à Bardonnex, une étude réalisée en 2013 préconise d'améliorer les flux en utilisant les voies dédiées au trafic marchandises qui ne représentent que 2% de la circulation.

Selon le conseiller d'Etat Luc Barthasat, on songe aussi à contourner un jour des localités exposées aux flux de frontaliers, comme Chancy, Soral et Perly. Dans cette dernière commune, il s'agit aussi de faire de la place au futur tram des Palettes à Saint-Julien via Les Cherpines.

Connaître l'état du trafic en temps réel

● Marre de perdre du temps dans les embouteillages? Désormais, plusieurs applications vous permettent de connaître l'état du trafic routier en temps réel et, ainsi, de modifier votre itinéraire en fonction des ralentissements. La plus connue d'entre elles? *Google Maps*, évidemment. Depuis 2012, le service de cartographie gratuit de la firme de Mountain View offre la possibilité de suivre en direct l'état des routes. Comment fonctionne ce service? A l'aide de la géolocalisation de nos smartphones. En effet, le flux de trafic qui s'affiche sur la carte n'est en fait que le reflet du nombre de téléphones avec GPS qui parcourent la route au même moment et dont les propriétaires ont accepté de partager leurs données de déplacement (localisation, vitesse). L'information se révèle fiable et de

qualité, mais elle nécessite qu'un nombre minimal d'appareils fasse le trajet. A noter: pour les amateurs de mobilité douce, *Google Maps* propose également de calculer le temps des itinéraires à pied, à vélo ou en transports en commun. Fonctionnant sur le même principe, l'application *Swiss Traffic Road Live*, disponible sur iOS et Android, permet de connaître les bouchons, ralentissements et accidents en temps réel, sur toutes les routes du pays. Les travaux comme les fermetures de tronçons et de cols sont également indiqués. Et des alertes sonores retentissent en cas de dépassement de la vitesse autorisée. Mais cette appli se révèle chère: de 15 francs pour un abonnement d'un mois à 120 francs pour un an. Si ces applications restent pour le moment externes aux véhicules,

elles pourraient bien s'inviter à bord avec l'émergence des voitures connectées, c'est-à-dire reliées à Internet. «Lorsque vous circulerez, votre automobile enverra automatiquement sur le réseau des informations telles que votre vitesse ou votre localisation, explique Jean-Gabriel Ganascia, professeur d'informatique à l'Université Paris VI et spécialiste de l'intelligence artificielle. Cela va permettre au système de déterminer si vous êtes dans un embouteillage, de prévenir les véhicules circulant à proximité et, le cas échéant, de leur conseiller de changer de parcours.» Objectif: diminuer la pollution. La circulation routière représente actuellement 20% des émissions mondiales de dioxyde de carbone – l'un des principaux gaz à effet de serre. **BE.B.**

