

Rapports de majorité et de minorité de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 19 septembre 2022: «Stop au trafic de transit à travers Carouge-Nord et les Acacias».

28 mars 2023

A. Rapport de majorité de M^{me} Fabienne Beaud.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions le 19 septembre 2022. Elle a été traitée en commission les 17 octobre et 5 décembre 2022 ainsi que les 9 janvier et 20 mars 2023 sous la présidence de M. Rémy Burri. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Aurea De Toro, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Texte de la pétition

Voir annexe.

Séance du 17 octobre 2022

Audition de M. Thomas Dagonnier, membre du comité de l'Association des habitants des Acacias (AHA), de M^{me} Dominique Legast-Anor, membre de l'AHA, et de M^{me} Barbara Perruzo-Carmi, coprésidente de l'Association des habitants de la Praille et des Tours (AHPT), pétitionnaires

M^{me} Legast-Anor remercie la commission des pétitions de les auditionner aujourd'hui, soit juste un mois après le dépôt de la pétition. Pourquoi est-elle là? Parce que, dans le quartier, les habitants subissent le trafic tout le temps. C'est épuisant d'avoir autant de circulation. Sa rue est la rue des Ronzades, soit l'entrée dans la partie Acacias-Carouge, l'entrée depuis les Vernets. Pour le moment, elle est devenue une zone 30 km/h. Auparavant, la vitesse était celle à laquelle on peut rouler en ville. Malgré cela, les voitures vont trop vite. Quand le bus est sur la route, cela freine un peu les automobilistes. En effet, il provoque un bouchon jusqu'au carrefour. Cela illustre la densité de voitures. Si on regarde, on a 6300 passages par jour de voitures et en plus les bus. Les bus sont très bruyants malgré tout. Le bruit est bien présent. D'où leur présence ce soir. Le quartier lui-même est envahi de voitures de transit.

Le futur quartier aux Vernets et le projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) va développer plus de transit. Ils craignent qu'il y ait plus de voitures, alors qu'ils en veulent moins. Ils aimeraient que cela soit un quartier calme à l'image du parc qui est censé être là pour calmer le jeu. Aujourd'hui, la manchette de la *Tribune de*

Genève était: «Le trafic de transit agace à Vernier», mais c'est exactement le même problème aux Acacias-Carouge. C'est un quartier d'habitation, de personnes qui vivent et dorment et les enfants doivent pouvoir aller à l'école sans ce trafic.

M. Dagonnier indique qu'il s'agit d'un quartier résidentiel, destiné aux habitants et aux commerçants locaux. Finalement, il est utilisé comme un raccourci pour les personnes souhaitant aller au plus vite en ville. Les voitures passent vite, malgré la limitation de 30 km/h. Le Canton prévoit une nouvelle hiérarchie sur les axes routiers. Il va supprimer beaucoup d'axes secondaires passant dans les quartiers, mais cela concernera seulement Cité, Champel et Jonction, mais pas le quartier des Acacias où il va renforcer cet axe secondaire. Il y a un risque que la rue du Grand-Bureau (en face de la Migros) devienne un axe secondaire avec beaucoup plus de voitures. Ce qui est particulier, c'est qu'il y a un immeuble qui appartient à l'UBS, mais il va être rénové (immeuble où est logée la Migros). Ils prévoient de piétonniser leur parcelle privée, soit d'en faire une place avec des arbres. Ils aimeraient imaginer que la Ville continue cela sur la rue du Grand-Bureau pour faire une zone de rencontre. Les plans du Canton ne vont pas dans cette direction-ci. Ce qui est un petit peu dommage, c'est qu'un plan de circulation peut aussi servir à réduire le trafic de transit. Il y a beaucoup de choses possibles pour améliorer ce trafic de transit sans pour autant couper des rues. Il y a un moyen d'imaginer un nouveau plan de circulation comme cela. Ils n'ont pas fait de demande précise ou de plan, car le sujet est complexe. Ils laissent cela aux autorités compétentes. Cependant, c'est faisable sans suppression de places de stationnement, pour rendre le quartier aux habitants.

M^{me} Perruzo-Carmin soulève que par exemple, dans le quartier des Noirettes, en 2011, l'association des habitants a déposé une pétition pour la qualité de vie. Il y a tout un plan de circulation restrictif qui a été mis en place avec notamment des sens interdits. Cela a fait que des bancs ont été aménagés. Il y a une ribambelle d'outils mis en place. Cela a fait qu'il y a vraiment une baisse du trafic de transit dans le quartier. Il y a des gens qui ont râlé mais finalement le résultat n'est pas mal. Concernant le plan autour de l'école des Pervenches, c'est impressionnant de voir comme elle est cernée de rues et d'axes secondaires. Le nombre de patrouilleuses scolaires est impressionnant dans ce quartier. Avec le PAV, ils ont peur. Elle se demande ce qui va être fait pour qu'il y ait moins de voitures. C'est un trafic de transit qui est visé. Il y a également le projet de boulevard urbain qui doit traverser le PAV. Il y a aussi la pollution.

Questions des commissaires

Une commissaire relève que les auditionnés ont déposé une pétition pour la déposer au Canton, car l'enjeu est compliqué à comprendre. Elle se demande s'ils ont été entendus par le comité de pilotage (COPIL) du développement du quartier

Praille-Acacias-Vernets. Elle affirme qu'on construit, qu'on développe, mais qu'on ne pense pas aux axes.

M. Dagonnier précise qu'ils ont envoyé la pétition à la Ville de Genève, à la Ville de Carouge et au Grand Conseil. Ils n'ont pas encore été entendus, ni par la Ville de Carouge, ni par le Canton. Concernant le PAV, ils n'ont pas été entendus par le COPIL, mais ils ont eu une séance avec les chefs de projet et la direction du PAV sur le projet Dussaud-Vibert qui leur ont suggéré, s'ils voulaient aller plus loin et plus vite pour plus de mobilité douce, de se tourner vers le politique.

Ladite commissaire demande quelles sont les attentes des pétitionnaires.

M. Dagonnier indique qu'ils souhaitent que la Ville entre en matière sur cette demande et fasse ce qu'elle peut. Il y a certaines choses qui sont possibles uniquement s'il y a l'appui du Canton. Il y a quand même des secteurs qui sont de compétence communale. Il faut que cela soit en coordination avec Carouge, car les quartiers sont totalement imbriqués (sinon cela ne marchera pas). C'est transmettre la pétition au Conseil administratif pour que le plan de circulation soit revu.

Elle demande de nommer les rues qui sont de compétence communale.

M. Dagonnier énumère les rues: la rue Simon-Durand dépend de la Ville de Genève et la rue de Lancy dépend de la Ville de Carouge. Sur ces deux axes, on pourrait déjà faire quelque chose comme supprimer les camions. Les axes sur les communes sont limités.

M^{me} Legast-Anor ajoute que la rue des Ronzades et la rue du Grand-Bureau aussi. Néanmoins, cette dernière est divisée en deux. Elle continue sur Carouge. L'axe Ronzades-Simon-Durand est de la compétence de la Ville de Genève.

Une commissaire essaie de situer la rue Simon-Durand: si on vient de la ville, on passe le pont des Acacias, il y a sur la droite une ancienne station d'essence, après le feu, c'est tout droit et on tourne sur la gauche.

M^{me} Legast-Anor lui répond que lorsqu'on tourne à gauche, c'est la rue des Ronzades et qu'après elle peut continuer soit dans la rue Simon-Dunand ou dans la rue du Grand-Bureau.

Ladite commissaire termine en demandant de nommer les solutions pour la circulation dont ils parlent dans leur pétition.

M^{me} Legast-Anor déclare qu'ils veulent limiter la circulation, alors tous les moyens sont bons.

M. Dagonnier propose de mettre des rues en impasse avec des bacs de fleurs au milieu ou en sens unique. La Ville de Fribourg, par exemple, a déterminé des horaires spécifiques pour l'emprunt desdites rues, notamment en se basant sur les horaires scolaires. C'est un ensemble de mesures.

Le président invite les commissaires à consulter la documentation envoyée. Il reprend le cours de la discussion en constatant que les pétitionnaires ne proposent pas d'alternative. Ils veulent juste une amélioration. Dans le fond, s'il se passe quelque chose, ce trafic sera détourné ailleurs.

M. Dagonnier rebondit en expliquant que s'il y a des restrictions de circulation, les gens ne vont plus prendre leur voiture, car cela sera trop compliqué et trop long. Ils vont se déplacer autrement. En suivant les voitures, à vélo, qui passent à la rue Caroline, il a remarqué que c'étaient des voitures qui traversent toute la ville.

M^{me} Perruzo-Carmin ajoute qu'il y a la route des Jeunes qui pourrait être empruntée à cet effet, car elle ne se situe pas très loin.

Le président soulève que la semaine passée le Canton a publié son plan de circulation des 30 km/h. Il demande si les images de la documentation sont toutes récentes ou si ce sont des anciennes.

M. Dagonnier indique que cela fait un moment que c'est une zone 30 km/h. Cela n'empêche pas qu'il y ait trop de bruit. Il y a eu des travaux effectués pour ajouter un seuil. La police municipale a mis un radar pour regarder. Il y a 20% de conducteurs qui roulent au-dessus de 40 km/h.

M^{me} Legast-Anor ajoute que dès qu'il s'agit d'une ligne droite, il est possible d'aller plus vite que 30 km/h. Elle espère que la circulation pourra rester en dehors du quartier, car la qualité de vie en pâtit.

Séance du 5 décembre 2022

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), et de M. Gilles Doesseger, adjoint de direction au Service d'urbanisme (URB)

M^{me} Perler présente la pétition. Sans surprise, le trafic de transit est une préoccupation dans la politique qu'elle mène au sein du département. Cette préoccupation s'associe avec l'objectif du 30 km/h pendant le jour et la nuit, avec des besoins de piétonisation et des zones apaisées. Sur les demandes de la pétition, elle n'a aucun problème particulier. Elle va expliquer l'état des réflexions au sein de son département et comment les services procèdent avec la Ville de Carouge. La pétition a également été envoyée au Grand Conseil. C'est une pétition très large qui va exiger à trois Conseils différents de se prononcer. Elle y est favorable sur le caractère résidentiel des quartiers, sur les nouveaux plans de circulation à élaborer et sur le fait d'avoir des quartiers apaisés. Cela implique une

coordination avec la Ville de Carouge et aussi avec le Canton. Ils ont des séances tous les mois avec le Département des infrastructures sur différents dossiers. MM. Betty et Doessegger vont présenter les attendus, ce qui est entrepris et à quelle échéance. Le département est dans l'attente de documents stratégiques, ce qui n'est pas dans une temporalité de ces prochains mois, mais de plusieurs mois étant entendu qu'il s'agit de se coordonner et de procéder de manière que la population voie ses demandes réalisées.

M. Betty invoque les attendus de la demande: établir un nouveau plan de circulation pour le secteur afin d'empêcher le trafic individuel de transit, garantir l'accès motorisé local pour les habitants, les commerces et les entreprises ainsi que favoriser la mobilité active et les transports publics. Il rappelle les projets en cours dans les secteurs, qui auront des incidences sur ce que demande la pétition. Il y a la rue de Carouge avec un crédit de travaux voté, pour un démarrage au printemps 2023 et jusqu'en automne 2024. Cela aura une incidence sur le trafic, car il ne sera plus possible de transiter sur la rue de Carouge en venant depuis Carouge même pour rejoindre la Ville. La voie verte est colportée par la Ville de Carouge et de Genève. La Ville de Carouge va aussi effectuer des travaux du côté amont du quai du Cheval-Blanc. Concernant le quai du Cheval-Blanc, les premiers travaux débiteront au printemps 2023 avec une fin en 2024. On parle du quai du Cheval-Blanc entre le pont des Acacias et le pont de Carouge. Concernant le quai des Vernets, on achève des études en vue de déposer une autorisation de construire au printemps prochain et de demander un crédit de travaux au Conseil municipal avec un objectif de travaux conjointement au plan localisé de quartier (PLQ), soit de 2024 à 2026. Nos travaux vont s'échelonner en cohérence avec les bâtiments, côté Arve. La partie entre le pont des Acacias et le pont Hans-Wilsdorf sera coupée à la circulation automobile. Aujourd'hui, quand on arrive de Carouge et qu'on prend le quai du Cheval-Blanc, on a la possibilité de récupérer le pont des Acacias, mais on a aussi une possibilité d'entrer dans le quartier de la Jonction, ce qui ne sera plus possible demain.

Dans la même temporalité, on a l'esplanade des Vernets, pour laquelle, le lauréat a été choisi la semaine passée et dans le cadre de ce périmètre d'intervention (soit depuis la rue François-Dussaud jusqu'au pont Hans-Wilsdorf), l'objectif est de maintenir l'accessibilité pour le parking souterrain du PLQ mais ensuite d'apaiser la circulation et d'être dans la logique d'une zone d'aménagement ou de rencontre en zone 20. Il y a un impact fort, car ce ne sera plus possible de partir de François-Dussaud, soit en revenant depuis la route des Jeunes, soit depuis la route des Acacias et l'entrée dans le quartier de la Jonction sera limitée. Cela aura des impacts sur la circulation en amont sur Carouge et sur la partie de quartier qui est sur le territoire de la Ville de Genève.

Le dernier projet est celui du boulevard urbain, à l'étude depuis quelques années, de concert avec le développement du PAV et donc entre les communes de

Carouge et de Genève. L'objectif de cet axe est d'avoir une voie de desserte de quartier et un support de mobilité notamment de transports publics et de mobilité douce. Aujourd'hui, les études sont en cours. Il y a pas mal de principes à définir. On les a réajustés sur la partie qui concerne la Ville de Genève directement, depuis la route des Acacias jusqu'à la route des Jeunes en réussissant à réduire encore l'espace donné au trafic individuel motorisé, au profit de voies de bus. On est dans la zone 2 LMCE [il montre sur la carte]. L'ensemble du périmètre évoqué dans la pétition correspond à ce périmètre. En rouge, il y a la ceinture urbaine ou moyenne ceinture. L'objectif de la Ville, dans la mise en place de cette moyenne ceinture, est que le trafic de transit arrête de la traverser uniquement pour y transiter. L'objectif attendu de la Ville, dans le secteur du Bout-du-Monde, est qu'on ait un carrefour à feux, avec un « robinet » qui fasse en sorte que le trafic arrête de traverser Carouge pour revenir sur les quais et que la circulation de transit vienne chercher la moyenne ceinture. Aujourd'hui, on défend, avec la Ville de Carouge dans le cadre du boulevard urbain, tout le flux de circulation arrivant depuis l'extérieur de la Ville. L'objectif est de considérer qu'on doit utiliser la moyenne ceinture pour rejoindre le secteur du PAV et, pour les quartiers de Carouge nord, qu'on utilise la route des Jeunes, et ensuite on s'appuie soit sur la route des Jeunes, soit sur le boulevard urbain, soit sur la route des Acacias pour desservir ces poches de quartier.

Questions des commissaires

Le président demande la délimitation entre la Ville de Carouge et la Ville de Genève sur le plan.

M. Betty indique sur la carte la délimitation entre les deux villes. L'essentiel touche Carouge. L'essentiel des flux arrive depuis ces axes de circulation extérieurs à la Ville pour traverser Carouge et rejoindre la Ville.

Une commissaire comprend que la Ville ne va pas jusqu'au pont de Carouge.

M. Doessegger répond par la négative.

M. Betty informe qu'il y a plusieurs réflexions, appelées stratégies globales, pour se donner des orientations et avoir une vision à long terme de la transformation de l'espace public. Il y en a deux concernées aussi dans la mobilité dans ces secteurs: la stratégie d'équipements cyclables, on a des voies structurantes ou des axes forts vélo (la route des Acacias en est un et le boulevard urbain sera aussi un axe fort vélo). Ensuite, il y a des réseaux secondaires vélo où on trouve la voie verte en bordure d'Arve. On a une étude qui débute sur la continuité de la voie verte pour relier le viaduc de la Jonction. On est dans une logique de parc urbain. Ces éléments sont des réflexions globales se conduisant en partenariat avec l'Office cantonal des transports (OCT) et on va contacter les associations de vélo.

Le président demande où se trouve le boulevard urbain sur la carte.

M. Betty le montre sur la carte. C'est un extrait de carte, il ne faut pas le prendre pour argent comptant. C'est pour comprendre la réflexion globale en termes de plantations. On a des études en cours pour identifier les potentiels de plantations dans la Ville. Il montre les plantations existantes et les plantations potentielles sur la carte. Ces études se font à l'échelle de la Ville. Elles sont conduites par les différents services de la Ville: l'urbanisme, le Service des espaces verts (SEVE) et l'AGCM. Il faut attendre que les études soient réalisées avant d'entrer plus finement dans la réorganisation et le réaménagement des rues de ce quartier, quartier qui a été mis en zone 30. Cela fait à peine deux ans qu'il est en zone 30 aboutie. Ils sont en train d'élaborer un cahier des charges pour élaborer une étude de faisabilité de réaménagement, à l'échelle de la part du quartier, qui concerne la Ville de Genève. La pétition s'inscrit dans ces réflexions et pour eux elle fait sens, mais elle arrive peut-être juste un peu trop tôt par rapport à l'avancement de la vision globale à laquelle ils doivent aboutir. Dans leur esprit, il faut finaliser les discussions avec l'OCT concernant la moyenne ceinture, il y a une partie du travail qui doit se faire hors du territoire de la Ville et c'est la partie la moins avancée. Il faut poursuivre les études de circulation à l'échelle du quartier en lien avec le boulevard urbain et le développement du PAV. Ce sont des choses en cours. Ensuite, pour eux, il faut achever les plans stratégiques de plantations et de hiérarchies de réseau cyclable et ensuite on lancera l'étude de faisabilité. Puis, sur cette base, on identifiera dans le quartier les rues dans lesquelles il faut faire des interventions, sachant qu'on va superposer la volonté d'apaiser la circulation et de développer des nouveaux axes de mobilité douce, la volonté de planter, la nécessité de rénover les réseaux d'assainissement, car c'est un quartier où tous les réseaux d'assainissement doivent être remplacés en individuel. On est dans la logique mais peut-être que c'est un peu trop tôt pour parler de l'opérationnel.

Une commissaire a une question générale. Elle se demande quel est le poids du département et de la Ville de Genève avec le Canton et les communes limitrophes.

M^{me} Perler répond que dans le cadre du PAV, les communes de Lancy, Carouge et Genève se sont alliées en communauté de communes urbaines (CCU). On a donc une instance pour avoir plus de poids par rapport au projet global de la direction du PAV et de son développement. On a un poids parce qu'on a des comités de pilotage politique où il y a parfois Lancy-Etat, Carouge-Etat ou Ville-Etat. On s'arrange pour être ensemble afin d'avoir un poids politique plus important.

M. Doessegger ajoute que dans le cadre de la CCU c'est le thème principal. On essaie de faire coïncider la vision unique des trois communes. Par exemple, on a la porte sud – où il y a le Village du soir –, il y a un gros projet qui se développe et on a développé un programme sportif en commun avec les trois communes, même si c'est sur la commune de Lancy. C'est toujours au niveau politique que cela se joue.

M^{me} Perler indique que, depuis le début de cette législature, les trois magistrats concernés partagent la même vision politique. Cela facilite la communication entre les trois communes et la mise en œuvre des idées et objectifs qu'on peut avoir.

Un commissaire a une question par rapport à l'urbanisme tactique, qu'il trouve intéressant. Il aimerait savoir, sur le plan politique et technique, ce qui coïncide sur le fait de mettre des panneaux «interdit de circuler sauf desserte locale», alors que c'est très simple. Qu'est-ce qui bloque? Que faut-il faire pour débloquer?

M^{me} Perler avance qu'il se trouve que le magistrat en charge des transports est dans un gouvernement de droite, mais il a des actions encourageantes. Sur le plan politique, la Ville et l'Etat arrivent à trouver un consensus sur ce qui devrait être. Sur le plan technique et de la mise en œuvre, il y a des écueils parce qu'il y a des discussions techniques qui motivent les raisons pour lesquelles on ne peut pas tout simplement poser un panneau et faire de l'urbanisme tactique. La volonté politique ne suffit pas. Il y a des aspects dans la mise en œuvre visuelle pour la population, le panneau ne suffit pas et cela nécessite des aménagements et des autorisations.

M. Betty complète en disant qu'au niveau technique il y a des visions différentes et cela a évolué, dans les services de la Ville, un peu plus vite qu'au niveau du Canton, en termes de mobilité. Il y a des prises de position politique en disant qu'on veut moins de circulation d'ici à 2030, donc on a quitté plus vite la démarche consistant à faire une étude de circulation en estimant le trafic. On ne fait pas de calculs qui ont autant de chances d'être justes que d'être faux sur de la projection de trafic. Cela fait deux ans et demi que les services municipaux ont basculé dans cet état d'esprit et on devra expliquer que la mesure qu'on va prendre ne va pas avoir un effet négatif sur autre chose. Il y a tout le processus d'autorisations de construire et d'arrêtés de circulation. Par exemple, pour le quai du Cheval-Blanc, quand ils sont venus au Conseil municipal pour le vote de la proposition travaux, ils avaient l'autorisation de construire qui était en voie d'être délivrée. Elle l'a été après avoir été votée. Il a été demandé d'élargir la partie dédiée aux cycles, en supprimant des stationnements. Cela a valu une autorisation de construire complémentaire, mais on ne l'a toujours pas aujourd'hui. Il a fallu produire un nouveau dossier, mais après on repasse dans l'instruction comme dans le premier dossier construit. C'est tous les services cantonaux qui sont impliqués. Cela s'impose à eux, c'est légal et réglementaire. Il y a la même chose pour les arrêtés de circulation: on ne touche à rien géométriquement parlant et on pose un panneau. Préalablement, il faut préparer les documents et on les soumet au Canton. Parfois, on les soumet à la Ville. Dans certains cas, il donne droit aussi à recours de n'importe quel citoyen. Pour l'esplanade des Vernets, on espère faire une première étape pour supprimer les stationnements côté Arve et les dédier à des vélos, sachant que le chantier se développera en bordure. C'est

un arrêté de circulation. On peut compenser les places enlevées dans le parking d'Uni-Mail. On a dû déposer les éléments au mois de juin cette année. Il espère que l'arrêté sera bientôt en force.

M^{me} Perler complète en prenant l'exemple du quai des Bergues. Pour que les cyclistes comprennent qu'ils ne peuvent plus passer, on a placé des bacs avec des arbres et des chaises. Cela n'a pas suffi pour que les cyclistes comprennent qu'ils n'avaient plus le droit de passer. C'est l'illustration que cela nécessite des aménagements un petit peu plus élaborés.

M. Betty prend l'exemple de la rue Sillem, fermée à toute circulation en été, dans le quartier des Eaux-Vives. On a pris un arrêté de circulation définitif pour la mise en place de la piétonisation définitive. Les services cantonaux sont d'accord avec eux. L'arrêté de circulation nécessite une enquête publique et donne droit à un recours. Aujourd'hui, il y a un recours. On essaie de trouver un terrain d'entente pour lever le recours.

Une commissaire indique que, si elle a bien compris, le boulevard urbain sera non motorisé.

M. Betty nuance en disant qu'il sera motorisé avec du transport collectif et une voie de voiture par sens, ce qui est moins qu'aujourd'hui.

Elle relève que les intervenants ont dit que la pétition arrive trop tôt. Elle se demande si les pétitionnaires devront tout recommencer.

M^{me} Perler répète que cela ne va pas être immédiat. Le Conseil administratif ne pourra pas exécuter la volonté du Conseil municipal, dans l'immédiat, si la pétition est acceptée.

Un commissaire remarque qu'il n'y a pas de prévision de trafic, mais il souhaiterait connaître les objectifs. Quel est l'objectif de réduction du trafic de transit avec ce qui est prévu, notamment le boulevard urbain et l'aménagement du quai du Cheval-Blanc? Ce sont des axes principaux qui entrent dans le quartier. Qu'est-ce que cela va donner au niveau du trafic de transit?

M. Betty indique qu'ils se sont basés sur l'objectif du Canton qui est d'avoir moins 40% de trafic motorisé d'ici à 2030. On a des visions qui ne sont pas tout à fait identiques entre les services municipaux et cantonaux. L'objectif global est de réduire le trafic selon ces échéances. Cela se traduit par des stationnements à modifier et à supprimer, ainsi que par du report modal sur des transports collectifs. En début d'année, le Conseil municipal sera sollicité pour des axes importants de transports en commun et également pour une réduction des gabarits routiers.

Le commissaire remarque que la réduction de 40% signifie qu'au lieu de 20 000 voitures, il y en aura toujours 12 000. Est-ce qu'il y a un autre moyen que la fermeture d'une rue ou de mettre un panneau? Si oui, quels autres moyens?

M. Betty répond que l'objectif est de maîtriser où passent les 12 000 véhicules et de les diriger sur des axes identifiés comme la route des Jeunes et le boulevard des Acacias, qui vont chuter en termes de trafic, si on considère ces -40%. De ces axes, on dessert, par poches, les quartiers. Dans les quartiers, il n'y a plus de transit à avoir. La desserte inter-quartiers devrait s'effectuer sur le boulevard urbain et une accessibilité par la route des Jeunes et par la route des Acacias et ensuite une desserte par poche de quartier. L'idée est de canaliser le trafic qui restera, mais qu'il n'y ait pas de trafic dans le quartier (qui n'a pas lieu d'être).

Ledit commissaire leur demande s'ils pensent que les 12 000 voitures vont prendre la rue des Ronzades et la rue du Grand-Bureau.

M. Betty répond que dispatcher le trafic est l'enjeu de demain.

M. Doessegger ajoute que la question de qualification du trafic n'est pas simple à faire. C'est difficile de permettre à l'un et pas à l'autre, de dire oui pour aller chez soi, mais pas au transit, c'est l'objectif final. On ne peut pas garantir que 100% du transit sera terminé.

M^{me} Perler ajoute qu'on doit rendre le parcours complexe pour que les automobilistes y renoncent.

Un commissaire remarque que la demande des pétitionnaires est réalisable à l'horizon 2023-2026. Il a du mal à comprendre la lecture de la carte des projets en cours. On aura la rue de Carouge fermée au trafic, mais la voie verte ne sera pas fermée au trafic.

M. Betty indique qu'elle ne sera pas fermée mais grandement limitée.

Il demande comment ils imaginent un parcours, depuis Carouge, pour aller à l'hôpital.

M. Betty montre les axes sur la carte. L'axe secondaire pour aller à l'hôpital est le pont de la Fontenette et le boulevard Rosaie/Lombard. Aujourd'hui, cela dépend de l'origine de la personne qui souhaite s'y rendre, mais il faut utiliser la moyenne ceinture et les axes secondaires pour qu'il n'y ait plus de trafic dans le reste des quartiers.

Il regrette, pour la rue de Carouge et plus largement pour le secteur, qu'ils ne soient pas suffisamment informés et qu'ils n'aient pas plus de détails. Ils doivent attendre de voir pour avoir M^{me} Perler en commission des pétitions pour avoir des informations.

M^{me} Perler avance qu'elle demande que les informations soient émises régulièrement. Elle s'apprête à solliciter une séance de commission sur plusieurs dossiers, dont la rue de Carouge pour laquelle cela fait plusieurs mois que les

conseillers municipaux et les conseillères municipales n'ont pas de nouvelles, afin d'expliquer l'avancement du projet.

Le président se disait qu'on n'avait pas forcément l'idée de l'impact sur une moyenne ceinture. Ce serait intéressant de voir où on pourra plus circuler ou moins. Il demande s'ils ont une vision d'ensemble. A la Servette, il n'avait pas vu qu'en venant depuis les Nations, on ne pourra plus tourner à gauche sur la rue de la Servette, mais on pourra tourner à gauche quand on arrive sur les Charmilles, alors qu'avant on était obligé d'aller jusqu'à Saint-Jean. La rue de Montbrillant va être fermée aussi. Le plan directeur ou la moyenne ceinture sur les plans du Canton donnent peu d'informations à ce niveau-là.

M. Betty indique qu'on commence à avoir une consolidation Canton-Ville.

M^{me} Perler convient que ce n'est pas simple à comprendre si on n'est pas ingénieur de la circulation. Rien n'empêche une commission de solliciter le Canton pour la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Elle ne se verrait pas le faire à la place du Canton.

M. Betty ajoute qu'il y a une mise en place de la LMCE et la hiérarchie du réseau que le Canton a fait évoluer en même temps que la logique de stratégie des vitesses, en lien avec l'ordonnance sur le bruit. On est à bout touchant de trouver une image consolidée.

Un commissaire demande aux intervenants s'ils ne craignent pas que le plan change en cas de changement de majorité à partir de juin 2023.

M^{me} Perler répond que la démocratie, c'est la démocratie, ce n'est pas une question de changement de majorité ou pas. Le magistrat en charge des transports actuel a pris des décisions courageuses.

Le président a l'impression que ce qui arrive dans les concertations et les mesures va répondre à cette pétition.

M^{me} Perler recommande d'accepter la pétition. Ce serait la démonstration que le Conseil municipal soutient les signataires de cette pétition. Cela ne peut aller que dans le sens d'un soutien.

Le président demande pourquoi on ne mettrait pas des panneaux «riverains autorisés».

M. Betty indique qu'il faut un arrêté de circulation. Si on met «sauf riverains autorisés», on aura tout autant de voitures si on n'a pas de mesures restrictives et répressives.

M^{me} Perler indique que la notion de «riverain autorisé» est souple. Si l'on emprunte la rue en disant qu'on veut acheter un bouquet de fleurs, est-on un riverain autorisé ou pas? Tout le monde a une raison pour être autorisé à s'y rendre.

Discussion, suite des travaux et vote éventuel

Le président demande s'il y a d'autres demandes d'auditions, de discussions, de prises de position ou si on peut passer au vote.

Un commissaire comprend la volonté des habitants de pacifier leur quartier mais en même temps les réponses proposées sont abstraites. On prévoit 40% de trafic en moins, c'est l'objectif que le Canton fixe, mais on n'a aucune idée si les mesures prises auront un impact ou non. A Genève, il y a une augmentation d'immatriculations de véhicules, tout comme une augmentation du nombre d'habitants. Il se fait du souci pour la mobilité, mais plus dans le fait qu'elle puisse être cohérente et qu'elle puisse faire circuler tout le monde. Leur demande ne serait pas réalisée avant de nombreuses années. Il n'a pas encore de position arrêtée.

Un commissaire répond qu'il y a des objectifs clairs au niveau du Canton et de la Ville. Pour les atteindre, il faut des aménagements comme cela. Aucun de nous n'a de boule de cristal pour savoir ce que sera la mobilité dans quinze ou vingt ans, mais il faut donner les moyens pour la mobilité que la population souhaite. C'est le sens de la pétition étudiée ce soir.

Séance du 9 janvier 2023

Audition de M. Olivier Caumel, directeur de la Direction régionale Rhône-Arve de l'Office cantonal des transports (OCT), et de M. Antoine Gillot, ingénieur à l'OCT

M. Caumel commence la présentation. Ils aimeraient informer les membres de la commission des pétitions que les communes et villes ont des compétences dans le cadre du désenchevêtrement tel que voulu par M. Longchamp en son temps. Il y a des compétences dans les réseaux de quartier non structurants qui permettent aux communes et aux villes de pouvoir gérer le trafic sur du réseau de quartier non structurant. Dans la hiérarchie du réseau, il y a du réseau primaire, secondaire et de quartier. Le réseau de quartier non structurant n'est pas un réseau en tant que tel, dans la LMCE, mais il est sous compétence communale qui permet notamment à chaque commune de faire une interdiction comme elle l'entend ou comme elle l'entend vis-à-vis de ses habitants. Le département n'a rien à dire sur les compétences communales en termes de mobilité. La volonté du Conseil d'Etat est d'éradiquer le trafic de transit, là où il n'est pas voulu. Cette classification est administrative. Il n'y a aucun GPS qui va donner un itinéraire sur lequel on privilégie un réseau structurant ou non structurant.

Par rapport à cela, libre aux communes de gérer leur trafic et l'accessibilité de leur quartier. Si on éradique le trafic de transit, cela aura un impact sur l'accessibilité aux entreprises, les activités, pour les commerces ainsi que pour les habitants. Il faut que la commune regarde quel intérêt elle a de changer un chemin de

circulation sans préfériter les activités citées. Par exemple, à Cartigny, il y a une interdiction de tourner à gauche en lien avec un horaire. C'est pour tout le monde, ce n'est pas «riverains exceptés». Riverains exceptés est incontrôlable pour un secteur aussi grand, en sachant que les visiteurs des commerces sont des riverains. Par conséquent, la police ne veut plus contrôler ces interdictions. Il faut que les mesures contraignantes s'appliquent à tout le monde. Dans le quartier des Noirettes, il a été développé des schémas de circulation avec les riverains, qu'ils soient habitants, commerçants ou entrepreneurs.

Dans la pétition, il y a deux questions: dans le cadre de la révision du plan d'action routier 2023-2027, il était demandé de ne pas passer en réseau secondaire. Il montre la hiérarchie du réseau actuel sur la présentation. Toujours sur ladite présentation, il montre une proposition. La Ville de Genève a demandé de déclasser la rue des Epinettes en réseau de quartier, alors qu'elle fait aujourd'hui partie du réseau secondaire. Au regard de la loi, on ne peut pas faire devenir un réseau primaire ou secondaire en cul de sac. La proposition: si on passe la rue des Epinettes en réseau de quartier, alors il faut mettre la rue du Grand-Bureau en réseau secondaire pour avoir une continuité du réseau secondaire.

Il évoquait les schémas de circulation. Ils ont regardé en prenant les données FCD TOM TOM alimentées par tous ceux qui utilisent un objet connecté qui est tracé. Il ne s'agit pas de chiffres concernant l'origine des véhicules. Il faut prendre ces chiffres avec des pincettes. Il faut retenir qu'à l'heure de pointe du matin, en extrapolant (car on ne connaît pas précisément les origines et destinations des personnes) les chiffres sortis de la matrice, on aurait entre 20 et 30% qui correspondraient à du trafic de transit, principalement en provenance de la route des Jeunes, via l'avenue de la Praille et qui traverse l'Arve. En heures de pointe du soir, pour les 100%, on est également entre 20 à 30% des véhicules qui sont réellement en transit depuis la route des Acacias et en direction du boulevard des Promenades et de la rue Jacques-Grosselin. A l'heure de pointe du matin, sur la rue du Grand-Bureau, on a 500 véhicules à l'heure. En valeur absolue, cela correspond à 100-150 véhicules qui sont réellement en transit. A l'heure de pointe du matin, c'est l'hypercentre qui est attracteur. On s'attend à avoir la majorité du trafic qui vient le matin et le soir qui repart. C'est le contraire, car on a 120 véhicules le matin dans le sens Ville et 375 dans l'autre sens. A l'heure de pointe du soir, on a 180 qui entre sur la rue du Grand-Bureau et 450 dans l'autre sens.

Sur ce réseau de quartier, l'Etat de Genève n'a pas à décider quels devraient être les chemins de circulation. C'est à la Ville de prendre ces mesures. Le département encourage fortement la Ville de Genève à le faire, mais ce n'est pas une mince affaire de convaincre tout le monde sur un secteur si grand. Avec le terme «riverains exceptés», on est tous riverains quelque part, car on va acheter, rendre visite à quelqu'un, etc. C'est aussi privatiser le domaine public en quelque sorte. La seule possibilité que l'Etat puisse avoir en coordination avec la Ville de

Genève, c'est qu'il a la mainmise sur l'ensemble des carrefours à feux. On pourrait se dire que de limiter le temps de vert sur le tourner à gauche pour éviter que les gens s'échappent de la route des Acacias serait une solution. Cependant, à la mise en service du tram, le tourner à gauche pour entrer sur Ronzades a été calculé par rapport à la charge de trafic qui doit venir. Si on réduit un petit peu plus le temps de vert, on va créer ce qu'on avait avant. L'effet domino fait que l'entrecroisement du tram au niveau d'Uni Mail sera problématique. Le Canton ne peut pas faire une régulation préétablie la circulation du tram. Si, au niveau du carrefour Montfalcon, Grand-Bureau et Grosselin, avec la Ville, pour éviter le trafic, on limite le temps de vert, le trafic se reportera sur d'autres artères.

M. Gillot rappelle qu'il y a la LMCE qui catégorise cette zone en zone 2. Le flux doit être canalisé par les routes alentours, notamment la route des Acacias. La loi est donc claire sur le fait que le trafic ne doit pas passer par là.

Questions des commissaires

Une commissaire trouve cela très instructif. Cela a l'air très compliqué de gérer tout cela. On fait état du trafic de transit, mais le problème c'est le trafic « trop de voitures ». Peu importe sa raison d'être. Comment on fait pour réguler ce trafic s'il y en a trop? Si on bouche le secteur qui nous intéresse et qu'on aimerait que cela se reporte sur la route des Acacias, pourquoi les voitures n'y vont-elles pas? Il y a un P+R Etoile, est-ce qu'il y a assez de places? On a une pétition sur un petit quartier, mais c'est une question globale à Genève. En regardant sur le site du Canton, il y avait une attention sur les axes structurants pour qu'ils favorisent le transfert modal et l'intermodalité. Est-ce que c'est le cas?

M. Caumel pense qu'on sort complètement de la pétition, mais il y répond volontiers. On est dans un débat général de la mobilité du Canton de Genève. Il peut faire part de la volonté du Conseil d'Etat ou les objectifs en lien avec 40% de déplacements kilométriques automobiles en moins. Cela doit répondre à l'une des préoccupations des élus. Le Conseil d'Etat doit respecter les exigences de la Confédération. Cela se traduit comment? Cela se traduit par un report modal. La problématique actuelle est aussi le stationnement. Si les voitures bougent, c'est qu'elles vont se garer à un endroit pour se garer à un autre endroit. Dans tous les parkings gérés par le Canton, les abonnements ont été résiliés à tous les pendulaires. C'est une première démarche de la part du Canton. Il y a des plans de mobilité d'entreprise encouragés avec des labels pour les inciter à demander à leurs employés de venir autrement qu'en voiture. Plus de 50% des gens qui travaillent à Genève ont une place de parking. Sur les 50%, il y a encore 50% pour lesquels les places sont payées par l'entreprise. Le Canton encourage les employeurs à donner d'autres alternatives en offrant des abonnements de bus, par exemple. Il y avait l'entreprise JTI qui était aux Acacias, maintenant déplacée

à Sécheron. Ils avaient 2000 places de stationnement et aujourd'hui il n'y en a plus que 160. L'entreprise a profité du déménagement pour entreprendre diverses actions afin d'encourager les employés à venir autrement qu'en voiture et de faire un report modal sur le vélo, avec des constructions de douches, de vestiaires, avec un système de reprise de costume et l'employé peut venir le chercher le lendemain et aussi sur les transports publics.

M. Gillot précise qu'une des particularités est qu'on est sur un tissu bâti, sur lequel il y a peu de projets. Pour tous les projets de mobilité structurants, on a toujours la composante multimodale: il faut que les bus aient des sites propres, les vélos doivent avoir plus de place, les piétons doivent avoir de la place. Si on veut que les gens changent leur pratique de mobilité, il faut réorganiser de manière à faciliter les alternatives à la voiture individuelle, comme c'est le cas, par exemple, dans le projet de boulevard urbain sur la rue François-Dussaud. Le P+R Etoile est le parking le plus complet, car il est en plein centre et proche de l'autoroute. Il sera complété puis déplacé vers Trèfle-Blanc et on aura 1000 places au lieu de 500. On le met à l'extérieur du centre de l'agglomération, connecté directement à la ceinture urbaine.

Un commissaire aimerait une précision. On parlait d'environ 150 véhicules qui transitent dans les rues concernées par la pétition. Pour le département, 150 véhicules par jour en transit, c'est beaucoup?

M. Caumel rappelle que c'est 150 véhicules par heure. Pourquoi les véhicules transitent par ces rues? C'est parce que la route des Acacias est congestionnée, alors qu'aux heures creuses elle l'est moins.

Le commissaire reprend en demandant si ces 150 véhicules qui transitent par heure de pointe sont dans les normes. Il demande s'il s'agit d'un chiffre faible ou élevé.

M. Caumel juge que c'est faible.

M. Gillot ajoute que cela équivaut à deux véhicules par minute.

M. Caumel donne un autre exemple. Pour la traversée de Soral, en heure de pointe, on a 900 véhicules par heure.

Le commissaire comprend qu'actuellement le mieux est l'ennemi du bien. En écoutant l'exposé, il retient que ce qui est demandé par la pétition pourrait créer d'autres problèmes ailleurs.

M. Caumel répond que c'est un Tetris puissance 10. Il trouve bien que les communes aient des compétences pour résoudre les problèmes de circulation. Si on interdit un mouvement pour enlever le trafic sur la rue du Grand-Bureau, c'est comme si on met un caillou dans une rivière, l'eau le contournera et passera tout

de même par un autre endroit. La Ville de Genève peut faire ce qu'elle veut, mais par la suite elle doit assumer ses choix vis-à-vis du commerçant qui n'arrive plus à se faire livrer, etc. C'est ce qu'on a vécu avec la rue des Noirettes, à Carouge. Ils encouragent les communes et Villes à enlever le trafic là où il n'a pas lieu d'être. C'est très compliqué sur un secteur aussi dense que ce quartier de la Ville de Genève.

M. Caumel confirme. Le Canton a la mainmise sur les feux. En arrivant sur la place des Charmilles depuis l'avenue d'Aire, pour tourner à droite direction Saint-Jean, le temps de vert était équivalent pour traverser le quartier de Saint-Jean que pour aller tout droit en direction de la place des Charmilles. Avec les feux, ils ont réglé au minimum le temps de vert, pour inciter les gens à aller en direction de la place des Charmilles. Ils ont réglé le feu et il est aussi activé par le bus. Quand il expliquait cela, ce sont les moyens que le Canton a à disposition qui ne sont pas des prérogatives communales. Si les gens s'échappent par la route des Acacias, traversent Carouge, pour sortir au Rondeau, la Ville pourrait dire que ce n'est pas compliqué en interdisant un mouvement au niveau du feu. Si on commence à réduire le temps de vert à cet endroit, il faudra augmenter la présélection. Sinon, la présélection pour tourner à gauche va embêter les gens qui vont tout droit et cela va créer un bouchon. Au surplus, il y a l'entrecroisement du tram qui est latéral sur Uni Mail et les Transports publics genevois (TPG) disent que cela ne fonctionnera pas.

Un commissaire aimerait les entendre sur les solutions concrètes qui existent. Par exemple, les potelets qui montent et qui descendent comme en Vieille-Ville sans qu'on qualifie la zone de «riverains exceptés», car cela resterait accessible. Cela ne privatise en rien l'espace. Sur les potelets, quels sont concrètement les points dont il faut tenir compte si on veut en mettre? Il imagine qu'il y a des schémas de liste de personnes autorisées. Il faudrait peut-être réaménager complètement ces rues et faire des bandes de roulement où il y a deux traces pour les voitures et aux alentours, où il y a de l'herbe, par exemple, quelque chose de moins incitatif, pour que cela décourage les voitures. Si on vient avec ce genre de demandes, de quoi doit-on tenir compte?

M. Caumel indique que la Ville fait ce qu'elle veut sur une partie des rues de la hiérarchie du réseau routier qui sont de sa compétence (réseau de quartier non structurant). Partout où il y a une ligne de bus, le Canton aura la mainmise, car il ne veut pas que le bus ne puisse plus circuler (ce qui est en jaune sur le schéma). Tant qu'on ne prétérise pas le parcours du bus, le Canton donnera un préavis favorable. A Cartigny, c'est un schéma de circulation horaire afin de ne pas marquer «riverains exceptés». Il y a une interdiction de tourner à gauche de 6 h à 9 h pour tout le monde, y compris les habitants. Ils ont fait un essai sur une année afin d'évaluer cela. Ce sont des mesures qu'ils encouragent fortement. Pour la deuxième question, ce n'est pas parce qu'on met une zone 30 qu'on aura moins

de trafic. Par expérience, tant qu'on ne ferme pas physiquement, les gens passeront toujours. Ce n'est pas avec un aménagement paysager qu'on décourage les personnes de circuler.

Un commissaire regrette la présentation. La politique de mobilité, on ne la fait pas par rapport à ce qu'on a, mais par rapport à ce qu'on veut. La réponse est micro-locale. Du moment où la voiture est déjà là, c'est déjà trop tard. Que peut faire la Ville ou le Canton en amont pour éviter cela?

M. Caumel rappelle que les leviers d'action ont été évoqués. Le plan d'action du stationnement est en cours d'étude au Grand Conseil. En Ville de Genève, dans le cadre de l'ex-caserne des Vernets, les ratios de stationnement définis sont d'une place pour deux logements, mais dans le futur, dans le quartier des Acacias, ce sera une place pour quatre logements. Le P+R Etoile sera détruit ou dédié aux habitants et les parkings «habitants» seront décentralisés. Avoir la voiture en bas de chez soi, cela encourage le fait de la prendre pour une courte distance.

Il demande si on n'arrive pas à faire sortir ce trafic.

M. Caumel répond que si on veut s'attaquer au trafic, il faut aussi s'attaquer au 80 ou 75% qui restent, qui ne sont pas du transit.

Un commissaire a une question sur la hiérarchie. Quand on a une demande, qui décide? Pour une demande de passer d'une zone à une autre par exemple, qui a le dernier mot?

M. Caumel répond que c'est le Grand Conseil. Ils ont fait des propositions pour le prochain plan d'action de réseau routier 2023-2027 avec des cohérences de changement en lien avec les nouveaux logements.

Le commissaire avance que selon la majorité qu'on aura en avril, sur le fond, c'est possible de s'apercevoir qu'on était trop sur le blocage.

M. Caumel répond que la Confédération demande 40% en moins de déplacement motorisé d'ici à 2030.

Séance du 20 mars 2023

Discussions et vote

Un commissaire du Parti libéral-radical résume en disant que la volonté est de revoir la circulation autour de ces rues. C'est plus compliqué qu'il n'y paraît. Il a posé la question de savoir si un trafic important transitait dans les rues: la réponse était négative de la part de l'OCT. Le Parti libéral-radical serait en défaveur de la pétition, car cela ne lui paraît pas être du ressort de la commission des pétitions de savoir quelle est la meilleure solution, de savoir s'il faut fermer au trafic et les conséquences de la fermeture des voies de circulation au trafic.

Un commissaire du Parti socialiste indique qu'il y a quelque chose à faire. On a des attentes de citoyens pour une vie un peu plus calme dans leur quartier. Ils ont peur de ce qui va venir. Le Parti socialiste soutient un système où on arrive à dérouler un tapis rouge pour les gens qui ont besoin d'utiliser une voiture, qui sont moins nombreux que le nombre de personnes qui utilisent une voiture au centre-ville. Les voitures au centre-ville, pour la plupart, sont dotées de plaques genevoises, occupées par une personne, a priori qui n'est pas à mobilité réduite et qui n'est pas trop chargée. Il faut s'assurer de libérer le centre-ville du trafic individuel motorisé. L'art. 190 Cst/GE a été invoqué indiquant le libre choix du moyen de transport; cela veut dire favoriser la mobilité douce. On s'assure que ceux qui pourraient faire autrement que prendre un véhicule ne les fassent plus. C'est une responsabilité que le Parti socialiste prend en essayant de ne pas promettre aux gens des choses impossibles. Ce n'est plus possible que tout le monde ait la voiture au centre-ville. Il y a une demande claire de limiter le trafic de transit. Il propose qu'on y réponde favorablement, car la Ville a des compétences en la matière et qu'elle doit assumer derrière; elle le fera. Il propose le renvoi au Conseil administratif, car la pétition n'est pas réalisée, loin de là.

Une commissaire du Centre rappelle que ces routes sont proches du PAV, il y a déjà un aménagement prévu pour une voie verte. Aujourd'hui, on est dans un site où tout est à faire en matière de circulation. Elle pense que si on renvoie la pétition au Conseil administratif, c'est pour dire aussi «tenez compte des habitants», étant donné que tout est à faire. Au vu de la densité à venir, elle pense que les habitants ont le droit d'être entendus sur les craintes générées par l'augmentation du trafic dans leurs rues. Elle est pour le renvoi afin que le Conseil administratif trouve une solution adéquate.

Le commissaire du Parti libéral-radical revient sur l'audition de l'OCT. On nous parle de 500 véhicules passant aux heures de pointe entre 7 h et 10 h. Sur les 100% des véhicules, entre 20 à 30% sont des véhicules réellement en transit via la route des Acacias, cela représente 100-150 véhicules. Il comprend la position du Parti socialiste même s'il ne la partage pas, mais on ne peut pas complètement changer les choses. Si on ferme une rue, on déplace le problème. Il ne voit pas l'intérêt de réduire le trafic alors que la pétition est signée par 36 personnes sur le papier et par 70 personnes en ligne, parce qu'ils ne sont pas contents d'avoir des véhicules passant devant chez eux entre 7 h et 10 h. Il y a une réduction du transport privé individuel avec le Léman express, le développement des voies de tram et de bus. Sur 500 véhicules, c'est 100 à 150 véhicules qui viennent de loin. Les autres représentent les habitants du quartier. Si on ferme la rue, on déplace le problème sur les Acacias, déjà congestionnés. Il faut trouver une solution. Est-ce que trouver une solution, c'est de dire aux 70 personnes qu'on va trouver un moyen d'enlever le nombre de véhicules qui passent? Ces véhicules seront présents, même s'il y en a 50 de moins. Si les 500 véhicules

ne passent plus dans cette rue, ils passeront dans une autre rue. C'est un enfer ailleurs pour d'autres habitants.

Le président relit la pétition et constate qu'elle demande d'empêcher le trafic individuel motorisé de transit dans les rues de quartier, de garantir l'accès motorisé local (habitants, commerces et entreprises) et de favoriser les mobilités actives et les transports publics.

Un commissaire du groupe des Vert-e-s avance que les demandes des habitants ne sont pas nouvelles. Cela a été le cas l'an dernier pour les 30 km/h aux Charmilles. Les habitants ne pouvaient pas dormir, ni ouvrir les fenêtres, etc. Cette problématique revient. Ce secteur est en périphérie de la Ville, est sous-doté en infrastructures et croule sous le trafic de transit. La mobilité qu'on veut demain est claire, avec la stratégie climatique municipale et avec le plan climat cantonal, avec une diminution du trafic de 40% dans huit ans. Aujourd'hui, c'est de la responsabilité de la Ville. La Ville fait des demandes qui ne sont pas forcément soutenues par le Canton. Il est temps d'aller de l'avant, encore plus lorsque cela vient des demandes d'habitants. Les Vert-e-s souhaitent le renvoi de la pétition au Conseil administratif.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois pense que sur le fond, personnellement, il ne connaît plus beaucoup d'utilisateurs de véhicule qui, sans avoir un besoin impérieux de l'utiliser, vont d'un parking en Ville pour aller dans un autre parking en Ville. Le transport public va se faire mais pas en huit ans. Pour le trafic de transit, c'est très difficile de déterminer que c'est du trafic de transit. Il pense que les aménagements au PAV avec le boulevard urbain vont diminuer le trafic dans cette partie de Carouge et des Acacias. La pétition n'est pas réalisable. Il pense qu'il faut laisser faire ceux qui savent faire. Il y a un plan de trafic qui donne une nette incitation à la mobilité douce et il faut donc laisser ce plan se faire et revoir la situation ensuite. On peut classer la pétition. Si, après les aménagements, le problème persiste, on pourra agir.

Une commissaire d'Ensemble à gauche dit que cela lui rappelle quand elle habitait à Carouge. En tant que membres de l'association de quartier de la Praille, ils avaient obtenu des modifications sur Carouge. On pourrait aussi en avoir à Genève. On a compris que c'est compliqué, mais on travaille pour l'avenir. Ensemble à gauche soutient cette pétition.

Un commissaire du Parti libéral-radical remarque qu'il suffit de s'arrêter à la première demande de la pétition, soit d'empêcher le trafic individuel motorisé de transit dans les rues de quartier. On ne peut pas faire cela. On ne peut pas dire à des gens «vous entrez dans une rue, mais vous, vous ne pouvez pas». Qu'est-ce qu'on veut donner comme message? Casser le trafic de transit, c'est impossible. Quand il a posé la question si les 150 véhicules par heure de transit étaient un nombre important, l'OCT a répondu que c'était faible. Le mieux est l'ennemi du

bien. On veut faire mieux, mais on est dans des rues où il n’y a pas beaucoup de trafic, si ce n’est aux heures de pointe. Ce ne sont pas des rues congestionnées. Si on ferme la rue, quelles sont les solutions pour les habitants? Il ne voit pas comment on peut se dire que c’est une bonne idée de fermer cette rue. Cette solution n’en est pas une, car c’est déplacer le problème ailleurs. Il y aura toujours des voitures. Il faut prendre en compte la réalité des choses. On parle d’une rue qui a, selon l’OCT, un trafic de transit faible. Il y aurait d’autres rues auxquelles s’attacher si on veut donner ce signal-là.

Un commissaire du groupe des Vert-e-s constate que, si le trafic de transit est faible, il faut la fermer. On doit aller dans le sens de la mobilité qu’on veut. Il y a une ceinture urbaine qui se développe. On est à l’aube d’aménagements majeurs dans le nord de la rue des Acacias, avec un PLQ qui réduit l’espace de la voiture. On connaît les craintes des habitants des Acacias de vivre dans un quartier, mis à la marge, dans un quartier qui sera peu avantagé par rapport à ce qui va venir. On ne peut pas les laisser dans ce trafic mobilisé alors qu’au nord et à l’ouest on fera de la place à la mobilité douce. Les points de vue du Canton, on les connaît. Il y a une stratégie cantonale pour le climat. Si, pour le Canton c’est faible, on peut aller de l’avant et leur laisser la place.

Le commissaire du Parti socialiste rappelle l’art. 22c de l’ordonnance sur la signalisation de la zone piétonne (il lit l’article). Les engins assimilés à des véhicules sont des trottinettes. L’alinéa 2 signifie qu’une zone piétonne ne veut pas dire plus jamais de voitures. On considère un espace piéton, mais on tolère un passage de véhicule à l’allure du pas. Si on fait une zone piétonne, cela répond à la demande des pétitionnaires. Il ne comprend pas qu’à Genève il y ait un blocage pour les zones piétonnes, alors que dans d’autres villes cela marche. Il ne sait plus quoi dire pour inciter à soutenir les zones piétonnes. Plus il y a de routes, plus il y aura de voitures. C’est simple à comprendre. Le Parti socialiste soutient le renvoi de la pétition au Conseil administratif.

Le commissaire du Parti libéral-radical reprend les propos de M. Caumel, lors de son audition: «La Ville de Genève peut faire ce qu’elle veut mais, par la suite, elle doit assumer ses choix vis-à-vis du commerçant qui n’arrive plus à se faire livrer, etc. C’est ce qu’on a vécu avec la rue des Noirettes, à Carouge. Ils encouragent les communes et Villes à enlever le trafic là où il n’a pas lieu d’être. C’est très compliqué sur un secteur aussi dense que ce quartier de la Ville de Genève.» On est dans un quartier où il y a 5000 personnes dans un rayon de 500 m, alors que la pétition n’a reçu que 76 signatures. M. Caumel avait poursuivi en disant que «ce n’est pas parce qu’on met une zone 30 qu’on aura moins de trafic. Par expérience, tant qu’on ne ferme pas physiquement, les gens passeront toujours. Ce n’est pas avec un aménagement paysager qu’on décourage les personnes de circuler.» On n’en voudra pas à une famille d’avoir une voiture et d’emmener sa famille en montagne.

Un commissaire du Parti libéral-radical indique qu'il y a des villes en Europe où les zones piétonnes fonctionnent très bien. Les zones piétonnes bien réalisées, c'est avec des parkings aux abords. En effet, une personne à mobilité réduite qui ne peut pas se déplacer de manière optimale, elle a besoin qu'on la prenne en bas de chez elle pour l'emmener chez le médecin. Quand on ferme complètement une rue, elle n'est jamais vraiment fermée, car après il y a des vélos ou des trottinettes qui font en sorte que les piétons se trouvent encore accidentés. Lors d'un référendum, on a refusé des rues piétonnes en votation populaire, on doit respecter la volonté des personnes qui votent. Quand on a un fonctionnaire qui dit qu'il y a du trafic mais pas tant que cela, laissons faire. D'ici dix ans, il n'y aura que des véhicules électriques, ils ne font pas de bruit. C'est plutôt les scooters qui seraient à bannir, car eux sont très bruyants.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois revient sur la liberté du choix de transport ressortant de notre Constitution cantonale. Ceux qui veulent aller contre, il faut proposer une modification de la Constitution cantonale. L'utilisation à tort et à travers des zones piétonnes, zones de rencontre, le résultat ne va pas être correct. Ce sont des endroits où on ne peut pas mettre des zones piétonnes, si c'est dans des zones où le trafic est trop dense ce ne sera plus une zone piétonne; on aura les inconvénients du trafic et de la zone piétonne. A la rue Camille-Martin, des dizaines de véhicules entrent et sortent, alors qu'il s'agit d'une zone de rencontre. Dans les zones 30, on ne peut plus traverser une rue, car le véhicule à 30 ne s'arrête pas. Il appelle à la prudence pour les freins au trafic qui ne freinent rien du tout.

Le président met au vote le renvoi de la pétition P-474 au Conseil administratif.

Par 10 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 LC) contre 5 non (3 PLR, 1 MCG, 1 UDC), le renvoi est accepté.

Un commissaire du Parti libéral-radical annonce un rapport de minorité.

Annexes:

- pétition P-474
- documents et illustrations diverses (séance du 17 octobre 2022)
- présentation Powerpoint de l'OCT (séance du 9 janvier 2023)

P-474

Pétition AHPT/AHA
c/o Thomas Dagonnier
Rue Caroline 44
1227 Carouge

Carouge, le 14 septembre 2022

Service du Conseil municipal	
15 SEP. 2022	
Déposé par :	Traité par :
Yvanne et Justine	MEC

Conseil Municipal de la Ville de Carouge
A l'attention du Bureau et
de la Commission des Pétitions
Place du Marché, 14
1227 Carouge

Pétition adressée au Grand Conseil,
aux conseils municipaux des villes de Genève et de Carouge :
« **Stop au trafic de transit à travers Carouge-Nord et les Acacias** »

Madame, monsieur,

Nous vous faisons parvenir cette pétition adressée conjointement au Grand Conseil et aux autorités municipales des villes de Genève et de Carouge au vu des compétences partagées. Elle demande la mise en place d'un nouveau plan de circulation pour empêcher le trafic de transit important au cœur des quartiers d'habitations de Carouge-Nord et des Acacias.

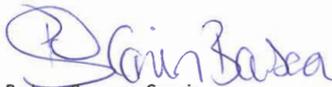
Celle-ci est accompagnée de 39 signatures manuscrites et 67 signatures électroniques, récoltées du 22 août au 14 septembre et uniquement dans le quartier et via nos membres.

Elle fait écho aux problèmes actuels liés au trafic routier, y compris de poids lourds, mais aussi des craintes quant à son augmentation future au vu des développements du PAV et des changements annoncés du réseau routier. La hiérarchie proposée en juin nous a incité à réagir sans plus attendre : elle ne tient pas compte du caractère résidentiel de nos quartiers et des nombreux écoliers, habitants et autres usagers qui le fréquentent. Ils seront confrontés à un trafic motorisé grandissant, notamment autour des écoles et des lieux de vie.

Diverses solutions existent pour empêcher le trafic de transit sans nuire aux déplacements individuels motorisés et sont déjà mise en place partiellement (Noirettes) ou à plus grande échelle ailleurs. Nous espérons un traitement favorable de cette pétition pour qu'un nouveau plan de circulation adapté soit rapidement mis en place pour le bien-être de tous.

Nous restons à disposition pour détailler les problèmes évoqués et expliquer les solutions proposées,

Pour l'Association des Habitants de la Praille et des Tours (AHPT)



Barbara Perruzzo-Carmin
Rue Jacques-Grosselin 7
1227 Carouge

Pour l'association des Habitants des Acacias (AHA)



Dominique Legast-Anor
Rue Gustave-Revillod 11
1227 Les Acacias



Thomas Dagonnier
Rue Caroline 44
1227 Carouge

Pour apaiser nos quartiers – stop au trafic de transit à travers Carouge-Nord et les Acacias

Alors que le PAV se construit, les habitants de la Praille et des Acacias sont forcés de constater qu'aucune mesure n'est prise ni prévue face aux problèmes de circulation actuels des quartiers existants et des habitants actuels.

Aujourd'hui déjà, un flux continu de près de plus 20'000 véhicules y transitent chaque jour. La hiérarchie routière n'est pas respectée et ce qui devrait être de paisibles rues de quartier se transforment en boulevards bruyants et dangereux.

La sécurité n'est pas assurée alors qu'il s'agit pourtant d'une zone 30. 10 patrouilleurs sont nécessaires pour les enfants qui se rendent à l'école.

Les premiers camions réveillent les résidents dès 5h du matin et contribuent avec les 2 roues motorisés aux **dépassements des normes de protection du bruit**. A beaucoup d'endroits, est **impossible de garder les fenêtres ouvertes** et rafraîchir les appartements alors que les canicules se succèdent.

Nous demandons aux villes de Genève et de Carouge d'anticiper les changements à venir et de mettre en place rapidement un nouveau plan de circulation visant à

- **Empêcher le trafic individuel motorisé de transit dans les rues de quartier**
- Garantir l'accès motorisé local (habitants, commerces et entreprises)
- Favoriser les mobilités actives et les transports publics

C'est ce qui a été fait avec succès autour de la rue des Noirettes et qui pourrait être renforcé et étendu à tout le secteur de Carouge-Nord et des Acacias. Cette mesure pourrait être réalisée rapidement à l'aide de restrictions de trafic et d'aménagements légers, sans travaux lourds ni coûteux de génie civil.

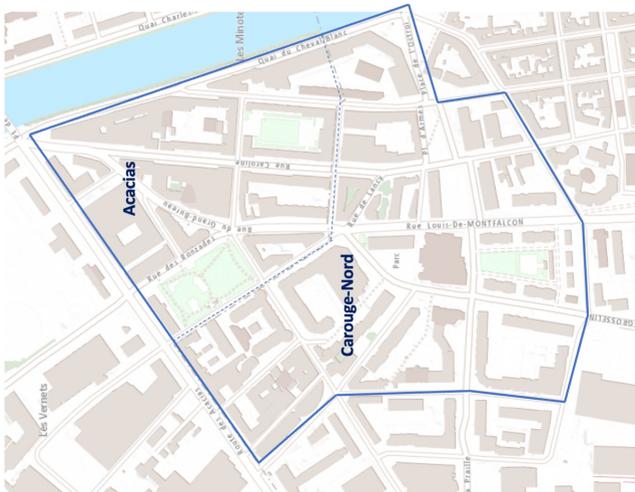
Nous demandons au canton de soutenir et d'accompagner les villes dans cette démarche, d'adapter la hiérarchie du réseau routier en supprimant les axes secondaires traversant le quartier et à renoncer à la création d'un nouvel axe secondaire sur la rue du Grand-Bureau

Les associations d'habitants,

Association des Habitants
de la Praille et des Tours (AHPT)

Association des Habitants
des Acacias (AHA)

Stop au trafic de transit à travers Carouge-Nord et les Acacias



Hierarchie du réseau routier
(Loi sur les Routes - Art. 3A)

(Transit :)

1 Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.

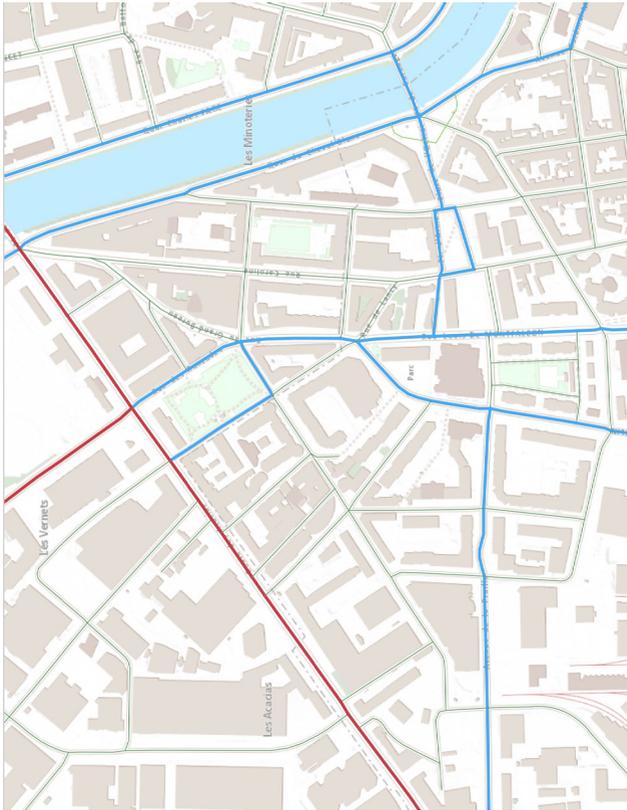
2 Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

(Desserte :)

3 Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

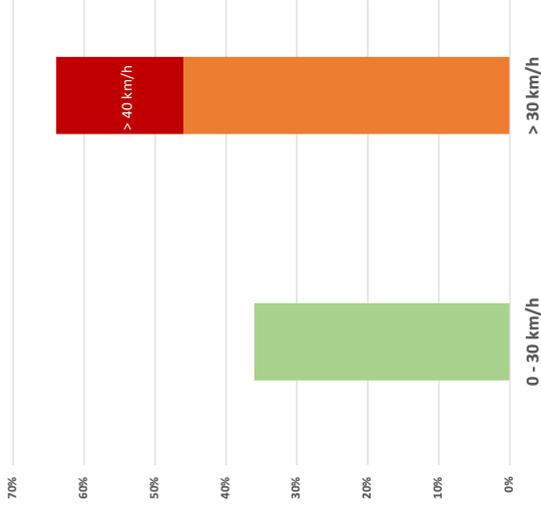


- 1 Réseau Primaire échanges / transit
- 2 Réseau Secondaire échanges / transit
- 3 Réseau de quartier déserte locale



Source : SITG

2/3 des automobilistes ne respectent pas le 30 km/h à l'approche d'un passage piéton – malgré le seuil



Source : radar pédagogique,
Police Municipale (Ville de Genève)

**Raccourci sauvage pour les poids lourds
depuis la zone industrielle (Route des Jeunes)
via av. de la Praille - rue Caroline**

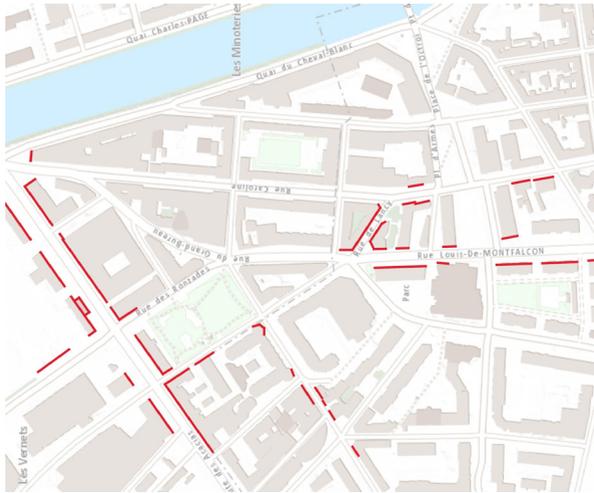
Un matin à 7h01, Rue de Lancy/Caroline



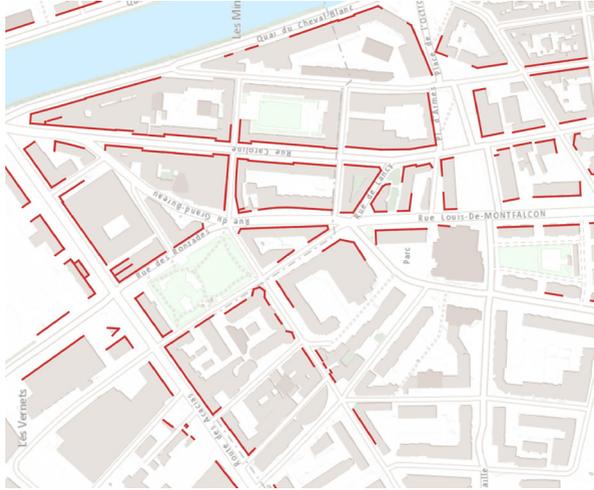
Bruit Routier - Dépassements de la valeur limite d'immission

(SITG, d'après le Degré de Sensibilité III - OPB)

Diurnes (> 65 dB)



Nocturnes (> 55 dB)



Source : SITG

Ilot de chaleur



Source : SITG

Project de révision de la hiérarchie routière

- Actuelle



- Projet annoncé (7 juin 2022)



Ville de Genève :

Suppression d'axes secondaires traversant les quartiers de

- Cité
- Champel
- Cluses
- Jonction-Plainpalais
- St-Gervais

Mais

- Consolidation de l'axe "Grand-Bureau" à travers le quartier résidentiel des Acacias

(détails page suivante)

**Exemple : rue du Grand-Bureau,
au centre du quartier des Acacias, entre le parc et la future voie verte**

Aujourd'hui



Deux visions pour demain :

Celle du projet "Migros Acacias" de l'UBS

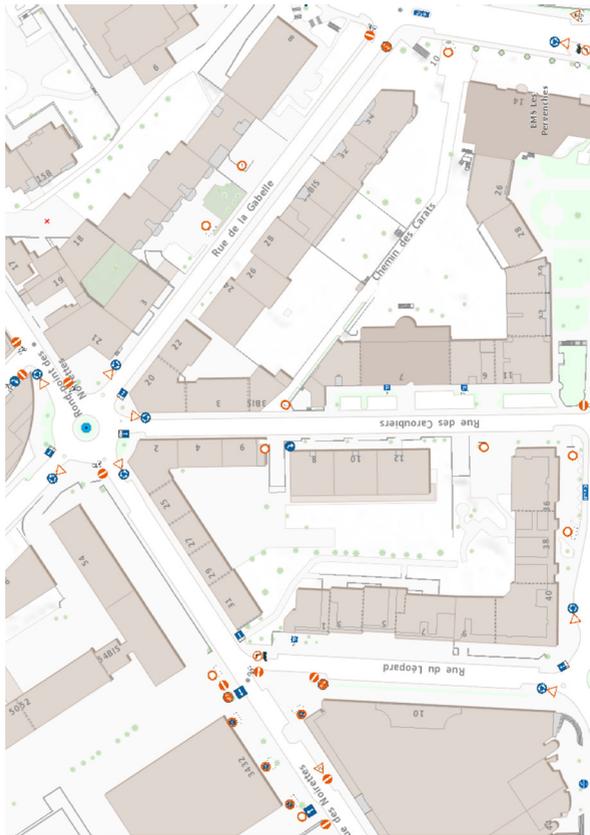
Rue du Lièvre : parcelle privée qui sera piétonnisée et végétalisée
Rue du Grand-Bureau : imagination d'une zone de rencontre



Celle du Canton : transformation en route secondaire

suppression probable du sens unique,
augmentation du trafic automobile

Solution mise en place sur quelques rues aux Noirettes (Carouge) - plan de circulation restrictif



Exemples actuels de restrictions spécifiques

Interdictions aux poids lourds :

Rue du Léopard



Rue de la Débridée



Autorisations uniquement pour les TPG :

TPG, riverains et professionnels

Bel-Air
(Ville de Genève)



Exemples de restrictions horaires

Chêne-Bougeries (Conches)



Ville de Fribourg (Jura)



Ville de Fribourg (Vignettaz)



Près de l'école de la Vignettaz, à Fribourg, une borne rétractable permet de fermer la rue à la circulation à divers moments de la journée.

**Exemples de filtres modaux :
transit seulement pour les mobilités actives**

Rue des Pervenches :



Chêne-Bougerie :
- Chemin des Buclines



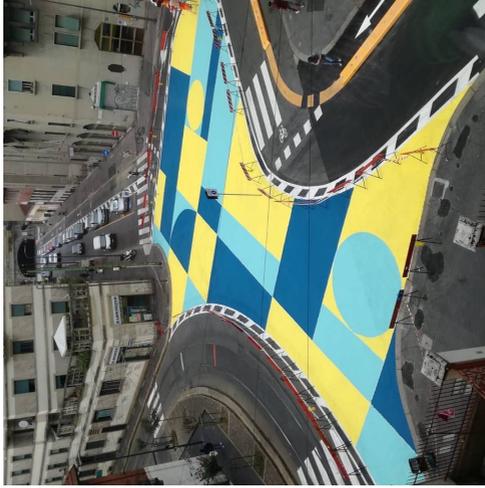
- Gradelle



Exemples de limitations à des carrefours existants



Zwolle, Pays-Bas

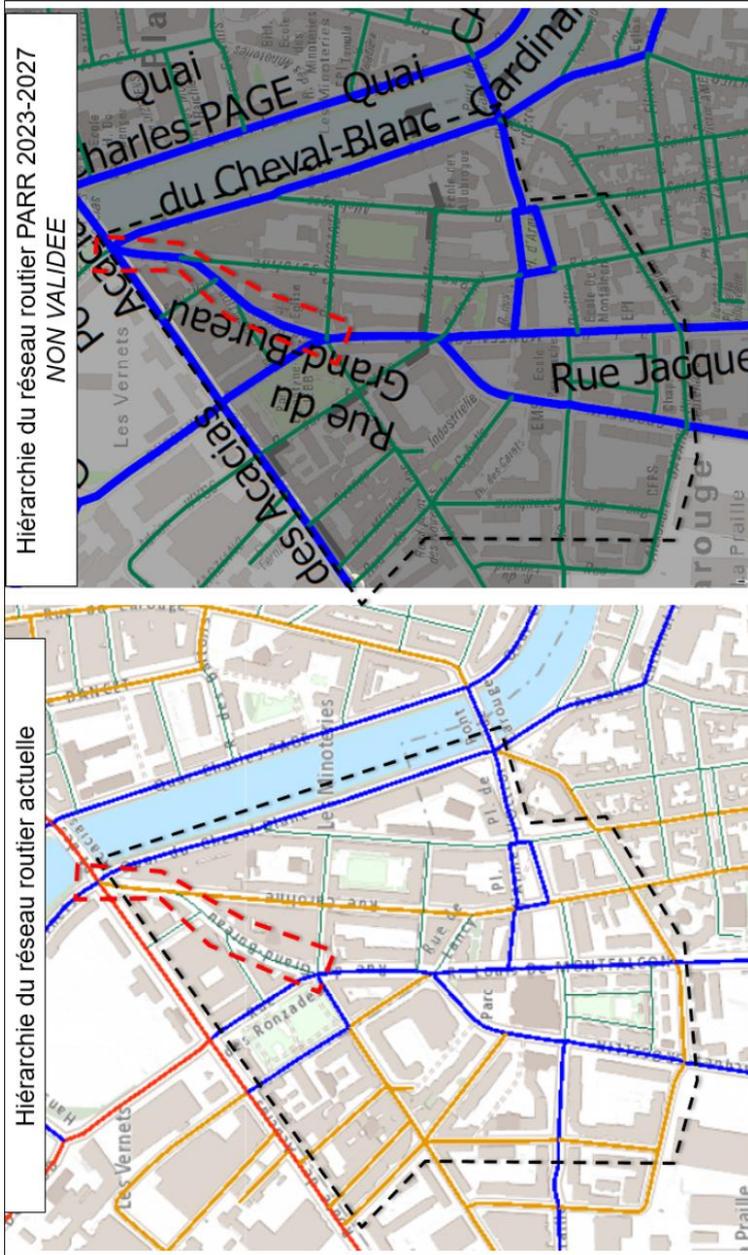


via Venini, Milan

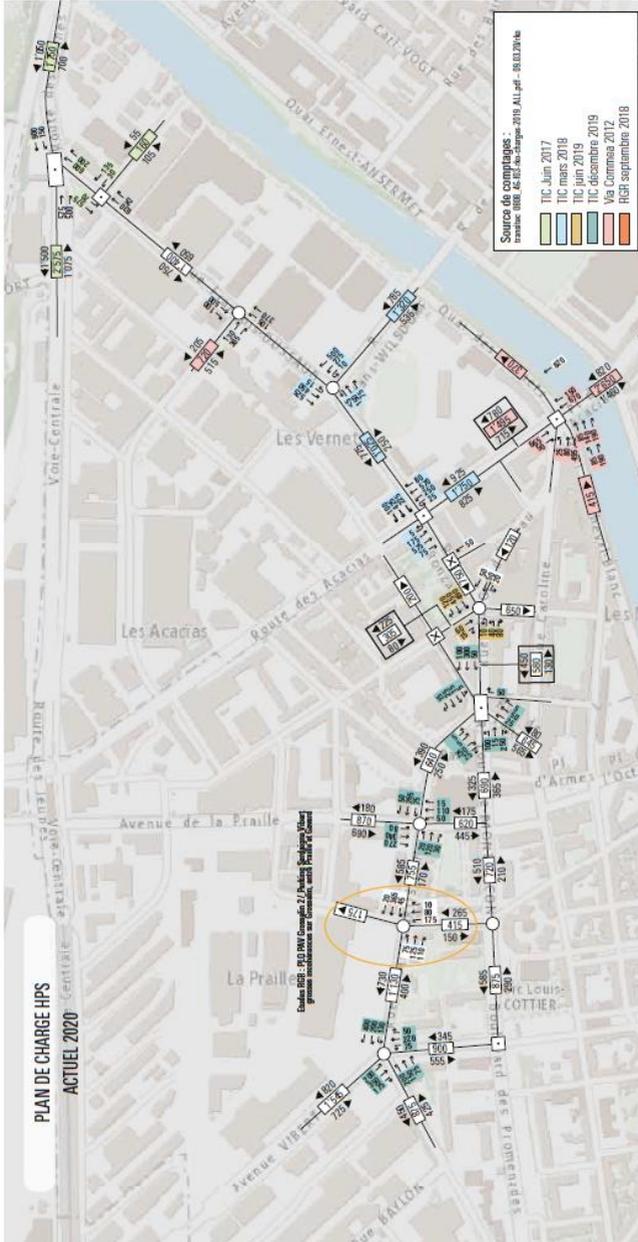
COMMISSION DES PÉTITIONS

P 474 STOP AU TRAFIC DE TRANSIT À TRAVERS
CAROUGE-NORD ET LES ACACIAS
09.01.2023

P474 STOP AU TRAFIC DE TRANSIT

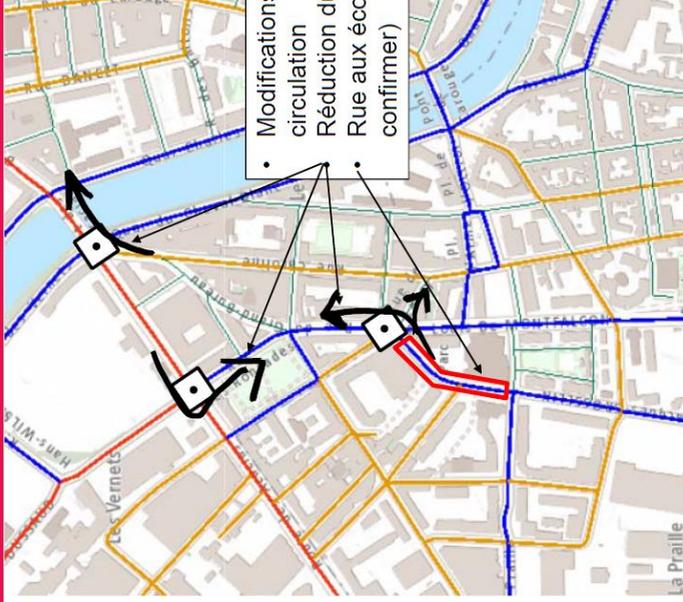


P474 STOP AU TRAFIC DE TRANSIT



P474 STOP AU TRAFIC DE TRANSIT

PISTES D'ACTION À ANALYSER



25/11/2022 - Page 4

21 juillet 2023

B. Rapport de minorité de M. Maxime Provini.

Le présent rapport représente la position de la minorité de la commission des pétitions concernant la pétition P-474, qui demande d'arrêter le trafic de transit à travers Carouge-Nord et les Acacias.

Le Parti libéral-radical a annoncé un rapport de minorité afin de détailler les raisons pour lesquelles il a décidé de ne pas recommander le renvoi au Conseil administratif de cette pétition.

Compétences de la commission

Les commissaires du Parti libéral-radical estiment que décider de la meilleure solution pour le problème du trafic de transit et évaluer les conséquences de la fermeture des voies de circulation ne relève pas de notre compétence en tant que commission. Ils soutiennent que ces questions doivent être traitées par le Conseil administratif, qui dispose des connaissances et des ressources nécessaires pour prendre des décisions éclairées.

Impact sur d'autres zones

Il est important de souligner que la fermeture d'une rue dans Carouge-Nord pourrait simplement déplacer le problème du trafic de transit vers d'autres zones, en particulier les Acacias, qui sont déjà congestionnées. Il y a un risque de créer des problèmes de circulation ailleurs en cherchant à résoudre celui-ci.

Il convient aussi de souligner le faible nombre de signatures: bien que la pétition ait recueilli 36 signatures sur papier et 70 signatures en ligne, ces chiffres représentent une minorité par rapport à la population totale de la zone concernée. Il convient de noter que cette zone compte environ 5000 habitants dans un rayon de 500 m. C'est pourquoi nous estimons que les préoccupations exprimées dans la pétition ne sont pas suffisamment représentatives de l'ensemble de la communauté et que d'autres consultations plus larges pourraient être nécessaires pour prendre des décisions équilibrées.

Par ailleurs, selon les informations fournies par l'Office cantonal des transports (OCT), le trafic de transit dans les rues concernées est considéré comme faible. Aux heures de pointe entre 7 h et 10 h, on estime que seuls 20 à 30% des 500 véhicules qui passent sont réellement en transit, soit environ 100 à 150 véhi-

cules. Les commissaires du Parti libéral-radical estiment que la fermeture d'une rue pour un nombre aussi limité de véhicules en transit ne serait pas justifiée.

En conclusion, bien que nous reconnaissons les préoccupations des pétitionnaires concernant le trafic de transit à Carouge-Nord et aux Acacias, nous estimons que les décisions relatives au trafic de transit doivent être prises par les autorités compétentes, en tenant compte de l'ensemble de la situation et en évaluant les effets potentiels des mesures proposées.

Par ailleurs ce rapport de minorité fait aussi écho à celui déposé pour la pétition P-473, où cette fois-ci la majorité a décidé de classer la pétition.

En agissant ainsi, la majorité faillit à son devoir de représenter tous les habitants de notre cité, en favorisant ceux qui demandent la fermeture de rues et rejetant complètement les demandes des commerçants; le Conseil municipal envoie ainsi un très mauvais signal démocratique à nos concitoyens.