

22 janvier 2013

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition: «Garantie d'accessibilité au et dans le quartier des Eaux-Vives».

Rapport de M^{me} Danièle Magnin.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions lors de la séance plénière du Conseil municipal du 20 avril 2011. La commission, sous la présidence successive de M. Pascal Rubeli et M^{me} Sandrine Burger, a étudié cette pétition lors de 6 séances qui ont eu lieu les 19 septembre, 7 et 14 novembre 2011, 16 avril, 10 et 17 septembre 2012.

La rapporteuse remercie chaleureusement M^{mes} Danaé Frangoulis, Tamara Saggini et MM. Daniel Zaugg et Léonard Jeannet-Micheli pour la clarté et la précision de leurs notes de séances.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 19 septembre 2011

Audition des pétitionnaires représentés par M^{me} Borgstedt, présidente de l'Association des intérêts des Eaux-Vives (AIEV), et de M. Bailly, retraité, parent, et secrétaire de l'AIEV

M. Bailly présente la pétition, qui a réuni 2076 signatures, expliquant qu'elle fait suite à deux pétitions adressées au Conseil municipal, en 2002, avec 2664 signatures, et au Conseil d'Etat, en 2004, avec 1912 signatures. Elles demandaient la garantie de la libre circulation pour tous types de véhicules confondus dans le quartier des Eaux-Vives.

L'AIEV regroupe commerçants et habitants domiciliés dans le quartier. La pétition P-265 fait suite aux contacts de l'association avec des commerçants du quartier. L'AIEV a été avertie du projet de fermeture de la rue de Montchoisy, dans les deux sens, ainsi que de la fermeture de la rue des Eaux-Vives dans le sens place des Eaux-Vives-Cologny, sur un petit tronçon, afin d'éviter le trafic de transit. Cela leur causait du souci. En décembre 2010, des contacts et des réunions ont eu lieu avec les habitants et les commerçants des Eaux-Vives. Cette contestation a eu un grand écho puisque la pétition comporte 2076 signatures. L'AIEV a reçu de nombreuses lettres des commerçants situés sur le tronçon à

fermer (sur la rue Montchoisy, entre la rue du 31-Décembre et la rue Maunoir). Un autre moyen utilisé pour réduire le trafic de transit a été le placement du bas du quartier des Eaux-Vives en zone 30 km/h, entre les rues de Frontenex et des Eaux-Vives, ainsi qu'entre les rues William-Favre et Pictet-de-Rochemont. Selon une étude effectuée par un étudiant HES, il avait été proposé de fermer un bout de la rue Montchoisy et de la rue des Eaux-Vives, à l'époque de M. Ferazzino, avec, en sus, des plans qui divisaient le quartier de la zone 30 km/h en quatre îlots.

Les quatre îlots se situent à gauche en haut de la rue Montchoisy et à gauche en bas de la rue du 31-Décembre ainsi qu'en bas et de manière symétrique à droite de ces rues. Or, le rapport préliminaire concernant la zone 30 km/h ne mentionne pas ces fermetures ni, d'ailleurs, l'ajout de pistes cyclables à contre-sens qui ont néanmoins été incluses.

Le sujet concerne le trafic de transit et les chiffres relevés ont été contestés à de nombreuses reprises par l'AIEV. Cependant, si on interroge les commerçants, on se rend compte, effectivement, qu'il y a un transit, mais que beaucoup de ces transits sont des clients de commerces des Eaux-Vives.

La Migros de la rue des Eaux-Vives ne sert pas que les clients du bas du quartier. Idem pour Denner et le couturier sis à l'angle des rues Maunoir et de Montchoisy, dont les clients proviennent aussi bien des Eaux-Vives que de Morges, de Versoix et de Cologny. Bien que non commerçant, l'auditionné se rend compte du problème et fait observer aux commissaires, prenant exemple des pizzerias, qu'à l'heure des repas, nombre de véhicules n'ont pas des plaques que genevoises (VD, FR, France, etc.).

L'auditionné déclare que les touristes sont très attirés par le quartier, notamment par les quais, l'ambiance et les parcs. Contrairement à ce qui est affirmé par ses opposants, il ne pense pas que les touristes viennent uniquement par les quais puisque leur but, *in fine*, est de venir aussi manger une glace, une pizza, bref, se servir des commerces des Eaux-Vives. Le bon sens l'amène à comprendre, par exemple, que les quatre salons de coiffure de la rue du Simplon ne pourraient marcher sans transit. Le moyen de transit (vélo, voiture, moto ou bus) importe peu.

Le cloisonnement gêne l'AIEV. L'auditionné cite les parkings privés qui côtoient les parkings publics gérés par M^{me} Salerno. Les parkings qui se situent sous le préau de l'école des Vollandes et sous le préau de l'école de Montchoisy peuvent accueillir un grand nombre de voitures. Il cite aussi les places dont dispose le restaurant Cinecitta pour ses clients. La situation est identique pour le garage de Montchoisy, Auto Secours, qui dispose du droit d'enlever les voitures mal parquées.

Ces éléments permettent de conclure que de nombreuses personnes viennent se parquer dans le quartier. Il est aussi mentionné le fait que le nouvel agencement du quartier, avec les places en épi et les zones 30 km/h, rendent de nombreux détours nécessaires. En effet, il y a des commerces dans toutes les rues des Eaux-Vives et chaque commerce se fait livrer par des camions qui bloquent complètement la circulation à certaines heures. L'AIEV a reçu des plaintes de certains exploitants des Eaux-Vives qui demandent que l'accessibilité soit facilitée, sans quoi ils seront contraints de déplacer leur commerce ailleurs.

Bien qu'étant un quartier du centre-ville, les Eaux-Vives se trouvent déjà en périphérie du centre névralgique de Genève. Si on veut maintenir le lien entre le quartier et le centre, il faut aussi maintenir les libertés nécessaires. La garantie de la liberté économique doit bénéficier du respect de certaines règles. Les loyers augmentent à chaque changement de commerçant, mis à part pour les commerces bien institués, ce qui joue en défaveur du développement du quartier.

L'auditionné donne en exemple un salon lavoir qui a reçu son congé parce qu'il n'entraînait plus dans le standing de l'immeuble après la rénovation de la façade. M. Bailly affirme que l'on voit toutes sortes de clients s'y rendre et il mentionne des clients en Porsche avec plaques anglaises. Il insiste sur le fait qu'obliger les gens à venir en bus va avoir pour conséquence de diminuer le nombre de clients et donc de défavoriser les commerces.

Il compare cette situation au marché des halles de Rive. Il lui paraît clair que ce marché va bien au-delà des habitants du centre-ville et des Eaux-Vives. M. Bailly assure que, sans le parking sous-terrain permettant aux clients de se parquer pour faire leurs courses, le chiffre d'affaire des commerçants des halles serait certainement moindre. Il dit vouloir éviter que cela ne se produise aux Eaux-Vives. Autre exemple de la problématique de l'accessibilité: la pharmacie des Eaux-Vives, spécialisée dans une certaine offre de produits naturels et particuliers. Un manque d'accessibilité au quartier aurait pour conséquence de diminuer ses revenus et de causer des dommages à sa clientèle.

Ces éléments nécessitent une ouverture du quartier. Il conclut par l'indication d'un élément, certes indirect, qu'il a lu dans un journal suisse-allemand. Il cite l'article en question qui indique que la construction d'une voie de détournement du trafic routier a causé, en un an, des pertes de 53% à 70% pour les commerces du centre, privé de son trafic de transit. Cet exemple probant montre l'importance de garantir l'accessibilité.

Les membres de l'AIEV seraient certes heureux d'avoir moins de passage dans les rues, mais, dans le contexte diminution de trafic en raison de l'aménagement de la zone 30 km/h, ceux qui veulent et doivent se rendre aux Eaux-Vives ont besoin d'un minimum d'accessibilité, et c'est ce que la pétition demande. Le pétitionnaire conclut que la liberté est l'ouverture pour tous.

Discussion et questions

Un commissaire du Parti libéral-radical demande si le projet de fermeture de la rue Montchoisy a été réalisé. Il lui est répondu que rien n'a été concrétisé pour le moment et qu'il n'existe aucun signe d'une concrétisation imminente.

La pétitionnaire rappelle le moratoire du 15 décembre qui a été voté par le Conseil d'Etat en ce qui concerne les nouveaux aménagements. Il est précisé que la zone 30 km/h, ayant été proposée antérieurement à ce vote, n'est pas soumise au moratoire. A la question du commissaire du Parti libéral-radical il est précisé que la rue Montchoisy fait partie du réseau secondaire, également située en zone 30 km/h.

Sur demande du même commissaire, l'engagement est donné par les pétitionnaires de remettre les courriers des commerçants et le plan au secrétariat du Conseil municipal

A la date de l'audition des pétitionnaires, une audition par le Grand Conseil n'est pas prévue.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien demande quel est leur pronostic s'agissant de l'aménagement du quartier des Eaux-Vives en zone 30 km/h, et quelle est la situation du stationnement dans le quartier, pas seulement des places en épi.

Les pétitionnaires répondent que les places en épi sont beaucoup plus contraignantes qu'une modération de trafic, car cela revient à rendre impossible certains trafics en raison, notamment, des camions qui bloquent le passage. Cette manière de procéder n'est pas une modération de trafic mais bien un moyen de rendre la fluidité du trafic impossible, comportant de plus des nuisances écologiques, sonores, etc. Les places en zones blanches et bleues sont en nombre nettement insuffisant, notamment en période scolaire, des Fêtes de Genève et de tourisme. Cela nuit autant aux habitants qu'aux touristes.

S'agissant du fonctionnement de la zone 30 km/h, les études effectuées à ce sujet font état d'un trafic se situant entre 25 et 38 km/h, rendant les aménagements effectués sur certains tronçons quasiment inutiles. Un décalage est observé selon le type de véhicule. Les vélos peuvent atteindre 50 km/h en descente, dans la rue du 31 Décembre, quand les voitures et motos sont limitées à 30 km/h ou coincées par des camions. De plus, l'installation de pistes cyclables à contre-sens constitue un danger supplémentaire au lieu de rendre le trafic plus fluide.

Il est rappelé que les places en épi, qui imposent une limitation de vitesse conséquente, posent la question de l'utilité de la limitation à 30 km/h. La pétitionnaire, M^{me} Borgstedt, souligne les dangers qu'ajoutent ces aménagements et les incohérences par rapport au plan de la ville de Genève. Elle cite un texte tiré

du plan d'aménagement dans lequel la Ville affirme que l'aménagement du quartier en zone 30 km/h permet aux piétons de traverser la route n'importe où, mais que les véhicules motorisés restent prioritaires. Elle se demande en quoi cela est favorable aux piétons et y voit même un danger considérable pour ces derniers. Elle cite aussi l'exemple de la transformation des stops en priorités de droite, ce qui crée une situation fort dangereuse au croisement de la rue du 31-Décembre et de la rue Montchoisy, notamment.

Un commissaire du Parti libéral-radical demande aux pétitionnaires si, dans l'hypothèse où les possibilités de parking seraient améliorées, cela changerait leur appréciation concernant la fréquentation des commerces. Il lui est répondu que les statistiques indiquent que les ménages habitant Genève ont moins de voitures qu'auparavant, mais qu'ils ne sont pas les seuls à vivre dans cette ville. L'Office fédéral de la statistique (OFS) et le Touring Club Suisse (TCS) ont constaté une augmentation des déplacements en véhicules motorisés quatre ou deux-roues. Ces déplacements doivent être pris en compte pour le constat de la densité du trafic. La question demeure posée de savoir si une amélioration du stationnement réglerait le problème sachant, notamment, qu'il ne peut être affirmé que les clients de la pharmacie vont se parquer dans un parking sous-terrain simplement pour s'y rendre. Il est ajouté que le parking Eaux-Vives 2000 n'est plus ouvert la nuit depuis quelque temps, ce qui engendre encore plus de manque de places de parc.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois s'inquiète du passage des véhicules de secours dans de telles conditions. Elle demande si, en raison des rétrécissements des rues, leur accès n'est pas rendu plus difficile, notamment pour les ambulances, les pompiers, etc.

La pétitionnaire confirme cette inquiétude. Il est aussi précisé que le problème est le même pour Auto Secours. Le pétitionnaire dit avoir vu des ambulances ne pas pouvoir sortir de leur garage, à la rue de l'Avenir, en raison de l'étroitesse de la rue ajoutée à la présence d'une voiture mal parquée. Les difficultés rencontrées augmentent depuis le changement d'architecture dans le quartier, ce qui est aussi le cas pour les livraisons lourdes (fuel), ou les véhicules SIS, etc.

Selon une commissaire socialiste, il est normal que de nombreuses places manquent dans les villes avec beaucoup de véhicules. Elle précise que les trois premières demandes de la pétition sont déjà en route et elle aimerait savoir ce qu'il en est de la quatrième. Il lui paraît évident que le maintien de la fluidité n'est pas garanti et demande aux pétitionnaires s'ils ont des solutions concrètes à proposer.

Selon l'auditionné, des possibilités d'y remédier existent, la priorité étant de ne pas ajouter des dangers supplémentaires en créant des pistes cyclables à contre-sens dans des rues étroites. Ensuite, de remettre des places de stationnement dans le quartier, mais en les améliorant, par exemple en procédant à des

avancements de trottoirs, afin d'empêcher les véhicules de stationner dans l'angle et de donner plus de visibilité aux piétons. Il ne comprend pas pourquoi, sur certaines rues, les passages piétons ont été peints. Il pense aussi qu'un avancement de trottoir permettrait d'ajouter des places pour les vélos ou pour certains véhicules. Finalement, il est d'avis qu'il faudrait supprimer les places en épi qui ne servent ni à diminuer la vitesse, ni à améliorer la fluidité, cet aménagement étant simplement inutile. La pétitionnaire ajoute que la quatrième demande a été élaborée avant l'instauration des places en épi et la peinture des pistes cyclables.

Le président demande si d'autres auditions semblent nécessaires aux commissionnaires.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien indique connaître très bien le quartier et qu'il aurait pu beaucoup discuter ce qui a été avancé par les pétitionnaires. Cependant, il annonce s'en abstenir, mais indique qu'il souhaiterait auditionner les autorités pour en savoir un peu plus. Il précise qu'il lui semble surtout important d'auditionner quelqu'un du département de M. Pagani, voire de l'Etat. Il propose donc l'audition de M. Pagani ou de l'un de ses services.

Une commissaire des Verts rejoint un commissaire du Parti démocrate-chrétien et voudrait auditionner les services de M. Pagani et le directeur de la Direction générale de la mobilité (DGM), M. de la Crettaz. Elle souhaite l'auditionner dans un deuxième temps, parce que c'est son service qui est chargé de ces réaménagements.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre souhaite revenir sur l'intervention d'un commissaire démocrate-chrétien. Il précise que le but initial des travaux était d'améliorer la situation, alors que ce qui a été fait lui semble être une augmentation des dangers plutôt qu'une quelconque amélioration. Il cite l'exemple des places en épi. Il affirme ne pas être sûr qu'on roule moins vite grâce à cela. Il pense que c'est une perte de places et une catastrophe au niveau pratique. Il constate que c'est dangereux et très mal fait, et il pense que la Ville ne va procéder à aucune intervention à ce sujet. Il ne voit donc pas à quoi servirait l'audition de M. Pagani.

Un commissaire d'Ensemble à gauche pense que, avec cette pétition, on touche l'éternelle question de la circulation en ville de Genève. Il a constaté, en regardant les numéros des plaques genevoises, qu'on serait arrivé à quelques 700 000 véhicules en circulation pour 480 000 personnes environ, sur un territoire restreint et encasté. Il affirme que nous sommes tous des ingénieurs de la circulation dans notre quartier, mais il pense qu'il y a, en amont de ces problèmes, la question de la circulation qui se pose plus largement au niveau du canton.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle au commissaire d'Ensemble à gauche qu'il faut s'en tenir à la question posée, soit celle

des auditions complémentaires souhaitées par les commissaires. Le commissaire d'Ensemble à gauche répond qu'il compte exercer son droit de parole et qu'il ne reçoit d'ordres que du président. Le commissaire d'Ensemble à gauche poursuit en indiquant que la plupart des déplacements faits en ville le sont pour les loisirs, sans compter les véhicules en transit. Malgré le respect qu'il porte aux pétitionnaires, il ne pense pas que de tels problèmes puissent être réglés par la commission des pétitions, et il pense que l'audition de M. Pagani est une bonne idée. Par ailleurs, il fait part de ses doutes concernant l'affirmation de M. Bailly concernant le fait que les vélos peuvent atteindre 50 km/h en ville en descente. Cette affirmation le laisse perplexe.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois pense qu'auditionner la Ville et l'Etat constitue une tribune supplémentaire pour eux de soutenir la position qu'ils défendent. Elle pense qu'il serait mieux d'auditionner des commerçants, des habitants ou des enseignants. Elle témoigne elle-même de l'absurdité des aménagements en expliquant que, chaque fois qu'elle fait ses courses ou se rend à différents endroits dans le quartier, les piétons ne peuvent pas voir la route et ne peuvent anticiper les véhicules qui sont susceptibles de venir d'en face. Cela lui fait penser au président Pompidou qui demandait aux députés de l'Assemblée nationale «d'arrêter d'emmerder les français». Elle souhaiterait que, à Genève, on arrête d'emmerder les genevois. La commissaire du Mouvement citoyens genevois souhaite aussi donner l'exemple du commerçant en dessous de Manor qui a été auditionné par le passé devant la commission des pétitions, qui a expliqué alors qu'il avait dû licencier un employé en raison de la fermeture des rues alentour qui a engendré une diminution de ses revenus. Elle trouve donc nécessaire d'auditionner des habitants, des commerçants, des directeurs d'écoles, par exemple de l'école des Vollandes, du 31-Décembre ou des Eaux-Vives pour savoir ce que ces aménagements changent pour les enfants se rendant à l'école. Le président remercie la commissaire du Mouvement citoyens genevois d'avoir tenu un discours se concentrant sur les auditions, ce à quoi la commissaire répond qu'elle ne fait que s'expliquer, tout comme l'a fait son collègue, le commissaire d'Ensemble à gauche.

Le président indique qu'il se doutait de la raison mais qu'il souhaiterait poursuivre afin de procéder à un éventuel vote sur des auditions. Par ailleurs, il rappelle à la commissaire du Mouvement citoyens genevois que, si elle est contre l'audition de M. Pagani, elle peut refuser cette audition lors du vote. D'autre part, il prend note du fait qu'elle souhaite auditionner des habitants et/ou commerçants des Eaux-Vives, mais il indique qu'elle n'a pas mentionné de nom précis et que cela doit être le cas pour procéder au vote. La commissaire du Mouvement citoyens genevois demande alors l'audition de M. Spuhler ainsi que celle de M. Haas. Elle souhaite, en parallèle, que soit auditionné quelqu'un de responsable de l'école des Eaux-Vives et de celle des Vollandes. Elle rappelle aussi aux membres qu'un grave accident avait eu lieu à la rue des Vollandes au cours duquel un enfant est décédé. Le président demande à la commissaire du Mouvement

citoyens genevois si elle souhaite auditionner le directeur de l'école des Eaux-Vives. La commissaire propose plutôt le directeur de l'école des Vollandes, ainsi que le pharmacien. Le président prend note et arrête là la liste des auditionnés proposés par la commissaire du Mouvement citoyens genevois.

Une commissaire du Parti libéral-radical souhaite dire, en tant qu'habitante des Eaux-Vives, que les places en épi et les zones 30 km/h posent de nombreux problèmes. Il n'y a pas forcément besoin d'entrer en matière sur les auditions des gens du quartier étant donné, d'une part, que les pétitionnaires sont venus présenter leur pétition en tant qu'habitants du quartier, et avec une pétition signée par un nombre conséquent d'habitants (2070 signatures, cf. Supra) et que, d'autre part, il y a suffisamment d'habitants du quartier présents dans cette commission pour témoigner de la situation.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois souhaite dire que c'est un urbaniste non schizophrène qui devrait être auditionné. Le président rappelle que si la commissaire a quelqu'un à proposer, elle doit nommer la personne et il indique que ce n'est pas le rôle du président d'aller rechercher quelle serait la meilleure personne à auditionner. Un commissaire d'Ensemble à gauche indique que la schizophrénie est une maladie grave à propos de laquelle on ne plaisante pas. La commissaire du Mouvement citoyens genevois rétorque que ce n'est pas toujours aussi grave que le commissaire d'Ensemble à gauche le laisse paraître.

Votes

L'audition de M. Pagani et de ses services est acceptée par 10 oui (1 EàG, 1 Ve, 2 S, 1 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 MCG) et 2 abstentions (1 UDC, 1 MCG).

L'audition de M. de la Crettaz est acceptée par 9 oui (1 EàG, 1 Ve, 2 S, 1 DC, 2 UDC, 2 MCG) et 3 abstentions (LR).

Le président demande s'il doit procéder au vote concernant l'audition de MM. Spuhler et Haas.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois indique que ce qu'elle souhaitait en proposant ces messieurs était, avant tout, de proposer des auditions d'habitants et/ou commerçants des Eaux-Vives. Elle sait que l'association des intérêts de Champel (AIC) regroupe les habitants et les commerçants et que donc il devrait en être de même pour l'AIEV. C'est pourquoi elle propose d'auditionner l'un de ces membres.

Une commissaire socialiste affirme que, pour ce qui est du quartier des Eaux-Vives, deux associations existent et concernent chacune distinctement les commerçants et les habitants. La commissaire du Mouvement citoyens genevois rétorque que cela doit être faux puisqu'elle connaît très bien l'AIC pour y avoir

pris part depuis plus de dix ans, et qu'elle connaît le fonctionnement de ces associations de quartier.

Le président soumet au vote l'audition de l'Association des commerçants des Eaux-Vives, dont il faudra vérifier l'existence.

Le vote étant interrompu par des discussions entre les commissaires, un commissaire de l'Union démocratique du centre demande la parole au président. Le commissaire fait part de son étonnement devant la procédure de vote. Il ne lui semble pas correct que le président soumette une audition au vote et que la procédure soit interrompue en raison des dissensions qui existent à ce sujet au sein de la commission des pétitions. Il aimerait que le vote soit mené à son terme, car toute proposition présentée doit être soumise au vote correctement. Devant les difficultés d'organisation rencontrées au sujet de ce vote, un commissaire du Parti libéral-radical propose, puisque l'AIEV a aussi des membres commerçants, de commencer par les deux premières auditions acceptées (cf. Supra) et de voir ensuite ce qu'il se passe. Le commissaire de l'Union démocratique du centre affirme être défavorable à cette idée.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois affirme que l'audition de MM. Spuhler et Haas avait pour but que la commission des pétitions obtienne la présentation de cas concrets, car il ne lui semble pas suffisant que l'AIEV ait été auditionnée, bien que la pétition présentée ait reçu plus de 2000 signatures.

Une commissaire socialiste affirme ne pas comprendre le souci de la commissaire du Mouvement citoyens genevois. Elle rappelle que l'AIEV est venue présenter la pétition avec environ 2000 signatures à l'appui et, à son avis, cela représente beaucoup de gens qui sont d'accord. Elle pense qu'on a entendu la position de cette association, car les pétitionnaires qui viennent d'être entendus sont des habitants du quartier et membres de l'AIEV et qu'ils sont à même de faire part de la volonté tant des habitants que des commerçants. Elle considère qu'une audition d'autres habitants ou commerçants serait redondante.

Un commissaire d'Ensemble à gauche adhère à ce qu'a dit la commissaire socialiste. Il lui semble que l'AIEV est représentative des habitants et des commerçants. A sa connaissance, il n'y a pas eu, pendant la récolte des signatures, une manifestation d'une association de commerçants voulant ajouter leur avis à cette démarche. Cela signifie donc que les commerçants se sont certainement exprimés par le biais de la pétition de l'AIEV. Il lui semble superflu de recommencer une audition, car il pense que la commission des pétitions va entendre deux fois la même chose.

Le président propose que, dans le cadre dans cette pétition, il soit procédé par palier en auditionnant d'abord les personnes responsables pour les aménagements, soit MM. Pagani et de la Crettaz, comme décidé précédemment. Dans un

second temps, et en fonction des travaux, le président propose qu'il soit procédé à l'audition d'autres personnes clairement nommées et annonce que le nécessaire sera fait pour les auditions de MM. Pagani et de la Crettaz.

Séance du 7 novembre 2011

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement

M. Pagani explique que la présentation va se dérouler comme suit: tout d'abord, M^{me} Piriz fera un exposé des aménagements déjà effectués et, ensuite, elle exposera ceux qui devront normalement être effectués bientôt. M. Pagani indique qu'il est attendu devant le Grand Conseil afin d'effectuer la même présentation et qu'il regrette de devoir demander aux commissaires s'il est possible de finir avant l'heure de cette audition.

M. Pagani entreprend alors une brève explication du plan de zone du bas quartier des Eaux-Vives. Il explique qu'il y a sept zones 30 km/h en ville de Genève et qu'on s'achemine gentiment vers la mise en place d'une dizaine de ces mêmes zones. Il indique que le bilan, après un an d'expérimentation, est très positif. Il explique que les bilans sont effectués avec le concours de la population, réunie lors d'assemblées. Il précise que, en effet, le bilan est positif car les accidents graves entraînant la mort ont totalement cessé dans les quartiers dans lesquels des zones 30 km/h ont été aménagées. Il se réjouit de ce que la vie humaine ait été ainsi préservée de manière globale. A son sens, le meilleur exemple est celui du quartier de Saint-Jean, où de nombreux accidents mortels avaient lieu, alors que maintenant il n'y a plus d'accidents de ce type. Ces mesures ont mené à un apaisement des rues permettant de faire cesser le trafic de transit, de sorte que les enfants et les personnes âgées puissent vivre dans un climat convenable, eux qui subissent partout ailleurs des contraintes inacceptables pour leur santé. M. Pagani passe ensuite la parole à M^{me} Piriz pour la présentation PowerPoint.

M^{me} Piriz présente les actions du quartier et les projets en cours (pour plus de clarté, cf. document présenté lors de la séance et annexé à ce rapport, le contenu étant, en substance, le même que l'intervention de M^{me} Piriz).

Le président remercie M^{me} Piriz et ouvre alors le tour de parole pour les commissaires qui auraient des questions à poser aux auditionnés.

Un commissaire du Parti libéral-radical demande quelles associations, dont M^{me} Piriz a fait mention, sont considérées comme locales et indique qu'il souhaiterait savoir si l'AIEV en fait partie.

M. Pagani explique que le projet zone 30 km/h et zones piétonnes a été élaboré suite à la demande des habitants. Il indique qu'il s'est lui-même rendu sou-

vent à l'école de Montchoisy et que la demande que des mesures soient prises avait été réitérée à de nombreuses reprises. Il explique que le Conseil d'Etat avait alors à voter un budget s'élevant à 7,5 milliards de francs, ce qui l'a contraint, pour trouver un compromis à son acceptation, à décider d'un moratoire sur le dernier projet de tronçon piéton sur les rues Montchoisy et des Eaux-Vives. Il rappelle qu'une nouvelle consultation a été menée par les associations d'habitants qui ont formellement déclaré être d'accord avec la proposition, ce qui n'a pas été le cas des commerçants se situant sur les tronçons piétons concernés et qui ont mené à l'élaboration de cette pétition.

M^{me} Piriz explique, par ailleurs, que les associations locales regroupaient surtout les associations de parents d'élèves. Elle indique ne pas savoir ce qu'il en est des associations représentées au sein du groupe de travail qui a ensuite été créé, mais elle affirme pouvoir se renseigner pour obtenir l'information exacte.

Un commissaire du Parti libéral-radical indique que, si les commerçants avaient été auditionnés à l'époque, cela aurait évité certaines répétitions issues notamment de la pétition reçue par la commission des pétitions et objet de cette séance.

M^{me} Piriz pense que cela peut provenir soit du fait que les représentants ont changé, soit du fait qu'ils n'étaient pas présents au départ.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle qu'elle est rapporteuse concernant cette pétition. Elle demande ce qu'est une zone d'alarme.

Réponse: Une zone de protection contre le bruit.

Question: A combien est évaluée la perte de profit des commerçants sur le tronçon fermé, si cela a été calculé?

Réponse de M^{me} Piriz et M. Pagani: Cela n'a pas pu être évalué par un calcul pour le moment, et M. Pagani se dit sceptique quant à la possibilité de parvenir à un montant précis étant donné qu'on ne peut pas savoir quelles vont être les conséquences d'une zone piétonne sur la fréquentation des commerces. M. Pagani explique qu'en effet, de nombreuses personnes tenant des commerces se sont plaintes des nouveaux aménagements, notamment à la Jonction. Cependant, il pense que ces mêmes personnes ne peuvent pas nier que d'avoir des clients potentiels descendant des transports publics, à pied, droit devant leurs vitrines au lieu d'avoir un nombre important de voitures passant à vive allure sans même s'arrêter, est clairement un avantage.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois rebondit sur ces propos et rappelle qu'il y a une autre pétition concernant l'accessibilité qui est pendante devant la commission concernant ce quartier et ses nouveaux aménagements. Elle précise que des pétitionnaires ont été auditionnés devant la commission des péti-

tions et qu'ils ont fait état de pertes, plus que de gains, en raison des nouveaux aménagements, ainsi que de nombreux désagréments liés à l'incapacité de se faire livrer leur marchandise.

M. Pagani pense qu'il est important de faire la différence entre les deux pétitions, les projets n'étant pas du tout les mêmes. De plus, il rappelle que si certains peuvent se plaindre, d'autres, comme le magasin bio du boulevard Carl-Vogt, ne peuvent qu'enregistrer de nets bénéfices au passage de piétons devant leur vitrine. Il rappelle que les exemples de ce type sont nombreux.

Question: Comment sortir des poches créées par les tronçons piétonnisés?

M^{me} Piriz se réfère au plan sur le document PowerPoint et commente les flèches montrant la sortie des deux poches.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois émet une réserve quant à cette explication, car il lui semble que cela crée plutôt un cul de sac dans le quartier.

M^{me} Piriz ajoute que, pour sortir du quartier, il n'y a pas de blocage, simplement un déplacement du passage pour éviter le transit. Donc, comparé à la situation actuelle, elle explique que certaines rues seront moins fréquentées, alors que d'autres le seront un peu plus.

Question: Sachant que pour une simple course à la rue des Vollandes il faudra désormais faire un énorme détour, le département a-t-il évalué l'impact que ces changements auront sur les autres rues?

Réponse: Cela a en effet été le cas. Ce système va délester les rues adjacentes et permettre d'assainir les rues de Montchoisy et des Eaux-Vives, sans plus aucun dépassement du niveau de bruit tolérable dans ces deux rues, actuellement largement en-dessus des normes.

Question: La pose de revêtements phonoabsorbants pour régler cette question du bruit excessif est-elle envisagée ou prévue?

Réponse: Cela serait inutile et le problème ne serait pas réglé puisque les revêtements phonoabsorbants ne sont pas efficaces en dessous de 50 km/h et, donc, ne permettraient pas d'amélioration de la situation phonique dans la zone 30 km/h.

Un commissaire démocrate-chrétien indique qu'il souhaite faire un commentaire en qualité d'habitant des Eaux-Vives. Du temps de M. Ferrazino, un long travail de consultation a eu lieu, qui a duré au moins un an, avec des réunions tous les mois. Lors de ces réunions, ce sont souvent les parents d'élèves qui interviennent, personnes jeunes et dynamiques, qui veulent faire changer les choses. Il précise que les commerçants sont souvent invités aux réunions, mais qu'ils se

sentent si minoritaires qu'ils finissent par ne plus venir, parce que mal à l'aise face aux trente autres personnes qui défendent leur point de vue avec véhémence. Les commerçants peuvent donner leur point de vue de manière passablement relative. Le commissaire démocrate-chrétien indique avoir, par ailleurs, une question concernant un certain aménagement dans le quartier. Il indique qu'au-delà des voies de chemin de fer, dans le haut du quartier, juste devant la gare des Eaux-Vives, il y a un aménagement terrible entre la rue de Savoie et le quartier des Eaux-Vives. Il précise qu'il s'agit d'un carrefour extrêmement dangereux et qu'il faut vraiment traverser avec prudence. Il rappelle que M. Ferrazino était lui-même d'accord de dire que c'était un aménagement aberrant. Il décrit le carrefour comme ayant subi un avancement de trottoir qui contraint les automobilistes à faire un virage immense pour rejoindre la rue de Savoie, alors que des voitures viennent en face, que des vélos coupent le virage et que les piétons traversent également la route à cet endroit. Il ne comprend pas à qui cet aménagement est censé profiter, et ne voit aucun intérêt à sa mise en place. Le commissaire démocrate-chrétien demande à M. Pagani s'il est pour quelque chose dans cette bêtise, même s'il ne le pense pas puisqu'il sait que cet aménagement n'est pas nouveau.

M. Pagani indique qu'il n'y est pour rien, mais qu'il prend note de la mention du commissaire démocrate-chrétien, et qu'il se renseignera sur l'aménagement en question.

Un commissaire d'Ensemble à gauche rappelle que les pétitionnaires s'étaient plaints de l'impossibilité, pour les véhicules de sécurité, de se déplacer au sein du quartier des Eaux-Vives en raison des nouveaux aménagements.

Question: M. Pagani confirme-t-il cette assertion et qu'il explique si une telle situation est possible, compte tenu des autorisations délivrées pour de tels aménagements?

Réponse: La demande d'autorisation pour des aménagements de ce type est très complexe et subit de nombreux aller-retour, et passe par l'approbation de la Direction générale de la mobilité (DGM). Ces aménagements ne peuvent être installés que sur autorisation de la DGM, qui exige que tous les moyens de transports puissent passer librement: les vélos, les poussettes, les camions de pompiers, les camions de la Voirie, les ambulances, etc. La réalisation de ces projets est donc soumise à des conditions strictes et ne permet pas d'affirmer ce que soutiennent les pétitionnaires.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre indique qu'il veut comprendre la logique du projet des tronçons piétonnisés. Pour lui, au regard des quatre axes parallèles allant depuis les quais jusqu'à Frontenex, il faudrait faire de nombreux allers-retours pour pouvoir se parquer dans le cœur du quartier, puisque ces petits tronçons sont en plein centre. Du coup, il explique qu'il faudrait prendre la rue du 31-Décembre pour faire le retour, ce qui reviendrait à créer

une route de grand transit, ne faisant que déplacer le problème sans procéder à aucune amélioration.

M^{me} Piriz explique que ces tronçons ont pour but de rendre les rues Montchoisy et des Eaux-Vives conformes à la loi. Elle explique que ce sont des rues de quartier et non de transit comme le sont le quai Gustave Ador et la route de Frontenex. Elle explique que ces petits tronçons permettront de réduire justement ce trafic de transit, sans altérer l'accessibilité au quartier pour ses habitants et visiteurs.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre trouve que certains aménagements effectués dans la zone 30 km/h sont étonnants, voire dangereux, particulièrement s'agissant des aménagements pour les vélos, par exemple au croisement entre la rue Maunoir et la route de Frontenex. La rue Maunoir est en sens interdit pour les voitures et on y a créé une piste cyclable à contre-sens descendant la rue depuis Frontenex. Il trouve cela aberrant parce que la rue Maunoir a des places de parking des deux côtés de la rue, ce qui la rend particulièrement étroite et rend difficile le passage pour les vélos, parce que la rue Maunoir est le lieu de passage des ambulances privées, qui se situent un peu en contrebas, et qui passent à une certaine vitesse pour pouvoir sortir du quartier et parce que le croisement entre les rues Maunoir et de Frontenex était déjà dangereux auparavant en raison du manque de visibilité, qui est rendu encore plus périlleux, une entrée en contre-sens pour les vélos ayant été créée à cet endroit. Le sens unique pour les vélos dans cette rue devait être réévalué. Il se demande même si les risques ont été évalués auparavant.

M^{me} Piriz explique que c'est justement l'objectif du bilan que d'avoir ce genre de remarques des habitants pour permettre de proposer des améliorations. Elle précise, par ailleurs, que tous les aménagements font l'objet d'une évaluation préalable, mais que leur efficacité ne peut être réellement évaluée qu'une fois l'installation effectuée et un certain temps écoulé.

Un commissaire libéral-radical demande si le tronçon de Montchoisy qu'il est prévu d'être fermé fait l'objet de beaucoup d'accidents.

Réponse: M^{me} Piriz explique que la plupart des accidents surviennent au carrefour rue du 31-Décembre/rue Montchoisy, soit juste après le tronçon qui serait fermé. Elle rappelle que ces chiffres vont de 2001 à 2005.

Question: Sachant que le plan de circulation a été présenté au Canton, pour le cas où il aurait été validé, l'a-t-il été avec ou sans remarques?

Réponse: Le plan a effectivement été présenté au Canton et la mesure a été autorisée, à l'essai, pour un an.

Question: Les habitants ont-ils été consultés et, si oui, avec ce projet là aussi, où la consultation a-t-elle eu lieu sous forme de rencontres de la population afin de faire apparaître les soucis des habitants?

Réponse: Les habitants ont reçu ces informations et, notamment, qu'un projet est issu du processus de consultation. La dernière présentation publique a eu lieu en été 2009 et, plus récemment, les autorités sont allées rencontrer les commerçants riverains du secteur piétonnisé pour savoir si les conditions d'accessibilité et de livraison étaient acceptables pour ces derniers. Les résultats obtenus sont que ce n'est pas la mesure elle-même qui est contestée, mais plutôt ces conséquences en termes de clientèle. Sur les neuf commerçants interrogés, deux y sont catégoriquement opposés, trois craignent des répercussions sur leur commerce et deux y sont favorables. Ces derniers sont ceux qui auraient un intérêt à la piétonisation en raison de l'utilisation possible du domaine public que permettrait la mesure (terrasses de restaurants, etc.). Elle explique donc que les commerçants ont beaucoup de craintes, mais qu'il est difficile de savoir si elles sont fondées ou non et que la question reste donc ouverte. Les commerces qui y sont fondamentalement opposés sont les magasins de tabac.

Questions d'une commissaire socialiste: Elle a représenté les parents d'élèves au sein des réunions des habitants du quartier et elle a vu que les commerçants ne venaient plus parce que le reste de l'assemblée n'allait pas du tout dans leur sens. C'est surtout dû au fait que les commerçants ne se sentent plus tellement à l'aise pour défendre leur intérêts économiques devant l'impressionnante majorité de parents qui défendent, eux, la sécurité de leurs enfants. L'évidence est le besoin de sécurité des enfants allant à l'école, entre autre. Elle habite les Eaux-Vives et trouve que les adaptations faites sont très appréciables. Cela casse les habitudes du quartier et apporte de nombreux points positifs. Elle souhaite avoir l'avis des habitants qui n'ont pas signé la pétition et connaître les échos des habitants favorables au projet, demandant si cette consultation est prévue.

Réponse: Une association a émis par lettre une appréciation favorable aux nouveaux aménagements.

Un commissaire d'Ensemble à gauche aimerait savoir quelles routes seront touchées et en quelles proportions, étant donné que le transit devra être redéployé.

Réponse: Le transit passant par la rue de Montchoisy se répercutera sur la rue des Eaux-Vives, ce qui créera une augmentation aussi pour les rues Maunoir et des Vollandes.

Questions d'une commissaire du Mouvement citoyens genevois: Un comptage des accidents ayant été effectué entre 2001 et 2005, afin de savoir s'il est nécessaire de procéder, en plus, à la fermeture de ces tronçons, a-t-il été vérifié, avec les mesures mises en place, à combien s'élèvent ces accidents aujourd'hui?

Réponse: L'analyse faite entre 2001 et 2005 a permis d'établir le projet initial de zone 30 km/h et d'établir une nouvelle série de demandes. Les études ont montré que la réponse à cette question impliquait, en tenant compte des exigences de

sécurité du déplacement, de réaliser les trois projets cumulativement, à savoir la zone 30 km/h et les deux tronçons piétons.

M. Pagani mentionne qu'un compromis a été trouvé dans le quartier de Saint-Jean. Les gens essayaient de gagner le temps perdu entre les Charmilles et le collège et école de commerce Nicolas Bouvier en effectuant des dépassements monstrueux sur la distance séparant ces deux points. De ce fait, les aménagements ont été imposés par le Canton, et c'est justement ce que tend à éviter le projet aux Eaux-Vives.

Question: Qu'en est-il du quai Gustave-Ador déjà bouché avec le trafic actuel, si encore plus de voitures doivent l'emprunter?

Réponse: Le trafic de transit devrait passer, légalement parlant, par le quai Gustave-Ador et la route de Frontenex, puisque telle est leur véritable raison d'être, étant donné qu'elles encerclent le quartier. Effectivement, il y aura une augmentation du trafic sur ces rues et c'est pourquoi d'autres projets d'aménagement, ainsi que des mesures d'accompagnement, devraient être réalisées pour permettre une meilleure fluidité du trafic, même en raison des voitures supplémentaires déviées sur ces axes, et notamment aux abords du pont du Mont-Blanc.

Séance du 14 novembre 2011

Le président explique que M. Messenger sera auditionné cumulativement sur les deux pétitions P-265 et P-272. Il indique qu'il espère que les commissaires auront des questions pertinentes à lui poser au sujet de ces deux pétitions. Le président remercie M. Messenger d'être présent et l'invite à s'exprimer au sujet des deux pétitions. Auparavant, il invite les commissaires à se présenter.

M. Messenger se présente comme le responsable du Service espace public mobilité douce à la Direction générale de la mobilité (DGM). Il ajoute que depuis le 1^{er} novembre, il assure également, en tant qu'intérimaire, la Direction organisation et exploitation du réseau routier qui chapeaute trois services à la DGM, soit le Service espace public mobilité douce qui est le sien, le Service de la gestion du trafic qui se charge des feux de la circulation, et le Service responsable des enquêtes publiques, des arrêtés de circulation et de l'acceptation des mesures de chantier.

Le président propose de traiter les deux pétitions étant donné qu'il lui semble qu'il s'agit de la même thématique.

M. Messenger répond qu'il n'y a pas de problème, mais qu'il trouve qu'il s'agit de sujets passablement différents et qu'il faudrait quand même les traiter séparément. Le président ajoute qu'il avait pensé que la commission des pétitions

traiterait l'une puis l'autre, dans le cadre d'une thématique globale. Le président conclut qu'il sera donc procédé de la sorte.

Audition de M. Messenger sur la pétition P-265

M. Messenger explique qu'il va procéder à un rapport historique sur les projets. Ainsi, en parallèle de l'aménagement de la zone 30 km/h, la Ville de Genève souhaitait réduire le trafic dans le réseau de quartier des Eaux-Vives. Il explique que deux mesures ont été envisagées: la fermeture de la rue Montchoisy sur un petit tronçon et l'ajout d'un sens unique dans la rue des Eaux-Vives, sur un tronçon également. Il indique que ces mesures visaient le même but, soit soulager les Eaux-Vives du trafic de transit, puisqu'il s'agit d'un réseau de quartier. Il rappelle qu'il y a trois sortes de réseaux, le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier. En ce qui concerne la DMG, il indique que cette dernière ne souhaite pas bloquer l'ensemble du réseau du canton et qu'elle a demandé à la Ville de Genève de procéder à ces mesures sous forme d'essai. Il précise donc le terme «essai». Il explique qu'un essai consiste à objectiver une mesure.

Une mesure peut ainsi être imaginée, hypothétisée et calculée. Il explique que, en l'objectivant, on perçoit une meilleure image de ce que la mesure peut produire comme effet. Il précise qu'un essai suppose donc d'avoir des objectifs, comme par exemple celui de réduire la vitesse des véhicules. Le processus se compose donc d'une mise à l'essai, sur une période assez longue, environ un an, pour que les gens puissent s'y habituer, puis d'une vérification de voir si les objectifs sont atteints en faisant un bilan. Il ajoute que les effets collatéraux de cet essai sont également analysés et qu'il est procédé à une pesée des intérêts. Cela permet de savoir si, lorsqu'il y a disproportion entre les avantages et les inconvénients, la mesure est adaptée ou s'il vaut mieux l'abandonner. Dans le cas concret, il rappelle que l'idée est d'objectiver des mesures de circulation et qu'il y a différentes appréhensions par rapport à cet essai. Il explique que, le 22 décembre 2012, avec l'accord de la DGM, la Ville de Genève a souhaité mettre en place ces mesures à l'essai. Cependant, le Conseil d'Etat a demandé un moratoire à la Ville de Genève afin de procéder préalablement à une concertation sur ces mesures avec les milieux concernés. La Ville de Genève a pris acte de cette position. Le 8 juin 2011, après que la concertation ait été menée, la Ville de Genève a réitéré sa demande de fermeture du tronçon de Montchoisy. Il rappelle que la DGM n'était pas contre cette mesure, notamment parce que le tronçon est court. Il conclut que, aujourd'hui, on attend la réponse du Conseil d'Etat.

Questions des commissaires

Questions d'une commissaire socialiste: Le Conseil d'Etat n'avait-il pas demandé un moratoire à la Ville de Genève pour la mise en place de ces mesures? Pour quelle raison?

Réponse: Un manque de concertation entre la Ville de Genève et les parties prenantes de ces mesures, soit les commerçants, habitants, les parents, etc.

Question: Une différence a-t-elle été faite entre les commerçants, les associations des habitants et les associations de quartiers. Quelles ont été précisément les parties prenantes à la concertation?

Réponse: Selon le courrier envoyé au Conseil d'Etat, c'est l'ensemble des milieux intéressés qui est visé par cette concertation, les termes désignant les parties prenantes étant vagues. M. Messenger cherche le contenu de la réponse au moratoire. Il est prévu que la réponse soit envoyée par écrit.

Questions d'un commissaire démocrate-chrétien: Qui a la compétence pour élargir des trottoirs, poser des gendarmes couchés et instaurer des zones 30 km/h? Les communes peuvent-elles proposer tous les projets et est-ce la DGM qui décide si oui ou non elle approuve ces propositions?

Réponse: C'est le propriétaire du fonds qui dépose une demande d'autorisation de construire une zone 30 km/h ou un modérateur de trafic ou autre. En l'occurrence, il s'agit du domaine public de la Ville de Genève et, comme pour l'octroi de toutes les autorisations de construire, il faut effectuer une demande à l'Office des autorisations de construire, au sein du Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI), qui fera ensuite l'objet d'un préavis de la DGM.

Il s'agit là des jalons juridico-administratifs parce que, dans les faits, le travail entre la Ville de Genève et la DGM est fait de très près avec des concertations constantes, afin que les dossiers soient sûrs d'être recevables par l'Office du DCTI. Les dossiers préparés sont ainsi échangés de nombreuses fois et les deux entités communiquent à leur sujet afin de s'assurer qu'ils soient conformes à la Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) et aux normes VSS, c'est-à-dire aux normes d'aménagement des professionnels suisses de l'aménagement.

Les zones 30 km/h sont soumises à un régime particulier et leur élaboration obéit non seulement à l'ordonnance sur les zones 30 km/h, mais à la loi cantonale sur les zones 30 km/h. L'autorité communale demandeuse doit faire un rapport complet pour voir quels éléments entrent en ligne de compte, comme les vitesses enregistrées dans le quartier, les types de réseaux, etc., pour que les autorités puissent préavisier sur des éléments de mesures. Ainsi, il existe des textes qui cadrent un peu plus l'intervention lorsqu'on se trouve dans le cadre de l'ajout de zones 30 km/h.

Question: Au sujet du croisement de la rue de Savoie avec l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives. Cet aménagement a été voulu ou autorisé par la DGM, était rappelé que le trottoir qui a été avancé d'environ 15 à 20 mètres, contrai-

gnant les automobilistes à faire un détour très dangereux pour accéder à la rue de Savoie.

Réponse: La DGM donne obligatoirement un préavis sur les aménagements en Ville de Genève. Dans ce type de demandes, la DGM n'est pas le seul département consulté. L'Office des autorisations de construire fait le résumé de tout et effectue également un préavis.

Question: Une carte de la Ville de Genève avec l'indication des réseaux primaire et secondaire existe-t-elle?

Réponse: Oui.

Question: Peut-elle être remise, en couleur, internet n'étant guère pratique pour cela?

Réponse: La loi cantonale contenant la carte en couleur est la loi sur les routes, soit la L. 1.10. Il vérifiera si cette loi contient effectivement la carte demandée, et ajoute qu'il peut l'envoyer en version papier avec des couleurs, si nécessaire.

Questions d'un commissaire socialiste: M. Pagani a mentionné le fait que, dans toutes les zones 30 km/h installées, il est constaté une importante baisse de la mortalité, ainsi que des bouchons. S'il trouve très satisfaisant que les accidents mortels soient inexistant grâce aux zones 30 km/h, la protection de la vie humaine étant une problématique qui lui tient à cœur, il se réjouirait encore plus du fait que les bouchons soient réduits. En tant qu'hydraulicien, il conçoit très bien de quelle manière le flux de voitures peut être amélioré réduisant la vitesse de celles-ci. Ainsi, il encourage les mesures prises par l'Etat pour faciliter l'installation de zones 30 km/h, la fluidité du trafic et la vie entre les différents transports. Qu'en pense M. Messenger?

Réponse: La zone 30 km/h est réglementée par les lois. La loi précise que les zones 30 km/h se situent principalement sur les quartiers. Le quartier des Eaux-Vives est un quartier dans lequel une zone 30 km/h vient d'être instaurée conformément à la loi. Il est vrai que ces zones font passer plus de voitures à 30 km/h qu'à 70 km/h. Il n'a pas d'étude sur la mortalité mais il rappelle le fonctionnement des zones 30 km/h. Ces zones fonctionnent dès que les voitures respectent les 30 km/h imposés, que les automobilistes y soient contraints ou qu'ils le fassent d'eux-mêmes. Il précise que si un piéton traverse la route n'importe où, la voiture roulant à 30 km/h peut interagir avec lui et anticiper la situation. Les deux peuvent donc adapter leur comportement puisqu'ils en ont le temps. Une zone 30 km/h dans laquelle on circule à une vitesse respectée résulte en une bonne cohabitation entre les habitants et les automobilistes.

Questions d'une commissaire du Mouvement citoyens genevois: On lui a dit que des études avaient été menées entre 2001 à 2005 sur le nombre d'accidents

à l'angle des rues Montchoisy et du 31-Décembre. Elle s'étonne que des mesures aient été prises pour changer le trafic alors que, depuis 2005, aucune nouvelle étude n'a été menée, et ce, notamment, avant d'imaginer piétonniser la rue Montchoisy et avant de pousser plus loin les aménagements de ce tronçon piéton.

Réponse: Les questions sur les statistiques précises d'accident doivent être posées à la police, car c'est elle qui détient ces informations. La mesure de la Ville de Genève vise surtout à réduire le trafic de transit dans le quartier, sans que cela soit forcément corrélé avec la diminution des accidents mortels. L'élément-clé était de supprimer en grande partie le trafic de transit sur Montchoisy afin de le rediriger sur le quai Gustave-Ador ou/et sur la route de Frontenex. Le fait d'avoir moins d'accidents découle de la diminution de la vitesse.

Question: Pour réduire la vitesse, une zone 30 km/h n'est-elle pas suffisante sans avoir besoin d'ajouter un tronçon piéton?

Réponse: La rue Montchoisy est seulement en zone 30 km/h pour le moment.

Question: Pourquoi fermer le tronçon prévu?

Réponse: La zone 30 km/h ne change pas la capacité de trafic de transit et, pour le réfréner, il faut mettre en place le tronçon de piétonisation, contraignant les automobilistes à passer par les axes de transit.

Question: Les gens n'éviteront-ils pas quand même ces axes, vu qu'ils sont déjà bouchés?

Réponse: La zone 30 km/h ne dissuade pas le trafic de transit. Ce trafic va là où il est le mieux loti.

Question: Le report du trafic sur les Eaux-Vives et le quai Gustave-Ador n'est pas la bonne solution, parce que cela va faire augmenter un trafic qui est déjà hyper chargé. Des évaluations ont-elles été faites sur ce report et ses conséquences, étant donné que le report ne va pas concerner uniquement le trafic de transit. Exemple: une fois par semaine la commissaire déjeune à la rue Montchoisy et une autre fois dans la semaine elle déjeune à la rue des Vollandes. Ensuite elle va faire ses courses. Etant donné qu'elle habite dans un tout autre quartier, elle prend sa voiture, la gare en zone bleue pour déjeuner, et la gare dans une autre place pour aller faire ses courses près du Pré-l'Evêque. Elle explique que, si elle est obligée de passer, comme beaucoup d'autres gens, par la route de Frontenex, par la rue des Eaux-Vives ou par le quai Gustave-Ador, elle va se retrouver à ne plus faire ses courses dans le quartier, ce que les commerçants déplorent également, sauf à augmenter le trafic déjà hors de proportion à certaines heures.

Réponse: Les informations détaillées doivent être demandées à la Ville de Genève puisqu'elle a effectué un rapport d'étude avant d'envisager ces mesures,

dans lequel les reports de trafic ont été mentionnés. En ce qui concerne la hiérarchie du réseau, la rue Montchoisy est une rue du réseau de quartier et n'a pas vocation, a priori, à servir au transit de gens qui viendraient de Vandoeuvres et qui iraient au Centre-Ville. Il explique que ces gens-là devraient se situer soit sur le quai Gustave-Ador, soit sur la route de Frontenex. Il rappelle que le projet ne ferme pas le quartier et que, donc, les personnes au sein du quartier pourront toujours se déplacer, même si c'est vrai que cela les oblige à faire un détour.

Aujourd'hui, il n'y a pas vraiment d'autre solution: les autorités sont en constante recherche d'un équilibre entre l'accessibilité au quartier et la volonté de réduire le trafic de transit. Il s'agit d'une pesée des intérêts.

Question: Si les gens ne peuvent plus passer nulle part dans le quartier des Eaux-Vives, ne passeront-ils pas par un autre endroit et ne faudra-t-il pas, par conséquent, arranger les choses ailleurs?

Réponse: Le réseau est de toute façon encombré aux heures de pointe, et c'est l'un des éléments à mettre en balance avec les rues du quartier.

Question: Le revêtement phonoabsorbant servant à réduire le bruit des véhicules sur la chaussée est-il inutile au-dessous de 50 km/h? Ce système ne serait-il pas tout de même efficace pour réduire le bruit?

Réponse: L'Etat n'est pas compétent et, s'agissant du domaine public communal, c'est la commune qui s'en charge, et ce d'ici à 2018. Ainsi, il indique que la DGM ne peut pas répondre à cette question.

Le président indique que c'est de la compétence de la Ville de Genève et que la commission des pétitions reposera la question aux personnes compétentes en Ville de Genève.

Questions d'un commissaire d'Ensemble à gauche: Les pétitionnaires avaient laissé entendre que les services de sécurité ne pouvaient plus très bien circuler en raison des aménagements effectués dans le quartier. Il aimerait savoir comment ces services sont consultés et s'ils ont voix au chapitre lors de la prise de la décision des aménagements.

Réponse: Ils sont évidemment consultés. La Ville de Genève consulte ces services et quand l'autorisation de construire est donnée, c'est la Ville de Genève qui intervient. Pour le Canton, il y a une commission traitant tous les projets, dans laquelle les services sont représentés et donnent leur avis. La Ville de Genève a le même dispositif qui permet de consulter ces services-là.

Questions d'un commissaire de l'Union démocratique du centre: A partir du moment où le quai Gustave-Ador et la route de Frontenex sont les axes de passage général, il faut aussi considérer que les rues de Montchoisy et des Eaux-

Vives sont les seuls axes horizontaux qu'il reste pour pénétrer dans le quartier. Il rappelle que M. Pagani lui avait répondu que l'avenue William-Favre était un moyen de se déplacer dans le quartier. Or, il n'est pas possible de se croiser dans cette rue. Il demande donc si une amélioration est possible sur ces rues de transfert, entre les rues pénétrantes, et de l'une à l'autre. Il ajoute que si les deux principales voies de désengorgement ne sont pas des rues où les voitures peuvent passer, cela risque de poser de gros problèmes.

Réponse: Ce n'est pas la DGM qui fera un plan à ce sujet, car c'est du ressort de la Ville de Genève qui a initialement demandé de faire un essai. Cet essai sert à objectiver un certain nombre de choses et à voir comment la mesure de réduction de la circulation de transit induit d'autres comportements et implique de mettre en place telle ou telle mesure complémentaire. Cela évite de faire des études de comportement pour lesquelles il n'y aurait pas de résultats appréciables. L'idée de l'essai était d'avoir des représentants de la DGM, de la Ville de Genève, des TPG, etc., pour pouvoir apprécier l'impact de la mesure après la période d'essai.

Question: Pour que l'essai soit une réussite, ne faudrait-il pas optimiser la circulation en facilitant le transit dans les pénétrantes?

Réponse: Il faut demander directement à la Ville de Genève, tout ce qu'il sait étant que le projet Montchoisy a pour but de déplacer le trafic sur le quais Gustave-Ador et la route de Frontenex.

Question: Que pense-t-il de l'aménagement du haut de la rue Maunoir où il y a une voie de vélos à contre-sens? Dans un souci de précision, il a mesuré lui-même l'espace séparant la voie de vélos et le passage piéton. Il y a 3 mètres, ce qui empêche le cycliste de voir la traversée piétonne. Cela ne lui semble pas être une mesure de sécurité, puisqu'en plus, la rue est étroite en raison des véhicules garés des deux côtés. La voie pour vélos commence sur la voie du bus, passe ensuite sur le passage piéton et disparaît enfin puisqu'il n'y a pas de passage possible dans la rue, se transformant en simples flèches indiquant la direction que doivent prendre les vélos. Quid?

Réponse: Les éléments du type de ceux rapportés ici sont très importants dans l'aménagement des zones 30 km/h parce qu'il y a des bilans après un an faisant état des commentaires, avis et remarques des habitants du quartier. Il est essentiel que cet élément soit mentionné dans ce bilan. Cependant, dans une zone 30 km/h, les contre-sens font partie des aménagements légaux et courants, car on considère que tous les utilisateurs de la zone doivent s'attendre à des obstacles et qu'il n'est donc pas problématique de se retrouver avec un vélo en face de soi dans une rue, même étroite. Il ne dit que pas l'aménagement est fait pour cela mais il dit que le conducteur doit être très attentif aux vélos qui pourraient passer.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre rappelle que sa question porte sur la sécurité de cet aménagement.

Réponse: Le vélo doit s'adapter et pouvoir freiner. Il est très important que cela soit rapporté au Service des aménagements et de la mobilité (SAM), d'autant plus qu'il est habitant. Ce service doit, dans son bilan, tenir compte de tous ces éléments, les vérifier et voir s'ils nécessitent des adaptations ou pas. Ces bilans ont lieu dans toutes les zones 30 km/h et, souvent, les mesures font l'objet d'adaptations, tout ne pouvant pas être anticipé. Il note cette remarque mais conseille vivement d'en référer au service de la Ville de Genève, plus à même d'inclure cela dans son rapport.

Question: L'accès aux pharmacies de garde du quartier, la nuit et les jours fériés, a-t-il été pris en compte?

Réponse: A nouveau, c'est une prérogative de la Ville de Genève qui a fait le bilan. Il a vu, sur le plan de ce tronçon, qu'il a été prévu des espaces de livraison autour de la zone. Il pense donc que cela peut permettre au service de garde de se parquer.

Question: Est-il prévu, en compensation du nouveau trafic reporté de la rue Montchoisy, d'améliorer et de synchroniser le rythme des feux sur la route de Frontenex et la rue des Eaux-Vives, ceux-ci variant entre cinq et six minutes, ce qui est très long, avec des voies de déviation courtes?

Réponse: Il est impossible que les feux durent sept minutes, c'est extrêmement long, la moyenne étant de nonante secondes. Par rapport à ce projet de Montchoisy, dans le cadre de l'essai, des modifications des carrefours à feux pourraient intervenir dans le cadre de l'essai.

Le président indique qu'on verra le bilan et que ces questions concernent surtout la Ville de Genève.

Question d'un commissaire socialiste: Le moratoire du Conseil d'Etat est-il tombé? Car elle a compris que, après que la concertation aura été menée, il va y avoir l'installation de ce dispositif provisoire entre les rues Maunoir et du 31-Décembre sur la rue Montchoisy.

Réponse: Ce n'est pas le cas. Le Conseil d'Etat n'a rien décidé et le moratoire est toujours valable, ce qui fait qu'aucune installation ne peut être effectuée pour le moment.

Question d'un commissaire d'Ensemble à gauche: Qu'en est-il de l'essai?

Réponse: La Ville de Genève a voulu mettre la mesure prévue à l'essai, avec approbation de la DGM. Le Conseil d'Etat a ensuite déposé un moratoire sur cette question pour manque de concertation. La Ville de Genève a effectué la concertation et renvoyé cela au Conseil d'Etat, qui n'a pas encore décidé de lever le moratoire.

Une commissaire socialiste observe avec surprise que tous les débats sur cette pétition se fondent sur un élément très hypothétique. Une maman, voisine, lui a demandé qui est prioritaire dans une zone 30 km/h ce à quoi elle n'a pas su répondre.

Réponse: Les voitures sont prioritaires, mais les piétons peuvent s'engager où bon leur semble.

Question: *La responsabilité de traverser la rue incombe-t-elle aux piétons?*

Réponse: La loi sur la circulation routière (LCR) prévoit que, si le piéton s'engage, l'automobiliste doit faire attention et que c'est la raison pour laquelle les passages piétons sont rares. Cependant, étant donné que les enfants et les personnes âgées sont considérés comme des personnes à déficience cognitive sans que ces termes ne contiennent rien de péjoratif, de nombreux passages piétons ont été maintenus aux abords des écoles et des homes. Il reconnaît toutefois que l'éducation des enfants est rendue plus difficile en zone 30 km/h.

Question: *On a beaucoup parlé des transferts entre le lac et la route de Frontenex alors qu'il lui semble évident qu'entre la rue du 31-Décembre et celle des Eaux-Vives, il n'y a aucun problème pour passer. Il y a eu beaucoup de remarques sur comment se déplacer sur la rue William-Favre depuis le quartier, ainsi que pour se rendre vers la rue du Pré-l'Evêque. Cependant, ces mesures ne posent pas de problème d'accessibilité.*

Réponse: En termes d'accessibilité, il n'y a effectivement pas de problème posé.

Question d'un commissaire du Parti libéral-radical: *Y a-t-il des statistiques sur ces flux de transit sur le tronçon de rue concerné et sur les rues adjacentes?*

Réponse: Un rapport a été fait par la Ville de Genève. La fermeture de la rue de Montchoisy induirait une réduction d'environ 60% au niveau de la rue Maunoir.

Question: *60% de quoi?*

Réponse: 60% de moins du trafic actuel, selon la présentation de M^{me} Piriz.

Question d'une commissaire du Mouvement citoyens genevois: *Les commerçants doivent subir des contraintes en raison des aménagements, notamment, dans la rue William-Favre. Qu'en est-il des véhicules de sécurité qui devraient intervenir dans cette rue? Aucun croisement n'étant possible, la voiture devrait reculer ce qui est probablement faisable, en usage normal. Cependant, aux heures de pointe et même à 30 km/h, c'est une zone douce, certes, mais qui ne circule pas. Ainsi, s'il y avait un cambriolage dans la rue Montchoisy à 17 h, les voitures de police ne pourraient pas intervenir, d'autant plus si le casseur décidait de partir en moto. Elle demande s'il a été tenu compte des paramètres*

d'utilisation et des fréquentations des rues avant de mettre des ralentissements. Elle demande également s'il a été tenu compte des progrès des nouveaux véhicules non polluants qui sont le futur. Elle trouverait dommage de devoir à nouveau réglementer d'ici à cinq ans parce qu'on n'aurait pas pris en compte les progrès de l'automobile.

Réponse: Il ne peut pas être répondu à ces questions car cela dépasse le champ de compétences de la DGM. Le problème de mobilité sur le canton est la place occupée par un véhicule, qu'il soit plus ou moins polluant ne changeant rien en termes de place.

Question: Quid du fait qu'une Smart prend moins de place qu'une voiture standard?

Réponse: Par rapport à l'empreinte de la voiture, cela ne change rien.

Question: La mobilité douce n'est pas possible pour tout le monde, par exemple pour les personnes atteintes de problèmes articulaires ou autres handicaps. Ces personnes se heurtent à des difficultés parce qu'on veut limiter la circulation, ce qui, au final, leur impose de rester dans leur quartier. Comment sont pris en compte les besoins de ces personnes?

Réponse: L'auditionné ne comprend pas la question.

Question: Les places en épi prennent plus de place et empêchent les gens de passer, ce qui contraint ceux qui ne peuvent pas se déplacer autrement qu'en voiture à subir de nombreux désagréments, ce qu'elle trouve intolérable.

Séance du 16 avril 2012

Un commissaire démocrate-chrétien souhaite d'autres auditions, car il connaît bien le quartier et n'est pas d'accord avec toutes les revendications des pétitionnaires.

Séance du 17 septembre 2012

Un commissaire démocrate-chrétien signale que cette demande concerne un projet auquel le Conseil d'Etat a décidé de ne pas donner suite.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois aimerait avoir la certitude que cette portion de rue ne va pas être fermée à la circulation avant de classer cet objet et aimerait connaître l'origine de cette information.

Un commissaire démocrate-chrétien indique qu'il a pu lire cette information dans la presse et relève que les talents informatiques de la commissaire du Mou-

vement citoyens genevois devraient lui permettre aisément de retrouver celle-ci sur internet.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre précise que le projet lui semble avoir été suspendu, et non abandonné. Il propose donc d'aller jusqu'au bout du traitement de cette pétition, afin de sensibiliser le Conseil administratif aux enjeux de cette situation, même s'il est probable que la réponse du Conseil administratif consacre l'abandon du projet visé. Il souhaite donc que le vote de cet objet ait lieu, sans tenir compte de la situation décrite par le commissaire démocrate-chrétien.

Une commissaire socialiste précise que les informations relayées par le commissaire du Parti démocrate-chrétien sont tirées du point de presse du Conseil d'Etat du 21 août 2012. Son groupe votera le classement de la pétition P-265.

Une commissaire du Parti libéral-radical souligne que cette problématique est également liée au référendum qui donne lieu à la votation du 23 septembre 2012, et qu'il ne s'agit que d'une suspension.

Un commissaire socialiste relève que la politique du Conseil d'Etat n'est pas nécessairement celle de la Ville, et que le vote du 23 septembre prochain propose d'étudier de plus près des projets de piétonisation. Ayant pu constater que le Conseil administratif semble en charge de ce dossier et sera, dans ce cadre, amené à discuter avec les différentes personnes visées, il ne voit pas en quoi un renvoi de la pétition P-265 au Conseil administratif serait utile et votera donc son classement.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre, considérant que la situation est confuse, il est d'avis qu'il est nécessaire de relayer les éléments contenus dans la pétition au Conseil administratif afin qu'il les prenne en compte dans l'étude du dossier.

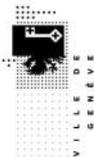
Un commissaire du Parti démocrate-chrétien indique qu'il s'abstiendra lors du vote, précisant que, en tant que résidant des Eaux-Vives, il ne souffre d'aucun problème de trafic dans ce quartier, contrairement à ce que décrit le texte de la pétition.

Vote

La commission des pétitions décide de renvoyer la pétition P-265 au Conseil administratif par 8 oui (1 Ve, 3 LR, 2 UDC, 2 MCG) contre 2 non (S) et 1 abstention (DC).

Annexes: – texte de la pétition

- présentation PowerPoint des réalisations et projets pour l'accessibilité au quartier des Eaux-Vives



Quartier des Eaux-Vives : réalisations et projets



**COMMISSION DES PETITIONS
7 NOVEMBRE 2011**

ACCESSIBILITE AU QUARTIER DES EAUX-VIVES REALISATIONS ET PROJETS

Sommaire

1. Concertation: constats et mesures
2. Réalisations: aménagements ponctuels et zone 30km/h
3. Projet en cours: piétonnisation d'un tronçon de la rue de Montchoisy

ACCESSIBILITE AU QUARTIER DES EAUX-VIVES

Résumé du processus

2004-2005 : concertation

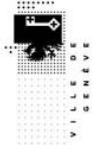
2006 : réalisation de mesures de sécurisation ponctuelles

dépôt de la demande d'autorisation de construire de la zone 30km/h

2009 : autorisation de construire de la zone 30km/h délivrée

autorisation des mesures à l'essais sur la rue de Montchoisy et la rue
des Eaux-Vives

2010-2011: réalisation de la zone 30km/h



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

La situation avant la prise de mesures : vitesses

o Vitesses élevées jusqu'à 65km/h sur Montchoisy et 80km/h sur la rue des Eaux-Vives (réglementée à 50km/h et localement à 40km/h)

o Trafic important notamment en heures de pointe du matin et du soir

o Dépassements des niveaux de bruit routier

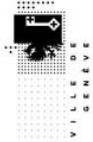
o Insécurité pour les modes doux notamment sur les itinéraires scolaires



Rue des Eaux-Vives (école)



Rue de Montchoisy (école)

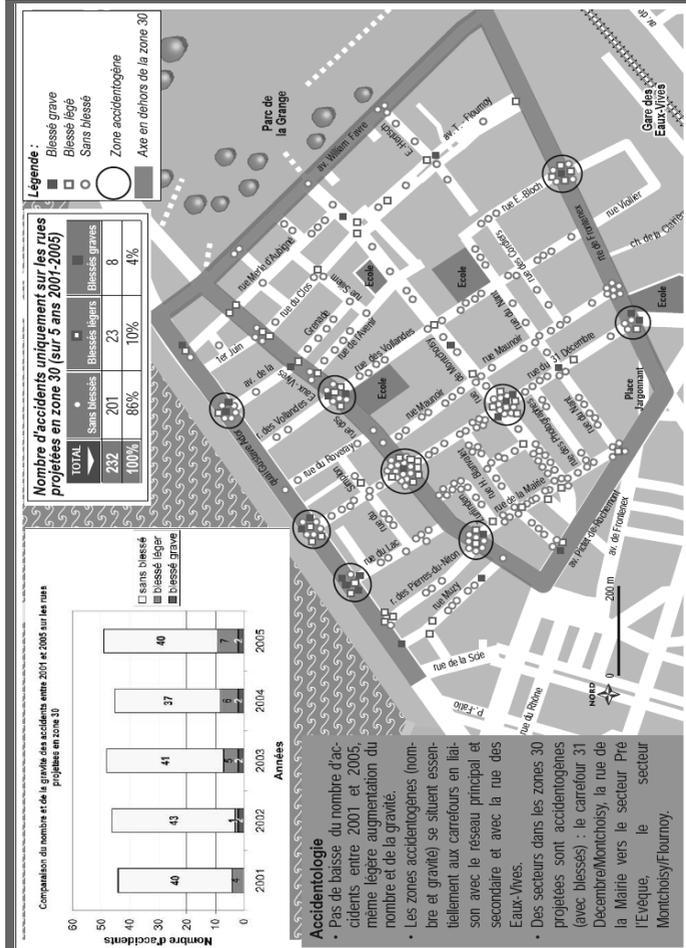


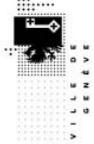
VILLE DE GENEVE

ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

La situation avant la prise de mesures : accidentologie

Intersections et carrefours accidentogènes (232 accidents en 1 an)

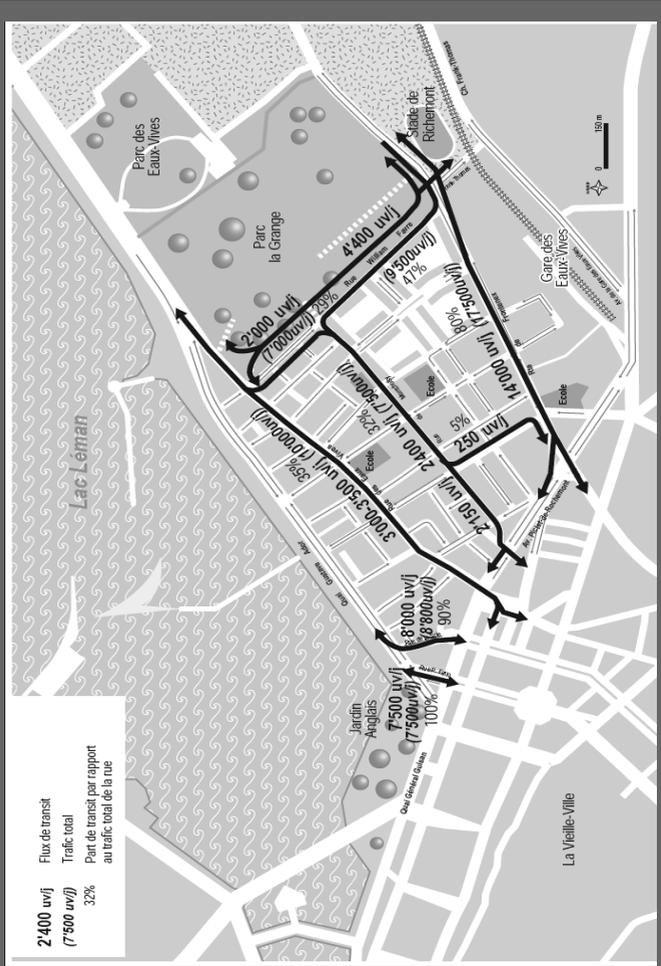




ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

La situation avant la prise de mesures : transit

Part élevée de
trafic transitant
à travers le
quartier



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Les immissions sonores à la rue de Montchoisy (état 2011)

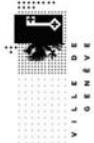
Degrés de sensibilité	VLI [Lr en dB(A)]		VA [Lr en dB(A)]	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
DS II	60	50	70	65
DS III	65	55	70	65



Jour : dépassements
VLI DSIII et DSII

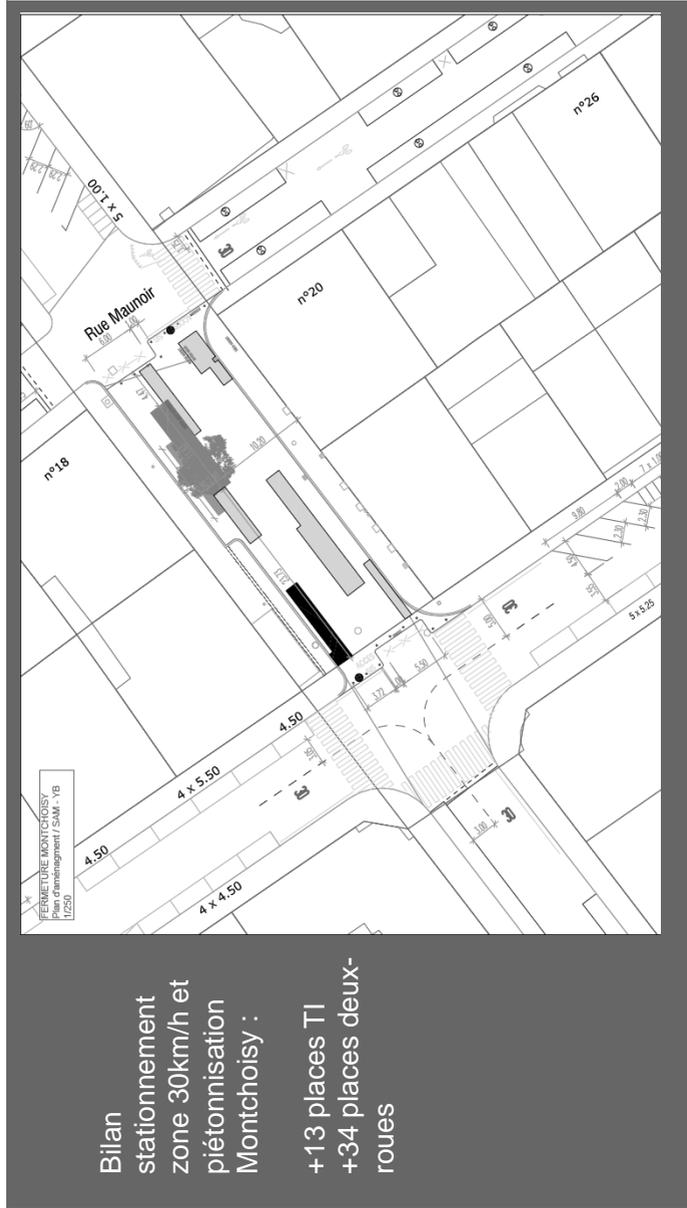
Nuit : dépassements VLI
DSIII et DSII

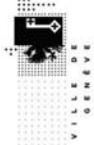




ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Le projet de piétonnisation d'un tronçon de la rue de Montchoisy





ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Les schémas d'accessibilité de la zone 30km/h

