

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 18 septembre 2018 en vue de l'ouverture:

- **d'un crédit de 1 021 939 francs destiné à la mise en zone 30 km/h du quartier de Sécheron;**
- **d'un crédit de 1 363 000 francs destiné à la mise en zone 30 km/h du quartier de Vermont-Vidollet.**

Rapport de M^{me} Danièle Magnin.

La présente proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 19 octobre 2018. La commission, sous la présidence de M^{me} Brigitte Studer, a étudié cet objet lors des séances des 8 et 22 janvier 2019. La rapporteuse remercie chaleureusement M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste, pour la clarté et la précision de ses notes de séance.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 021 939 francs, destiné à la mise en zone 30 km/h du quartier de Sécheron.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 021 939 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude partiel voté le 21 mai 2014 de 62 000 francs (PR-1054, 9^e PFI, N° 102.020.07), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2019 à 2028.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

PROJET DE DÉLIBÉRATION II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 363 000 francs, destiné à la mise en zone 30 km/h du quartier de Vermont-Vidollet.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 363 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude partiel voté le 21 mai 2014 de 54 000 francs (PR-1054, 9^e PFI, N° 102.020.07), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2019 à 2038.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

Séance du 8 janvier 2019

Audition de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, de M. Olivier Morand, chef de service, de M. Sébastien Alphonse, adjoint de direction du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), et de M. Bernard Widmer, responsable d'opération de l'AGCM

M^{me} Charollais dit que ces deux objets relèvent des stratégies générales sur la mobilité qui ont été développées en accord avec le Canton. Une série d'aménagements de zones 30 ont été proposées, celles dont il s'agit ici constituent des aménagements complémentaires.

M. Widmer ajoute que la stratégie OPB prévoit le développement de zones 30. La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) vise à pacifier les quartiers en modérant la vitesse dans ces derniers. A cet égard, le planning, sur l'ensemble de la ville, s'étend sur plusieurs années; les zones 30

en cours sont celles de Liotard, de la Jonction et des Acacias. Le concept de moyenne ceinture qui comprend le U lacustre se développe sur les axes primaires, l'objectif étant d'y concentrer le trafic afin de soulager les quartiers. Concernant la rive droite, différentes actions seront prises sur le pôle de Cornavin et sur la place des Charmilles. Différents processus sont mis en œuvre dans le cadre des projets de zone 30 avec, en premier lieu, une expertise préliminaire permettant de produire les plans.

S'agissant du projet portant sur Sécheron, l'expertise menée dans ce quartier a révélé un trafic de transit faible en raison des mesures qui ont déjà été prises en lien avec le tram. Il n'est donc pas nécessaire de modifier le schéma de circulation, ce d'autant qu'il n'y a pas de problème de vitesse particulier. Toutefois l'accidentologie est significative en périphérie de cette zone. Les traversées piétonnes ont été étudiées puisque ces dernières doivent être normalement supprimées dans les zones 30. Entre 2010 et 2014, la zone a vu 37 dégâts matériels, 21 blessés légers et 8 blessés graves, notamment sur les intersections. La zone 30 permettra d'améliorer largement ce constat. Onze traversées piétonnes seront conservées sur les quinze existantes, une créée, une supprimée et deux modifiées.

Les aménagements envisagés pour la zone 30 sont une standardisation des portes d'entrées, la priorité de droite généralisée, les contre-sens vélos généralisés, des avancées de trottoir en dur – comme sur la rue des Garages – des avancées de trottoir supplémentaires, des abaissements de trottoir avec des bandes d'éveil systématiques, une distinction des cases deux-roues et du stationnement vélo, des marquages Z30. A son avis, ce projet est léger et proportionné.

Il est question de 14 sites dans le périmètre de Sécheron. Il évoque alors la rue Dentand en énumérant les mesures envisagées dans cette zone. Il évoque également les coûts, en précisant que le poste pour le génie civil se monte à 813 000 francs, pour un total TTC de 1 021 839 francs.

M. Widmer en vient ensuite au périmètre de Vermont en déclarant que les charges de trafic sont significatives dans ce périmètre, avec des générateurs de mouvements et de transports collectifs. Il indique que si l'entrée en service du Léman Express modifiera les dynamiques, les mesures envisagées dans le cadre du projet de zone 30 seront pérennes. Il énumère ensuite les aménagements avec, là également, une standardisation des portes d'entrées, la priorité de droite généralisée, les contre-sens vélos généralisés, des avancées de trottoir en dur, des abaissements de trottoir avec des bandes d'éveil systématiques, une distinction des cases deux-roues et du stationnement vélo, des marquages Z30 et des traversées piétonnes avec refuge de 2 m. Il ajoute que le nombre de sites se monte à dix-neuf.

Il évoque ensuite l'intersection entre Vermont et la rue du Vidollet en précisant les mesures prises, notamment un rehaussement du carrefour devant permettre de diminuer les vitesses. Il évoque également la rue Baulacre et déclare que c'est sur

cette route que les interventions fortes doivent être menées pour limiter le trafic de transit avec un aménagement contraignant prévoyant des croisements à vue. Il observe que ces mesures sont cohérentes en raison de la présence d'une école et d'un parc dans le voisinage. Il termine en déclarant que le total TTC de ce projet est de 1 363 000 francs.

Note de la rapporteuse: le coût cumulé des deux projets est de 2 384 939 francs.

Une commissaire remarque que la rue Baulacre a déjà des surélévations très importantes à plusieurs endroits qui peuvent endommager les voitures. Elle ajoute que les habitants ayant des voitures de sport ne savent plus par où passer puisque le bas de la rue du Vidollet a été fermé. Elle demande ensuite si c'est le giratoire ou le stop qui est préférable pour éviter les accidents.

M. Widmer déclare que le Canton a mis à l'essai une fermeture du bas de la rue du Vidollet et qu'un bilan devra être réalisé au terme de douze mois. Le projet de zone 30 débutera une fois que ce constat aura été publié et que la mesure aura été évaluée. La hauteur des seuils est normalisée et il n'y a pas de raison qu'un véhicule touche s'il aborde le seuil à la vitesse requise. Un carrefour giratoire a plusieurs défauts lorsque le trafic n'est pas symétrique entre les branches. Cet aménagement est mauvais pour les piétons et les vélos et ne permet pas de gestion en cas de flux de véhicules. C'est la raison pour laquelle un carrefour à feux sera installé à la rue du Vidollet.

Un commissaire demande si des aménagements, comme des plantations, permettront d'améliorer l'esthétique des lieux.

M. Alphonse répond que les mesures envisagées sont surtout fonctionnelles. Le Conseil municipal n'avait pas été très favorable à un projet d'aménagement de zone 30 prévoyant des plantations en raison des coûts. Les plantations génèrent des frais conséquents.

Le commissaire demande si les routes primaires, comme la Servette, sont comprises dans la moyenne ceinture.

M. Alphonse acquiesce et dit que la fluidification de cette ceinture permet la pacification de ces poches de quartier.

Le commissaire déclare ensuite que les places alternées comme celles qui sont prévues à Baulacre cassent les perspectives, ce qui est regrettable.

M. Widmer précise qu'il n'est pas possible de perdre des places de parking dans cette rue et cette mesure permet réellement de diminuer la vitesse.

Un commissaire déclare avoir toujours été très surpris de constater qu'un passage piéton était installé devant le temple, sur la rue Baulacre, alors que tel n'est pas le cas devant l'école.

M. Widmer répond que multiplier les traversées piétonnes ne permet pas forcément d'améliorer la sécurité. En zone 30, il est possible de traverser partout.

Le commissaire rappelle qu'en 2003 cette rue avait connu de nombreux problèmes. Il se demande ensuite si une modération de trafic est prévue sur Montbrillant.

M. Widmer répond qu'il n'y a pas de modération de vitesse prévue à Montbrillant.

Le commissaire observe que c'est une erreur en raison du bruit qui nuit énormément aux élèves de l'école des Cropettes.

M. Widmer signale que des mesures seront tout de même prises pour limiter le trafic.

Un commissaire remarque que les accidents les plus nombreux semblent se situer sur les segments de route où il y a des transitions de vitesses.

M. Widmer répond que c'est l'interaction entre le réseau de quartier et le réseau primaire qui provoque ce phénomène, plutôt que la différence de régime de vitesses.

Le commissaire remarque que les accidents sur l'avenue de France semblent plus graves que dans le reste du périmètre et il en demande la raison.

M. Widmer dit que la raison en est la vitesse. Le facteur de gravité d'un accident est de 10 entre 30 et 50 km/h.

Un commissaire demande quels sont les passages piétons qui seront supprimés.

M. Widmer répond qu'il n'y a pas de suppression prévue, mais des remplacements. Le nombre de passages piétons reste constant.

Un commissaire remarque que tout semble déterminé. Il se demande, cela étant, si tout est pris en compte. Il pense notamment aux places de stationnement deux-roues. Il se demande ensuite si des feux permettent vraiment de résoudre les problèmes. Il rappelle par ailleurs que les giratoires favorisent la fluidité du trafic.

M. Widmer explique que la distinction faite entre le stationnement deux-roues et le stationnement vélos permet de créer des places pour ces derniers sur les trottoirs, ce d'autant plus que ceux-ci seront étendus. Une cinquantaine de places vélos supplémentaires est prévue.

Le commissaire demande comment est évalué ce genre de situation.

M. Widmer répond que dans ce cas, les vélos et les scooters se garent partout faute de place. Fort de ce constat les nouvelles places sont positionnées au mieux des besoins identifiés. Le carrefour à feux est généralement plus sécuritaire qu'un

giratoire, mais que cela dépend de la déflexion de ce dernier. Dans les anciens giratoires, les déflexions sont faibles et permettent souvent une traversée à 50 km/h. Les giratoires sont plus accidentogènes pour les vélos que les feux.

Une commissaire demande le détail des accidents et s'il s'agit de voitures entre elles ou de voitures et de vélos.

M. Alphonse répond qu'il fournira le détail.

Note de la rapporteuse: ce détail n'est pas parvenu à la commission.

La commissaire demande ce qui se passera en cas de bouchon à Baulacre et ce qu'il en est des stops à Vidollet.

M. Widmer répond que les stops seront pour tous les véhicules et la charge de trafic à Baulacre va tomber à 2500 véhicules par jour.

Note de la rapporteuse: par quel miracle ce nombre diminuerait-il? Il n'y aura donc pas de bouchon dans cette rue.

Une commissaire remarque que 9000 francs sont prévus pour les informations, pour chacun des deux projets, et elle se demande s'il s'agit d'un forfait.

M. Alphonse dit qu'il s'agit d'une estimation. Ces montants sont relativement faibles et concernent les flyers qui seront réalisés.

M^{me} Charollais précise qu'il y a de nombreuses informations successives à donner aux riverains compte tenu de l'enchaînement des travaux devant être menés dans l'ensemble du périmètre.

La commissaire demande quels sont les coûts totaux des crédits d'étude.

M. Alphonse fournira cette information.

Note de la rapporteuse: à sa connaissance, cette information n'a pas été fournie à la commission.

M^{me} Charollais dit que c'était un crédit d'étude global qui portait sur de nombreuses zones.

Une commissaire demande quelle est la longueur de tronçon, dans une zone 30, qui doit être prévue pour que la vitesse soit respectée.

M. Widmer répond que plus le tronçon est long, moins la vitesse est respectée et des aménagements modérateurs doivent être installés à partir de 80 m.

La commissaire déclare ensuite que la rue Baulacre est assez effrayante pour les cyclistes. Et elle remarque que les parkings en épi sont difficiles pour les vélos. Elle se demande dès lors si les accidents impliquant des vélos se multiplient dans de telles zones.

M. Widmer dit que non. Il n'y a pas de bande cyclable dans ce type de contexte. Cela étant, le comportement du cycliste doit changer dans les zones 30 puisqu'il doit circuler au milieu de la voie.

La commissaire remarque encore que les surélévations ne sont pas aisées pour les cyclistes.

M. Widmer répond que ces surélévations sont nécessaires pour modérer les vitesses. Il déclare toutefois qu'il y a peu de cyclistes qui empruntent la rue Baulacre.

Un commissaire demande ce qu'il faut comprendre par percolation si le réaménagement de la place Cornavin est pris en compte dans ces projets de zone 30.

M. Widmer répond par l'affirmative, des aménagements seront développés pour éviter le trafic de transit à Cornavin. La percolation concerne les mouvements de transit passant par les quartiers et se rendant par exemple à Cornavin.

Un commissaire se demande par où passera la circulation aboutissant à Cornavin une fois que toutes ces mesures auront été réalisées.

M. Widmer répond que les véhicules n'auront pas le choix et seront orientés vers la moyenne ceinture.

La présidente déclare que la zone 30 représente également une mesure d'assainissement du bruit routier.

M. Widmer acquiesce en répondant qu'une amélioration est attendue pour le cœur du quartier de Vermont. Les valeurs en termes de bruit, en 2025, devraient être plus faibles qu'actuellement. Il faut encore prendre en compte les nouveaux revêtements phonoabsorbants.

La présidente demande si ce revêtement sera posé lors de ce projet de zone 30.

M. Alphonse répond que ce revêtement sera nécessaire sur certains tronçons comme à Giuseppe-Motta, mais dans un second temps.

Une commissaire évoque les trottoirs surbaissés en déclarant que les gens ne savent pas très bien comment les traverser. Elle évoque un accident et elle se demande ce qu'il en est de l'accidentologie sur ces aménagements.

M. Widmer répond que tout dépend de la manière dont est réalisé le trottoir traversant. Il rappelle qu'il en existe différents modèles, générant des perceptions

différentes de la part des automobilistes. Une standardisation est en cours afin de rendre les distinctions perceptibles.

La commissaire demande si la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) prévoit les trottoirs «traversants».

M. Widmer répond que oui.

La commissaire a l'impression que la circulation diffère entre le sud des rails et le nord, et elle déclare être étonnée que ces deux périmètres soient contenus dans le même projet.

M. Alphonse précise que cette présentation des demandes de crédit relèvent d'une conjonction d'agenda qui a permis de joindre ces deux périmètres.

M^{me} Charollais ajoute que les deux périmètres font l'objet de deux crédits différenciés.

Une commissaire déclare avoir posé la question sur les trottoirs traversants à M. Pagani qui était moins affirmatif que M. Widmer.

M^{me} Charollais pense que c'est la qualité d'exécution de ces aménagements qu'il faut prendre en compte. Les derniers aménagements n'ont pas posé de problème. Une campagne d'information a également été réalisée et cette solution peut être pérennisée.

La commissaire demande si la moyenne ceinture vise à fluidifier le trafic de transit.

M. Widmer répond que tous les trafics sont concernés.

Une commissaire se demande dès lors si créer un parking à l'intérieur de cette moyenne ceinture fait sens.

La présidente remarque que cette question ne relève pas de ce projet.

M^{me} Charollais évoque ensuite la durée d'amortissement en mentionnant que le texte mentionne une durée de dix ans alors qu'elle devrait être normalement de vingt ans. La version correcte des deux délibérations sera envoyée à la commission.

Séance du 22 janvier 2019

Discussion et prises de position

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois signale que lors de la dernière présentation, elle avait été frappée par le but déclaré de cette zone 30 qui vise surtout à empêcher les gens de circuler. Certaines associations de quartier

pourraient sans doute venir s'exprimer devant la commission. En effet, il est devenu très difficile de circuler et elle pense que cette situation nuira au chiffre d'affaires des commerces existants dans ce quartier. Quant aux coussins berlinois, elle répète que de nombreuses voitures s'y abîment et elle ne croit pas que ce soit ces voitures qui ne soient pas aux normes. Elle ne votera donc pas ce projet et ne s'opposera pas aux auditions éventuelles.

Une commissaire du Parti libéral-radical déclare ne pas comprendre cette proposition compte tenu de la situation. Elle pense qu'il faut investir dans les quartiers qui sont confrontés à de vrais problèmes.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare partager cette opinion. Il mentionne qu'il n'est déjà pas possible de rouler à plus de 25 km/h dans ces rues. Il observe encore que ce projet va coûter un million. Il rappelle par ailleurs que cela fait des milliers d'années que l'homme cherche à rendre carrossables des routes alors que la génération actuelle se plaît à inventer des obstacles. Il refusera donc cette proposition.

Une commissaire des Verts évoque les accidents qui se sont produits dans ces quartiers en indiquant que les blessés les plus graves semblent toujours les mêmes, les plus fragiles, soit les piétons et les cyclistes. Son groupe votera donc cette proposition.

La présidente signale que cette proposition vise à augmenter la sécurité dans un lieu où passent de nombreux enfants. Ces mesures visent également à réduire le bruit de la circulation. Enfin une réorganisation de la circulation doit avoir lieu en raison du projet de la gare et il ne sera plus possible de descendre par Montbrillant. Cela étant, ce projet ne signifie pas qu'il ne sera plus possible d'utiliser une voiture. De telles mesures permettent de diminuer l'accidentologie. Son groupe est donc en faveur de cette proposition.

Un commissaire du Parti socialiste déclare que son groupe soutiendra également cette proposition qui s'inscrit dans un trend évident. Il regrette de ne pas avoir réussi à organiser une rencontre avec une professeure de l'EPFL, l'an passé. Il est vrai que le Parti libéral-radical est très intéressé au développement de l'hypomobilité. Bien vivre en ville est important. Il y a eu un procès en ville à propos d'un seuil de ralentissement qui avait abouti à sa rectification, mais la plupart de ces aménagements sont aux normes. Peu d'habitants de la rue Baulacre regrettent de ne plus voir passer de Jaguar dans leur rue.

Une commissaire du Parti libéral-radical mentionne que ces rues sont tellement petites qu'il n'est pas possible d'aller plus vite. Des bus passent par la rue du Vidollet et la rue Baulacre et elle se demande à quel moment il sera demandé aux bus de rouler plus lentement alors que la vitesse commerciale est un objectif stratégique pour les TPG. Il y a une contradiction évidente.

Une commissaire du Parti libéral-radical déclare que son groupe n'est pas opposé à l'amélioration de la vie en ville mais elle pense qu'il est regrettable d'appliquer des principes à un quartier qui n'en a pas besoin. Elle propose de déplacer ce projet dans un quartier qui en a véritablement besoin.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque avoir vu des bus rouler à plus de 50 km/h dans les Rues-Basses en pleine nuit. Il mentionne qu'il est préférable de dépenser ce million dans un quartier qui en a besoin plutôt que de l'utiliser pour animer les bureaux de M. Betty.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche signale que les zones 30 sont fantastiques pour pratiquer la mobilité douce.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare que son groupe soutiendra ce projet qui relève d'un programme cantonal et municipal. Il rappelle qu'un plan a été fait et qu'il est nécessaire de le respecter.

Une commissaire socialiste observe que son groupe se bat depuis des années pour les zones 30.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois mentionne que si tout le monde est amené à rouler à 30 km/h, la durée du trafic en sera rallongée, une perspective qui n'est pas en faveur de l'environnement.

Vote

La proposition PR-1320 est acceptée par 9 oui (2 EàG, 1 Ve, 4 S, 2 PDC) contre 6 non (2 MCG, 3 PLR, 1 UDC).