

25 avril 2022

**Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 25 janvier 2022: «Pour une limitation de vitesse à 30 km/h à la rue des Charmilles».**

**Rapport de M. Maxime Provini.**

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions par le Conseil municipal lors de sa séance du 25 janvier 2022. Elle a été traitée sous la présidence de M. Valentin Dujoux les 31 janvier, 28 février et 14 mars 2022. Les notes de séance ont été prises par M<sup>mes</sup> Mahesha Rajapaksha Yapa et Camelia Benelkaid, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

**Texte de la pétition**

(Voir annexe.)

**Séance du 31 janvier 2022**

*Audition de M<sup>mes</sup> Marie-Claude Frauenrath et Nina Ingenkamp, pétitionnaires*

M<sup>me</sup> Frauenrath annonce tout d'abord qu'elle vit au numéro 5 de la rue des Charmilles.

M<sup>me</sup> Ingenkamp se présente et annonce qu'elle vit également au numéro 5 de la rue des Charmilles.

M<sup>me</sup> Frauenrath remercie les commissaires et explique tout d'abord que c'est une rue étroite et transitoire pour beaucoup de véhicules, et ce, de 5 h du matin à tard le soir. Elle estime que cette rue n'est pas faite pour le trafic et les nuisances sonores et qu'elle constitue une insécurité pour les enfants du quartier, en raison notamment de la pollution et du trafic routier. Elle explique que lors du lancement de la pétition, elles ont invité la presse pour leur présenter le problème. La pétition a été convenablement diffusée dans les médias et elle ajoute qu'une interview avec M<sup>me</sup> Perler a pu être menée et que cette dernière leur a apporté son soutien. Elle déclare qu'elles ont récolté 750 signatures. En plus de cela, elles se sont informées sur la problématique et ont demandé conseil à diverses associations comme l'Association transports et environnement (ATE). Elle demande ainsi des mesures afin de réduire le trafic. Elle demande que le trafic transitoire ne passe pas uniquement à la rue des Charmilles. A cet égard, elle énumère quelques mesures telles que la réduction de la limitation de vitesse à 30 km/h, principalement de nuit, mais également de jour. Elle ajoute qu'à moyen terme il conviendrait d'aménager cette rue avec des arbres ou des dos-d'âne afin de réduire la vitesse à 30 km/h. Elle indique également que c'est une rue qui

accueille trop de trafic. Elle explique que le trafic des grands axes est orienté vers la rue des Charmilles. Elle ajoute que le matin, entre 5 h et 7 h, certains usagers de la route ne respectent pas les limitations de vitesse: des deux-roues pour la plupart. Elle reste bien évidemment à l'écoute si d'autres mesures peuvent être prises pour soulager ce problème.

M<sup>me</sup> Ingenkamp souhaite ajouter qu'elle a tourné des vidéos sur des journées entières. Elle indique que le trafic routier débute dès 6 h et que les premiers bouchons se forment dès 7 h. Elle constate dès le matin un «mur» de mauvaises odeurs et de fumée dans la rue. Cela se fait ressentir le soir également entre 17 h et 19 h. De plus, elle souhaite faire remarquer qu'elle ne peut plus dormir avec les fenêtres ouvertes en été, car le bruit y est insupportable. Elle admet que la limitation de vitesse ne supprimera par les bouchons, mais sait que celle-ci permettra au moins de limiter les nuisances sonores.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire fait observer que 300 nouveaux axes devraient être mis en zone 30 par le Canton. Il demande alors si la rue des Charmilles fait partie de ce nombre.

M<sup>me</sup> Ingenkamp répond que la rue des Charmilles n'a pas été définie comme «axe structurant», mais que cette dernière pourrait tout de même passer en zone 30.

Le commissaire réitère sa question concernant les 300 nouveaux axes et demande si la rue des Charmilles fait partie de ce «pack» de 300 nouvelles rues qui vont être mises en zone 30.

M<sup>me</sup> Ingenkamp répond qu'elle n'a pas eu accès aux détails.

Un commissaire évoque l'idée d'une zone de rencontre, une zone 20.

M<sup>me</sup> Frauenrath explique qu'elle est consciente que les voitures doivent tout de même circuler dans ce quartier. Elle souhaite instaurer un vivre-ensemble afin que les nécessités de chacun soient respectées.

M<sup>me</sup> Ingenkamp rappelle qu'il y a trois grands axes depuis lesquels les usagers peuvent facilement passer par la rue des Charmilles. Elle précise que depuis l'avenue Wendt, les usagers de la route sont obligés de passer à gauche, par le pont de la Jonction. Elle propose de faire distribuer le dossier de présentation dans lequel figurent des plans du quartier. Elle ajoute que la décision de ne pas faire de proposition de zone 20 s'est prise en accord avec l'ATE et le Forum 1203.

Un commissaire rappelle que les zones de rencontre sont prévues pour des lieux où il y a peu de trafic et que ces zones ne sont pas des outils de modération de trafic.

Une commissaire rappelle que plusieurs mesures ont déjà été mises en place. Dans un premier temps, elle souhaite connaître le bilan du revêtement phono-absorbant. Puis elle demande qu'on lui précise le nombre d'écoles présentes dans le quartier afin de mieux comprendre les enjeux de cette pétition.

M<sup>me</sup> Frauenrath répond que le revêtement phonoabsorbant a légèrement aidé à soulager les nuisances sonores. Elle indique que, sur une échelle de 0 à 10, le niveau sonore est maintenant situé à 8. En ce qui concerne les écoles présentes dans le quartier, elle mentionne l'école des Charmilles et l'école Charles-Giron. Elle estime le nombre d'élèves à deux mille.

M<sup>me</sup> Ingenkamp corrige M<sup>me</sup> Frauenrath et mentionne le nombre de 450 élèves. Elle revient ensuite sur le revêtement phonoabsorbant et précise qu'il a été installé en 2018. Elle ajoute que ce type de revêtement diminue le bruit créé par le frottement des pneus des véhicules sur le bitume mais nullement celui des pots d'échappement, des moteurs et des accélérations outrancières de deux-roues. Elle déclare ainsi que ce revêtement n'aide pas à régler le problème car c'est davantage le bruit des moteurs qui pose problème. Elle souligne que ce bruit constant peut causer du stress. A cet égard, elle cite une étude et mentionne des problèmes de santé, notamment de diabète, qui peuvent être causés par le bruit. Elle évoque ainsi les effets néfastes sur la santé et les coûts que cela peut également engendrer pour l'Etat.

La commissaire évoque certaines mesures prises sur cette rue afin de mesurer si le bruit dépasse ce qui est préconisé par l'ordonnance fédérale. Elle demande donc aux auditionnées si elles ont eu connaissance des résultats de ces mesures. Elle demande également quels impacts ces mesures auraient sur le bruit du trafic routier.

M<sup>me</sup> Ingenkamp répond en prenant appui sur le plan qui figure dans leur dossier de présentation. Elle met ainsi en évidence les zones rouges de ce plan en notant que le bruit se situe entre 69 et 70 décibels. Elle ajoute ensuite que les zones 30 permettent une réduction de 3 décibels, diminuant ainsi le bruit de moitié.

Le président mentionne plusieurs possibilités d'actions et de mesures pour diminuer la vitesse de circulation à 30 km/h, telles que des panneaux, des feux de circulation, des aménagements et des chicanes. Il demande alors aux auditionnées quelles seraient leurs préférences parmi ces possibilités.

M<sup>me</sup> Frauenrath répond qu'elle aimerait mettre en place toutes les mesures évoquées, idéalement. Elle explique qu'il pourrait y avoir différentes phases. Premièrement la mise en place de panneaux, deuxièmement des aménagements constitués d'arbres et de dos-d'âne et, enfin, elle suggère d'autres moyens de limitation de cette circulation en déviant par exemple le trafic routier vers d'autres axes, tels que la rue de Lyon ou de Saint-Jean.

Un commissaire demande si les effets de ces ralentissements ne pourraient pas, au contraire, créer davantage de nuisances sonores, s'il est demandé aux usagers de la route de ralentir et d'accélérer de manière systématique et saccadée.

M<sup>me</sup> Frauenrath répond que la fluidité aide à réduire ces nuisances.

M<sup>me</sup> Ingenkamp note que ces zones 30 pourraient également permettre aux usagers de la route de prendre conscience de ce que sont des zones résidentielles. Elle comprend que les voitures sont parfois nécessaires et son but n'est pas de supprimer les voitures en ville. En revanche, elle estime que chaque conducteur doit porter la responsabilité de conduire de manière «humaine» et de penser aux personnes qui dorment chez elles le soir. Elle déclare que la rue ne leur appartient pas.

M<sup>me</sup> Frauenrath rappelle et admet que la zone 30 est un moyen comme un autre. Elle mentionne également comme option la déviation de la circulation ou encore des feux de circulation.

M<sup>me</sup> Ingenkamp mentionne également des contrôles de bruit. Elle cite l'exemple de l'avenue Wendt où un contrôle de bruit, sans sanction, a été fait; le but était de rendre les usagers de la route attentifs aux nuisances sonores qu'ils peuvent engendrer.

Un commissaire demande si les bus sont aussi une source de problèmes concernant les nuisances sonores.

M<sup>me</sup> Frauenrath répond que la ligne 11 passe dans la rue des Charmilles.

Un commissaire demande des précisions sur les contrôles de bruit que M<sup>me</sup> Ingenkamp a mentionnés.

M<sup>me</sup> Ingenkamp répond qu'il s'agissait de radar anti-bruit. Elle précise qu'il s'agissait d'un essai d'un mois dans le but de sensibiliser les usagers de la route.

Les pétitionnaires sont libérées.

#### *Discussion et votes*

Un commissaire propose d'auditionner M<sup>me</sup> Perler sur la question et également en ce qui concerne l'étendue de la campagne des zones 30. Il ajoute qu'il conviendrait de déterminer si la rue des Charmilles se trouve ou non dans la zone couverte par cette campagne des zones 30, proposée par le Canton.

Une commissaire suggère également l'audition de M<sup>me</sup> Perler accompagnée de son chef de service, M. Betty. A cet égard, elle dit être intéressée par la question des axes structurants.

Un commissaire rebondit sur les propositions de la commissaire précédente. Il se demande si l'audition de M<sup>me</sup> Perler et celle de M. Betty ne ferait pas «doublon» étant donné que M<sup>me</sup> Perler serait déjà accompagnée de son département.

Un commissaire soutient l'audition de M<sup>me</sup> Perler et de M. Betty. En plus de cela, il propose d'auditionner l'Office cantonal des transports (OCT). Il dit vouloir entendre le Canton expliquer sa stratégie quant à ces zones 30.

Un commissaire dit être d'accord avec la proposition d'auditionner M<sup>me</sup> Perler ainsi que son chef de service, M. Betty. Il estime cependant que l'audition de l'administration cantonale ne devrait se faire que si des informations supplémentaires sont nécessaires. Il rappelle le souci d'efficacité que la commission devrait avoir.

Un commissaire abonde dans le même sens que ce que vient de dire le commissaire. Il évoque la difficulté d'auditionner l'administration cantonale qui implique que le Conseil administratif en fasse la demande formelle.

Un commissaire fait remarquer que, dans le dossier de présentation, la zone en question fait partie du réseau du Canton.

Le commissaire qui a proposé l'audition de l'OCT précise qu'il n'est pas nécessaire de s'entretenir avec le conseiller d'Etat. En revanche, il indique que l'OCT est disponible et qu'il peut envoyer des représentants rapidement. Il estime intéressant d'avoir le point de vue du Canton, sans nécessairement avoir celui du magistrat. Il ajoute en outre que cette demande d'audition ne devrait pas prendre de temps. Il propose ainsi de combiner les deux auditions dans la même soirée.

Une commissaire indique que cette pétition tombe en même temps que les projets du Canton et de la Ville concernant les limites générales à 30 km/h. Elle dit être d'accord d'entendre M<sup>me</sup> Perler, M. Betty et l'OCT. Mais elle rappelle que le temps presse et que la question a été posée en septembre 2020.

Le président propose de passer au vote sur les propositions d'audition.

La commission vote l'audition de M<sup>me</sup> Perler accompagnée de M. Betty.

Par 15 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 LC, 3 PLR, 1 MCG, 1 UDC), l'audition est acceptée à l'unanimité.

La commission vote l'audition de l'OCT pour un représentant ou une représentante.

Par 7 oui (1 EàG, 3 PLR, 2 LC, 1 S) contre 5 non (3 Ve, 1 UDC, 1 S) et 3 absentions (2 S, 1 MCG), l'audition est acceptée.

## Séance du 28 février 2022

*Audition de M<sup>me</sup> Frédérique Perler, maire, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)*

M<sup>me</sup> Perler déclare, en préambule, que les pétitionnaires ont souhaité être reçues par elle-même, ce qui a été fait, et elle note qu'elles ont démontré leur très grande motivation. Elle indique que les pétitionnaires ont posé différentes questions, outre la limitation à 30 km/h. Cela étant, elle souhaite rappeler qu'elle a très vite déclaré la volonté de la Ville en 2020 que toute la commune passe au 30 km/h, de jour comme de nuit, ce qui n'a pas été accepté par le Canton. Ainsi, elle explique que le Conseil administratif ainsi qu'elle-même revendiquent le 30 km/h pour des questions de bruit, car elle explique que les seuils OPB sont dépassés sur certains axes et qu'il est ici question de santé. Elle donne l'exemple de certaines rues à Genève, telles que le boulevard du Pont-d'Arve ou encore l'avenue Wendt où les riverains ne peuvent plus dormir la nuit de manière sereine et tranquille. Elle considère que la santé publique est prioritaire par rapport à la vitesse des véhicules. De plus, elle ajoute que les pétitionnaires ont contacté l'OCT afin de se renseigner sur cette possible limitation de vitesse. Elle indique que la réponse de l'OCT est positive et qu'il est ainsi tout à fait possible de mettre la rue des Charmilles à 30 km/h. Elle explique que, pour cela, il suffit qu'il y ait une demande qui soit adressée à l'OCT ainsi qu'à la Ville de Genève.

M. Betty fait tout d'abord un rappel sur la stratégie de la Ville de lutte contre le bruit. Il explique ainsi qu'il existe tout d'abord un premier train de mesures qui peuvent être mises en œuvre par la Ville, à savoir la mise en place de revêtement phonoabsorbant afin de traiter le plus près possible le bruit à sa source, et également de créer des aménagements de zone 30, de zone piétonne et de zone de rencontre. Il indique que ce sont les seules mesures qui sont dans le champ de compétence de la Ville, le reste étant dans le champ de compétence cantonal. Dans ce deuxième train de mesures (champ de compétence cantonal), il existe les limitations de vitesse en dehors des zones 30, piétonnes et de rencontre, et le contrôle des véhicules bruyants. Il explique, de plus, que le Conseil administratif a revalidé en juin 2021 le fait de demander une limitation à 30 km/h de tous les axes, de jour comme de nuit, excepté ceux qui sont déjà en zone 30, en zone piétonne ou en zone de rencontre. Il ajoute, par ailleurs, que c'est sous cette impulsion que le Canton a lancé une réflexion de limitation de vitesse à 30 km/h, qu'il a consulté toutes les communes du canton et qu'il a décidé de proposer une nouvelle stratégie: sur la zone 1, de limiter à 30 km/h de jour comme de nuit, sur les axes structurants de la zone 2, de considérer que le 30 km/h s'applique de nuit et que le 50 km/h reste la vitesse effective de jour, et enfin en zone 2 en dehors des axes structurants de considérer qu'il faut être dans des zones à 30 km/h. Puis, concernant la ceinture urbaine de considérer qu'il faut un 50 km/h de jour et un

30 km/h de nuit, l'horaire de nuit étant compris entre 22 h et 6 h. Ainsi, sur l'axe des Charmilles, qui est considéré comme un axe secondaire, il répond qu'il y a bon espoir de répondre favorablement à cette demande et précise que l'arrêté doit être pris par le Canton.

### *Questions des commissaires*

Une commissaire souhaite demander si, sur cette rue des Charmilles, il ne serait pas possible d'agrandir les trottoirs au lieu de mettre des pistes cyclables supplémentaires, si la voie verte existe déjà à 20 m de cette rue.

M. Betty répond que c'est une analyse qui doit effectivement être faite.

Un commissaire demande si, par rapport aux doléances des pétitionnaires, le fait de passer à 30 km/h va réellement changer quelque chose. Il demande donc si ce changement de limitation améliorera véritablement la situation, en matière de bruit, de sécurité et de pollution, sachant qu'il y a beaucoup de trafic de transit sur cette rue.

M<sup>me</sup> Perler confirme en effet que la journée le trafic est de toute façon assez lent car c'est un axe très emprunté. En revanche, elle souligne que, la nuit, il y a beaucoup moins de trafic et que c'est donc pendant la nuit que la limitation prend tout son sens. Elle rappelle, par ailleurs, que la demande des pétitionnaires s'inscrit dans un aspect de sécurité également. Elle explique ainsi que le 30 km/h permet également de fluidifier le trafic, d'autant plus si cette limitation est appliquée dans tout le périmètre.

Le président souhaite poser une question concernant une diapositive de la présentation. Il demande s'il existe une différence en termes d'aménagement de mettre une des pistes cyclables entre la ligne des véhicules de stationnement et le trottoir, ce qui permettrait d'augmenter la sécurité des cyclistes. Puis il pose une seconde question au sujet de l'arrêté du Canton et demande ainsi s'il y aurait un calendrier avec les potentielles dates permettant d'aller de l'avant.

M. Betty répond à la première question en déclarant que c'est une chose à analyser au cas par cas et confirme qu'il existe des cas de figure dans lesquels il serait préférable de faire passer la piste cyclable entre le trottoir et les véhicules. Toutefois, il indique également que dans d'autres cas de figure la Ville y serait moins favorable. Puis, pour répondre à la seconde question, il indique qu'il ne peut pas y répondre de manière précise, car il existe deux options. Concernant la première option, il explique que le Canton peut prendre un arrêté global sur l'ensemble des rues de la Ville de Genève qu'il considère devoir basculer à 30 km de jour ou de nuit. Puis il explique que la deuxième option serait de traiter la rue en tant que telle, sans attendre, comme cela a pu être fait sur le boulevard du Pont-d'Arve.

Un commissaire rappelle que sur cet axe se trouve une ligne de transport public et s'étonne donc de cette limitation de vitesse à 30 km/h, sachant que l'Union suisse des transports publics n'est pas en faveur de la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h.

M<sup>me</sup> Perler précise que cette vitesse généralisée de 30 km/h de jour comme de nuit concernait tous les véhicules, sauf les transports publics et les véhicules de secours.

Elle observe que la vitesse commerciale des transports publics atteint environ 17 km/h seulement actuellement.

### **Séance du 14 mars 2022**

*Audition de M. Thierry Messenger, directeur régional lac-Rhône à l'Office cantonal des transports (OCT)*

Le président propose un tour de table pour que M. Messenger puisse connaître tout un chacun et l'invite à présenter la pétition P-458.

M. Messenger commence par dire que la stratégie du Canton sur le bruit a été proposée par le Conseil administratif, qu'elle a fait l'objet de retour des communes et associations et qu'elle a reçu un accueil favorable. Elle se base sur des éléments liés à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) avec une cartographie associée et qui selon les secteurs concernés donne des priorités différenciées aux modes de transport. Il souligne aussi que tous les moyens de transports ne peuvent pas être prioritaires au même endroit et au même moment. Ici, pour la rue des Charmilles, il s'agit du secteur 2, c'est-à-dire qu'on est au-delà de l'hypercentre mais dans un secteur tout de même à priorité pour les transports collectifs et la mobilité douce. La stratégie cantonale en matière de bruit/vitesse a voulu proposer une mise en application d'une vitesse limitée à 30 km/h pour l'ensemble des rues et ce de jour et de nuit, à l'exception des axes d'accessibilité qui bénéficieraient d'un régime à 50 km/h en journée et 30 km/h la nuit.

La rue des Charmilles ne fait pas partie de ce réseau d'accessibilité mais il souligne que le Canton est favorable à l'invite de la pétition concernant la vitesse et est même prêt à prendre les dispositions nécessaires (à savoir un arrêté de circulation pour diminuer la vitesse selon la volonté de la Ville).

Il s'agit d'une rue importante et plusieurs enjeux d'aménagement seront à discuter car des transports collectifs à gabarits importants y circulent. Il s'agit en outre d'une rue à dissymétrie en matière d'aménagement de mobilité douce car il y a une bande cyclable d'un seul côté. La Ville pourrait donc développer dans un deuxième temps un projet permettant de donner un aménagement sécurisé dans

les deux sens aux vélos, et ce en plus des transports collectifs et de la mobilité individuelle.

Le président ouvre le tour des questions.

Un commissaire demande si la limite des 30 km/h permettrait au moins à la ligne de transports publics d'être préservée et protégée car il est connu que celle-ci est souvent prise dans les flux ou bloquée à cause de certaines difficultés de croisement.

M. Messenger répond que la question sur la vitesse des transports publics est importante. L'analyse de son département montre que la pesée des intérêts balance du côté de la mise en place de cette stratégie et que les transports publics ne seraient que peu impactés par cette vitesse. L'autre aspect concernant les aménagements qui peuvent croiser les bus pourrait être résolu par la suppression et le déplacement de certaines places de stationnement, par exemple.

Le commissaire ajoute qu'il y avait avant un concept utilisé par M. Kramer qu'il qualifiait de «TPG modérateurs de trafic» et qui était appliqué à la rue de Lausanne. Cela consistait à mettre en place des transports publics et à empêcher les transports individuels de les dépasser. Il avait de sérieux doutes sur son efficacité mais demande si c'est un concept toujours utilisé par le Service des transports et la mobilité.

M. Messenger corrige le commissaire en insistant sur le fait que ce concept n'avait pas pour but d'empêcher les transports individuels de progresser mais surtout de favoriser la progression des transports publics. La rue de Lausanne souffre de deux choses: premièrement un trafic de transit important qui continue son trajet au-delà de Cornavin vers la rive gauche au lieu d'emprunter le Lacustre, et deuxièmement des mouvements de tourner à gauche qui sont importants voire nécessaires pour accéder aux Pâquis mais qui sont de nature à ralentir la progression des transports publics. Il souligne que ces problèmes sont en cours de résolution avec la future mise en place de la ceinture urbaine.

Un commissaire fait un parallèle avec la rue de Saint-Jean, dont le faible trafic est limité à 30 km/h et qui ne permet pas un dépassement des transports publics à cause de la ligne continue. Il demande s'il y aura un transfert de masse de circulation vers la rue de Saint-Jean si la rue des Charmilles est limitée à 30 km/h.

M. Messenger répond qu'il est important de se rappeler que la stratégie cantonale est avant tout d'opérer un transfert modal. Il rappelle ensuite le contexte global lié au plan climat cantonal qui demande de diminuer le trafic automobile motorisé thermique de 40%. Il souligne aussi que 50% des déplacements en Ville font moins de 5 km, donc des courtes distances qui pourraient être effectuées en mobilité douce ou en transports publics. Pour répondre à la question, il est évident que la mise en place de mesures liées à l'aménagement peut entraîner

des perturbations mais il faut être vigilant à ne pas reporter le problème sur la rue d'à côté car l'objectif ne serait pas atteint.

Un commissaire revient sur la diminution du trafic automobile motorisé thermique de 40% et demande si l'idéal serait de remplacer le thermique par l'électrique.

M. Messenger répond que l'objectif premier est la diminution de l'impact carbone aussi bien en matière de mobilité qu'en matière de bâtiments ou de biens et consommations. Il est de ce fait essentiel pour atteindre cet objectif de réduire de 40% le nombre de kilomètres parcourus d'après un calcul théorique. Sur 10 déplacements en voiture, quatre doivent se faire différemment à l'horizon 2030 dont trois qui doivent se faire avec d'autres modes de transports et un qui doit disparaître ou se faire autrement avec moins de déplacement. Parmi les six voitures qui restent, 40% des déplacements devront se faire sur un mode électrique donc trois voitures et demi à peu près.

Le commissaire demande s'il y a une volonté du Canton d'accompagner la population à électrifier son parc automobile.

M. Messenger répond par la positive.

Le commissaire demande s'il a déjà eu des discussions concrètes avec la Ville de Genève à ce sujet car il se demande si le Canton est prêt pour cette électrification, s'agissant des infrastructures, par exemple.

M. Messenger répond qu'il y a une politique cantonale importante à ce sujet: Services industriels de Genève (SIG) et la Fondation des parkings (FdP) sont des acteurs et partenaires importants dans l'équipement de ces parkings. Le privé joue aussi un rôle important étant donné qu'il est essentiel de recharger sa voiture dans son garage.

Le commissaire s'interroge sur la pertinence de cette stratégie et demande s'il avait déjà été envisagé de transformer cette voie en une rue à sens unique pour fluidifier le trafic et permettre un aménagement plus confortable pour la mobilité douce.

M. Messenger répond que cette proposition mériterait effectivement un approfondissement mais pour l'instant la discussion se porte surtout sur la limitation à 30 km/h.

Le commissaire demande après combien de temps cette mesure pourrait entrer en vigueur.

M. Messenger répond que cette mesure est soumise au réseau de quartier structurant car il y a des lignes de transports publics et c'est au Canton de prendre les

décisions adéquates. Le sujet a déjà été évoqué, les auditions se font actuellement et la Ville sollicitera son département officiellement après la clôture des auditions et un avis favorable. Il faut donc un délai de deux fois trente jours minimum car il y a une enquête publique à publier et trente jours de publication d'arrêté donnant lieu éventuellement à un recours. S'il n'y a pas de recours, la mesure peut être mise en place.

Une commissaire demande s'il est envisagé de mettre en place des contrôles de vitesse. Elle revient ensuite à la pétition dont une des demandes consistait à la diminution du trafic et demande si une fluidification du trafic a déjà été constatée sur des rues à 30 km/h.

M. Messenger répond que la question du contrôle de vitesse est une compétence de police qui est en cours de réflexion quant à sa mise en œuvre. Secondement, il a effectivement été constaté une fluidification du trafic après un passage à 30 km/h mais tout dépend de la pression et du temps de déplacement concurrentiel.

Le président revient sur l'audition du DACM à ce sujet qui a présenté deux options: soit le Canton prenait un arrêté spécifique à la rue des Charmilles soit un arrêté global dans le cadre de cette stratégie de réduction de vitesse sur les axes évoqués. Il demande donc si un arrêté spécifique serait plus adapté au cas de la rue des Charmilles.

M. Messenger répond que les deux choix sont possibles pour la Ville mais que cette dernière penche plutôt pour un arrêté spécifique, ce qui lui convient bien. L'arrêté global mettrait quant à lui en musique la stratégie de bruit du Canton et ne vivrait pas «un long fleuve tranquille» car il ferait sûrement l'objet de recours.

#### *Discussion, suite des travaux et vote éventuel*

Une commissaire pense que tout le monde est prêt à voter.

Un commissaire du groupe des Vert-e-s soutient la proposition du Parti libéral-radical, et propose de limiter la circulation du transport motorisé individuel dans un seul sens afin de pacifier davantage la circulation.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois ajoute qu'il s'agit d'une prérogative cantonale, et que la solution des 30 km/h ne résoudra pas les problèmes de trafic dense comme il a été discuté ce soir. Il propose donc le classement de cette pétition.

Le commissaire du Parti libéral-radical retient aussi que l'aménagement de cette rue est de la compétence cantonale qui prévoit une limitation à 30 km/h. Le Parti libéral-radical votera en faveur du classement de cette pétition tout en invitant le Conseil administratif à reconsidérer cette limitation et de la remplacer

par un sens unique avec une voie dédiée aux bus et non aux vélos qui ont déjà une voie verte à proximité. Il s'agirait par cette mesure de fluidifier la cadence du trafic.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre ajoute qu'il n'y a que deux personnes qui ont signé cette pétition, ce qui prouve qu'il n'y a pas là un grand besoin. L'Union démocratique du centre a aussi introduit un projet de loi demandant l'abrogation de la LMCE. Il penche donc pour le classement de cette pétition.

Le président corrige le commissaire de l'Union démocratique du centre en précisant qu'il n'y a pas eu deux signataires mais 670.

Un commissaire du Parti socialiste commence sa prise de position par une déclaration d'intérêt pour cette pétition et il l'aurait volontiers signée si elle était tombée entre ses mains. Il se rend presque tous les matins de l'autre côté de la rue de Lyon jusqu'à Saint-Jean à vélo et avec deux enfants en bas âge. Il est donc obligé de traverser la «semi-autoroute» de la rue de Lyon et ensuite la rue des Charmilles. Il doit descendre de son vélo, passer sur le trottoir et pousser le vélo sur le passage piétons pour remonter ensuite sur le trottoir car le passage est presque impossible à traverser autrement. L'aspect des nuisances, de la vitesse et du bruit sont constamment discutés mais on oublie l'aspect sécuritaire qui devrait être prioritaire. Il y a clairement une différence entre une rue à 50 km/h et une rue à 30 km/h quant aux accidents qu'elles peuvent générer. S'agissant des propos du Mouvement citoyens genevois, il pense que la commission est aussi là pour pousser la Ville à agir et dans ce cas-là, si c'est une compétence cantonale, la commission cesserait presque d'exister pour une multitude d'autres sujets. Le Parti socialiste recommande donc un renvoi au Conseil administratif avec une accélération du processus et demande formellement la limitation à 30 km/h de cette voie. Le Parti socialiste soutient aussi la proposition de sens unique non pas à 50 km/h, mais plutôt à 30 km/h, voire moins si c'est possible.

#### *Vote*

Renvoi de la pétition P-458 au Conseil administratif.

Par 9 oui (1 EàG, 4 S, 2 Ve, 2 LC) contre 4 non (2 PLR, 1 UDC, 1 MCG), le renvoi est accepté.

Recommandation de prendre langue avec l'OCT pour remplacer le 30 km/h par un sens unique.

Par 9 non (1 EàG, 4 S, 2 Ve, 2 LC) contre 3 oui (2 PLR, 1 MCG) et 1 abstention (UDC), la recommandation est refusée.

Recommandation d'examen pour limiter la circulation des transports individuels motorisés dans un seul sens afin de pacifier davantage la circulation.

Par 8 oui (2 LC, 1 Ve, 4 S, 1 EàG) contre 4 non (2 PLR, 1 MCG, 1 UDC) et 1 abstention (Ve), la recommandation est validée et accompagnera le renvoi au Conseil administratif.

### *PROJET DE RECOMMANDATION*

La commission recommande au Conseil administratif d'étudier la possibilité d'un examen pour limiter la circulation des transports individuels motorisés dans un seul sens afin de pacifier davantage la circulation.

*Annexe:* pétition P-458

Ville de Genève  
M. Amar Madani  
Président du Conseil municipal  
Commission des Pétitions  
Conseiller Municipal

P-458  
REÇU le  
19 JAN. 2022

Nina Ingenkamp  
Marie-Claude Frauenrath  
Rue des Charmilles 5  
1203 Genève

Genève, 19 janvier 2022

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission des Pétitions, nous vous adressons le texte suivant:

**Pour une limitation de vitesse à 30 km/h à la rue des Charmilles**  
Pétition adressée à la Ville de Genève

Pour la sécurité, la santé et le confort de toutes et tous sans plus attendre! Nous, deux habitantes de la rue des Charmilles, avec le soutien de l'Association Transport et Environnement (ATE) et du Forum 1203, demandons que des mesures soient prises pour réduire les nuisances sonores, la pollution de l'air et l'insécurité dans notre rue. Une mesure immédiate est proposée pour commencer: il s'agit de réduire la vitesse maximale sur la rue des Charmilles à 30 km/h, et à moyen terme, de l'aménager en zone 30 km/h.

La rue des Charmilles est sans doute l'un des passages les plus fréquentés dans le canton de Genève. Quotidiennement, aux heures de pointe, les voitures forment un bouchon qui s'étend sur toute la longueur de notre rue. De plus, et spécialement le soir et la nuit, les habitants souffrent des nuisances sonores des motos dont les moteurs sont quelques fois trafiqués.

Nous avons lancé une collecte de signatures à ce sujet, qui, à ce jour, a reçu 670 signatures d'habitants pour soutenir notre cause. La pétition a été lancée par une conférence de presse, qui a été suivie d'une couverture à la télévision (Léman bleu), à la radio (Radio Lac) et par la presse écrite (TDG, Le Courrier, Le Temps, etc.). Pour plus d'informations, veuillez-vous rendre sur le site web de la pétition : <https://act.campax.org/petitions/pour-une-moderation-du-traffic-dans-rue-des-charmilles>

Veuillez trouver ci-joint les signatures, la présentation lors du lancement de la pétition et le communiqué de presse.

Dans l'attente de la présentation du sujet au Conseil municipal et de discussions approfondies à la Commission des pétitions, nous vous prions de croire en nos sentiments respectueux.

  
Nina Ingenkamp et Marie-Claude Frauenrath



## **Pour un quartier des Charmilles apaisé**

Pétition adressée à la Ville de Genève

La rue des Charmilles est sans doute l'un des passages les plus fréquentés dans le canton de Genève. Cette dernière est utilisée par les Genevoises et les Genevois ainsi que les frontaliers français et vaudois comme un raccourci pour passer de la rive droite à la rive gauche et vice-versa.

Aux heures de pointe, les voitures forment un bouchon qui remplit quotidiennement toute la longueur de la rue. Cette situation pose non seulement des graves problèmes de sécurité, mais les nuisances sonores des véhicules motorisés sont une source de véritable souffrance pour les habitants du quartier.

Pour la sécurité, la santé et le confort de toutes et tous, nous demandons que la vitesse maximale sur la rue des Charmilles soit réduite à 30 km/h !



## Pour une limitation de vitesse à 30 km/h dans la rue des Charmilles

Pétition adressée à la Ville de Genève

Pour la sécurité, la santé et le confort de toutes et tous, nous, les habitant-e-s ensemble avec l'Association Transport et Environnement et le Forum 1203, demandons que la vitesse maximale sur la rue des Charmilles soit réduite à 30 km/h !

La rue des Charmilles est sans doute l'un des passages les plus fréquentés dans le canton de Genève. Aux heures de pointe, les voitures forment un bouchon qui remplit quotidiennement toute la longueur de notre rue. Cette situation pose non seulement des graves problèmes de sécurité, mais les nuisances sonores et la pollution d'air sont des sources de véritable souffrance pour les habitants du quartier.

**Si vous vous sentez également dérangé-e par le trafic dans notre rue, nous vous invitons à signer notre pétition !**

Pour signer la pétition en ligne, scannez le QR-code ci-dessous :



Vous pouvez également accéder à la pétition sous le lien suivant :

<https://act.campax.org/p/charmilles>

Les initiateurs : Nina Ingenkamp

et Marie-Claude Frauenrath :

Habitantes de la rue des Charmilles