

27 janvier 2020

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 25 juin 2019: «Pour un développement des zones de rencontre à Genève».

Rapport de M. Georges Martinoli.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions par le Conseil municipal lors de sa séance du 25 juin 2019. La commission l'a étudiée lors de ses séances des 2 et 23 septembre 2019, sous la présidence de M. Thomas Zogg. Le rapporteur remercie les procès-verbalistes M. Philippe Berger et M^{me} Camelia Benelkaid pour la qualité de leurs notes.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 2 septembre 2019

Audition des pétitionnaires, M^{me} Von Maltitz et M. Schneeberger

M. Schneeberger indique tout d'abord que la pétition en question a été déposée conjointement au Grand Conseil et au Conseil municipal, signalant qu'elle est à l'heure actuelle encore traitée au Grand Conseil. Il précise qu'étant donné les précédents en matière de mobilité et d'aménagement où les instances cantonales et municipales se sont renvoyé la balle, le collectif a préféré présenter la pétition dans les deux instances. Il projette ensuite une présentation Powerpoint expliquant le cadre et les objectifs visés par la P-403 (annexe pp. 12-15), relevant notamment que la pétition va dans le sens de certaines dispositions de la LMCE (loi pour une mobilité cohérente et équilibrée) (annexe p. 13, dia 1). Pour ce qui est de la volonté de doubler les surfaces inscrites dans la pétition, il précise qu'il ne faut pas y voir une logique comptable, mais plutôt une intention générale, qui pourrait être réalisée via le doublement des surfaces ou des zones de tronçons.

M^{me} Von Maltitz précise que le projet de la pétition n'est pas utopique. Elle ajoute qu'une zone de rencontre ne concerne pas seulement les lieux où sont établis des commerces, mais également des zones de quartiers d'habitation. Elle relève ensuite à titre de comparaison qu'alors que Genève ne dispose que d'une trentaine de zones de rencontre, Berne en a une centaine, et Bâle 85, constatant donc que dans le cas de Genève, une marge de progression existe. Pour ce qui est de la ville de Berne, elle s'arrête un moment sur le cas précurseur de la zone de rencontre du quartier du Burgfeld (annexe p. 13, dia 2), précisant que ce sont

les habitants du quartier qui avaient demandé son introduction, et que celle-ci a coûté relativement peu d'argent. Elle explique ensuite l'instrument très flexible qu'en a fait par exemple la Ville de Bâle, qui subdivise les zones de rencontre en différents types (annexe p. 14, dia 1).

M. Schneeberger cite dans le cas de Genève l'exemple de la rue Leschot, à une époque très bruyante du fait de la circulation de 5000 véhicules par jour, et qui aujourd'hui transformée en zone de rencontre l'est beaucoup moins, ne voyant plus que 400 véhicules par jour la traverser. Il indique que ce cas fait partie des bons exemples genevois, qui permettent d'améliorer la vie d'un quartier. Et de citer après cela d'autres exemples genevois, comme la Vieille-Ville ou la rue des Marronniers. Il déclare ensuite que la manière la plus souhaitable de réaliser ces zones de rencontre passe par une implication directe, et même une demande des habitants d'un quartier spécifique afin d'en installer une ou plusieurs au sein de leur quartier. Il note en cela qu'il ne faut pas penser la zone de rencontre uniquement comme un centre commercial à ciel ouvert, mais aussi comme un espace que les gens d'un quartier peuvent véritablement pratiquer et s'approprier.

Un commissaire demande tout d'abord si à Berne, de même qu'à Bâle, l'introduction des zones de rencontre est passée par l'accord des habitants.

M^{me} Von Maltitz répond par l'affirmative. Elle précise que dans le cas du quartier du Burgfeld, la zone avait tout d'abord été pensée comme un espace entièrement piéton, mais que cela suscitant l'ire des commerçants de la zone, un compromis satisfaisant pour tout le monde avait finalement été trouvé. Elle ajoute que si ce projet n'avait pas forcément au début la faveur de ces commerçants, aujourd'hui la zone de rencontre fonctionne bien.

Le même commissaire relève qu'apparaît de manière récurrente dans ces cas une opposition entre commerçants et habitants, et demande ce qu'il en a été à Berne et à Bâle.

M^{me} Von Maltitz reconnaît que les commerçants peuvent s'avérer sceptiques, voire s'opposer a priori, mais qu'après un moment les commerçants aussi y trouvent leur compte, car les gens flânent plus volontiers dans le quartier, et s'arrêtent donc plus volontiers aussi dans ses commerces.

Le commissaire demande ensuite comment la population a réagi face à la suppression des places de parc dans le quartier du Burgfeld.

M^{me} Von Maltitz répond que cette suppression n'a pas provoqué de protestation, rappelant qu'à Berne comme à Bâle les gens ont moins de voitures qu'à Genève.

Pour finir le commissaire demande si les transports publics ont pris en compte les suppressions de places de parc susmentionnées.

M^{me} Von Maltitz dit savoir que Berne est déjà bien pensée en la matière, mais répond ignorer si ces quartiers ont été mieux desservis suite à ces suppressions de places.

Une commissaire indique qu'à Genève le cas de la zone 20 de la rue du Môle n'est pas resté dans les mémoires comme une expérience positive, rappelant qu'elle n'avait pas du tout été respectée et que lors d'un contrôle radar effectué des voitures y passaient jusqu'à 50 ou 60 km/h. Elle demande aux pétitionnaires si par conséquent ils estiment qu'il est possible d'installer au centre-ville de Genève des zones 20 qui assurent assez de sécurité pour leurs usagers, rappelant le fait que la loi interdit l'installation de passages piétons dans des zones de ce type. Elle note que si à Bâle les automobilistes respectent bien les limitations dans ces zones, elle fait part de son doute quant au fait que ce respect soit rempli de la même façon à Genève, notant que les comportements ne sont pas les mêmes dans les deux villes, et que ce problème peut être accru du fait de l'importante densité de la ville de Genève.

M. Schneeberger répond que dans une ville où il y a moins de zones de rencontre, il est normal qu'on ait moins l'habitude de s'y comporter de manière idoine. Il déclare donc que plus des zones de rencontre seront établies, plus on instillera chez les usagers, en particulier motorisés, les modes de fonctionnement qui s'imposent. Il note à ce titre que la qualité des aménagements sera aussi déterminante, en ce qu'ils devront faire en sorte qu'il soit techniquement difficile de rouler vite. Indiquant par conséquent que plusieurs éléments font que le projet peut marcher ou non, il estime qu'il serait malvenu de retenir uniquement les mauvaises réalisations du passé pour condamner le principe en son entier. Il relève enfin qu'il est logique que les zones 20 ne soient pas dotées de passages piétons, étant donné que les autos doivent précisément déjà y rouler au pas pour eux.

Une commissaire demande si les places supprimées dans de telles zones seraient compensées ailleurs.

M^{me} Von Maltitz répond qu'il appartiendra aux habitants des quartiers de s'exprimer sur cette question, relevant au passage que de moins en moins d'habitants de la ville possèdent une voiture.

La même commissaire se demande si l'instauration de telles zones de rencontre ne peut pas avoir des incidences négatives pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, notamment si celles-ci devaient être transportées rapidement en cas d'urgence, et souhaite avoir l'avis des pétitionnaires sur ce point précis.

M^{me} Von Maltitz indique qu'il restera possible de circuler dans ces zones pour en sortir, et que les ambulances pourront naturellement y venir en tout temps en cas d'urgence.

La commissaire demande ensuite aux pétitionnaires s'ils ont des idées de quartiers particuliers pour l'installation de ces zones.

M^{me} Von Maltitz indique à titre d'exemple les quartiers où avaient été installés des aménagements éphémères à la demande des habitants, comme à la rue des Savoises. Elle précise que si on peut avancer des hypothèses, la demande pour de telles zones doit venir des habitants, non être imposée par le haut.

Pour finir la commissaire souhaite savoir s'il ne conviendrait pas davantage d'équiper la ville de vraies zones piétonnes au lieu de petits bouts qui obstruent l'ensemble du trafic, et constituent un grand problème pour Genève.

M^{me} Von Maltitz dit être à titre personnel favorable à l'instauration de telles zones, mais relève que le fait de proposer des zones mixtes a l'avantage de ne pas braquer les automobilistes, en leur montrant qu'on ne les expulse pas.

M. Schneeberger souhaite revenir sur la question des quartiers abordée par la commissaire, et indique que l'idée n'était pas d'imposer des rues précises, mais de les identifier après étude, et selon les besoins, et surtout de tenir compte des demandes des habitants. Pour ce qui est des zones piétonnes, il indique que du point de vue des pétitionnaires c'est évidemment ce qu'il y a de plus souhaitable, mais relève que la réalité a montré qu'à Genève ce principe peut poser problème, notamment au vu des nombreux immeubles qui disposent de parkings souterrains. Il estime néanmoins que des compromis séduisants peuvent être trouvés sous la forme de zones de rencontre, permettant un apaisement tout en maintenant l'accès aux parkings, comme à la rue Leschot mentionnée avant, et que ceux-ci permettent une meilleure acceptabilité des habitants.

Une autre commissaire relève la tendance actuelle en ville de Genève de se diriger dans certains endroits vers des zones 20, notamment via un nouvel aménagement des trottoirs. Citant à ce titre l'exemple de la rue Schaub, elle demande aux auditionnés ce qu'ils en pensent.

M. Schneeberger relève que les travaux sur les trottoirs effectués à la rue Schaub vont dans le bon sens, mais qu'on ne peut à terme échapper à des indications claires passant par le marquage des rues et l'affichage des limites de vitesse.

M^{me} Von Maltitz relève que les quartiers de Saint-Jean et de la Servette pourraient précisément être de bons endroits pour l'installation de zones de rencontre.

Une commissaire demande si l'accidentologie nous apprend quelque chose sur l'insertion de ces zones.

M^{me} Von Maltitz répond qu'il est prouvé que la diminution de la vitesse réduit la dangerosité des accidents. Elle relève de plus que les automobilistes se sachant moins prioritaires feront davantage attention aux autres.

M. Schneeberger relève que dans une zone 20 comme la place de Cornavin qui n'est pas une réussite comme lieu de rencontre, on a malgré le chaos apparent eu une baisse claire des accidents depuis son installation. Il indique qu'il conviendrait dès lors de comprendre pourquoi à la rue du Môle les gens avaient tendance à se mal comporter.

La commissaire demande si les enfants peuvent identifier dans ces zones des règles claires quant aux comportements qu'ils doivent adopter.

M^{me} Von Maltitz répond que le fait que de telles zones ont vocation à être implantées dans les quartiers d'habitation a précisément pour but que les enfants soient familiers avec un environnement qu'ils pratiquent quotidiennement, et par conséquent plus sûr par rapport à des espaces plus lointains de leur logement.

Un commissaire demande si l'association dont est issue la pétition n'a pas dressé un plan avec les zones qui lui paraissent les plus favorables.

M. Schneeberger répond par la négative, déclarant que l'idée de la pétition est uniquement de lancer une dynamique.

Un autre commissaire demande si les enfants peuvent jouer dans les zones 20.

M^{me} Von Maltitz répond par l'affirmative, précisant que cela est même indiqué sur les panneaux signalant l'entrée dans de telles zones.

Le président se demande si cette pétition ne souffre pas d'un certain biais politique, et souhaite savoir si les pétitionnaires ne sont pas membres d'un parti.

M. Schneeberger répond qu'il s'agit là d'une question sans objet, étant donné que M^{me} Von Maltitz et lui-même sont ici en tant que représentants d'une association.

Le président se demande si la solution proposée avec cette pétition n'est pas pire que le problème lui-même, en ce qu'elle amènerait un peu plus à congestionner l'hypercentre. Il relève de plus qu'elle ne dit pas un mot sur la question des frontaliers, qui est pourtant centrale dans la problématique du trafic en Ville de Genève.

M^{me} Von Maltitz répond que la question des frontaliers est plutôt à régler d'après elle en poussant les automobilistes à utiliser les transports publics, dynamique prévue avec le Léman Express, et en supprimant des places de stationnement qui attirent les automobilistes, tant genevois que frontaliers. Elle déclare que le développement des zones de rencontre doit aller de pair avec ce genre de projet pour ne pas congestionner le trafic au centre-ville.

Une commissaire indique qu'en tant qu'habitante de la rue Leschot, la pratique est moins évidente que celle décrite par les pétitionnaires, notamment du

fait de personnes venant chercher leur nourriture à emporter, et qui garent mal leur voiture. Si cela n'implique pas de nuisances pour les usagers des terrasses, cela en provoque pour les habitants du quartier qui ne peuvent se déplacer sans devoir faire attention aux voitures mal garées, en double file.

M^{me} Von Maltitz relève qu'avant l'instauration de cette zone, la situation était probablement bien pire que celle-là.

M. Schneeberger ajoute que si l'exemple de la rue Leschot est plus réussi que d'autres, cela ne veut pas dire non plus qu'il est parfait. Il relève que dans le cas décrit par la commissaire, il conviendrait de procéder à des aménagements favorisant les comportements vertueux. Il note de plus que si davantage de rues du quartier étaient des zones 20, cela éviterait de créer un effet de concentration qui peut apparaître comme négatif.

Une autre commissaire relève que la question de la précédente commissaire est très pertinente. Elle observe ainsi que si les pétitionnaires évoquent la tranquillité que suivrait l'installation d'une zone 20 dans une rue, ils n'ont pas abordé jusqu'à présent la question des nuisances sonores que de telles zones provoquent, notamment lorsque des terrasses apparaissent pour remplacer les voitures. Elle note qu'il conviendrait de savoir ce que les habitants en pensent, et demande aux pétitionnaires s'ils ont un avis sur la question.

M^{me} Von Maltitz répond qu'il conviendrait de mieux répartir ces zones au lieu de les concentrer en très peu d'endroits pour limiter les nuisances, et ajoute qu'au bout d'un moment la demande en restaurants et en cafés serait elle aussi épuisée, et qu'il ne saurait par conséquent y en avoir partout dans les zones 20.

La commissaire relève ensuite que tous les restaurants ont désormais droit d'emblée à utiliser une terrasse, ce qui provoque de toute manière des nuisances, même s'il n'y a qu'un restaurant par rue.

M. Schneeberger indique que cette question est en effet à poser aux habitants des quartiers, mais estime que des voitures tournant en rond pour chercher des places de parc apparaîtront probablement comme plus gênantes que quelques terrasses, déclarant que ces dernières font simplement partie intégrante de la vie en ville.

Pour finir la commissaire demande aux pétitionnaires s'ils ne trouvent pas qu'un préau d'école est plus sécurisé pour les enfants qu'une rue où il peut y avoir des passages.

M. Schneeberger répond tout d'abord que cette pétition n'a pas pour but de supprimer des préaux d'écoles, et ajoute que les zones 20, si elles sont bien indiquées et aménagées, peuvent aussi être sécurisantes pour les enfants sur le chemin de leur préau d'école.

M^{me} Von Maltitz ajoute que ces zones de rencontre ont l'avantage de donner plus d'autonomie aux enfants et aux parents.

Discussion et vote éventuel

Le commissaire socialiste indique que le groupe socialiste propose d'auditionner M. Pagani, étant donné que cet objet concerne son département.

La commissaire d'Ensemble à gauche abonde dans ce sens.

La commissaire des Verts dit également soutenir cette proposition.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre, indiquant être favorable à ce que tout le monde puisse se déplacer comme il l'entend, demande le classement de cette pétition.

Le président propose aux commissaires de voter tout d'abord sur la question de l'audition de M. Pagani.

Par 12 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 2 PDC, 3 PLR) contre 2 non (UDC, MCG), l'audition de M. Pagani est acceptée.

Le président propose ensuite de passer au vote sur le classement de la pétition.

Par 12 non (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 2 PDC, 3 PLR) contre 2 oui (UDC, MCG), le classement de la pétition P-403 est refusé.

Séance du 23 septembre 2019

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Olivier Morand, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité

M. Pagani entame le débat et donne quelques informations par rapport aux zones 20. C'est une chose extrêmement compliquée que la demande envoyée. Il a réussi après dix ans à mettre une zone de rencontre et tout le monde s'en porte à merveille. Il a vu encore des propriétaires d'immeubles qui réclament des zones 20, des zones de rencontre puis malheureusement il s'est lancé à deux reprises dans la promulgation de zones 20 ou piétonnes, mais il y a chaque fois une levée de boucliers de la part des associations de commerçants, ce qui rend la tâche très difficile. Il était très heureux du compromis qu'avait proposé M. Dal Busco pour essayer de créer ces zones 20 avec des compensations, car évidemment quand on crée des zones 20, il faut retirer des parkings. Il était donc étonné que la majorité du Grand Conseil vote cette réforme allégée, et il y a un référendum qui a été lancé ce week-end. Voilà donc la situation dans laquelle ils se trouvent. Ils vont

nous expliquer un peu les zones 30 qu'ils font, à ce sujet ils ont des bons résultats mais en ce qui concerne les zones de rencontre et piétonnes c'est une autre affaire.

M. Morand précise que la carte des zones 20 et 30 servira de support à la discussion. Il y a en rouge foncé les zones 30 existantes, en plus clair les zones 30 programmées, et en hachuré les zones 30 à projeter. Le secteur de Rive, s'il est mis en œuvre, fera l'objet d'un certain nombre de mesures dans ce périmètre, notamment en zone piétonne. En vert on a les zones piétonnes et zones de rencontre. Le secteur de la Vieille-Ville est un mixte entre zone 20 et piétonne, il est largement couvert à l'exception de quelques rues prises en compte dans le cadre de l'aménagement de Rive. Ensuite il montre l'hypercentre, partie moyenâgeuse qui porte le nom de «zone 1». Si la Vieille-Ville est largement piétonne, le secteur de Saint-Gervais peut encore être développé avec la même logique. Ils finissent actuellement dans ce secteur le quai des Bergues avec beaucoup de succès, qui est un secteur qui peut faire l'objet d'une piétonisation ou d'une mise en zones 20 compte tenu de la qualité architecturale et des nombreuses terrasses.

L'analyse de l'opportunité de réaliser une zone 20 à priorité piétonne demande de tenir compte des commerces, du nombre de véhicules, des transports collectifs et d'une multitude de paramètres.

Autrement, les secteurs datant de la fin du XIX^e, début XX^e comme Pâquis ou Eaux-Vives ou encore des secteurs plus récents comme Champel disposent ponctuellement de rues en zone de rencontre situées à proximité d'équipements sensibles comme des écoles. Il y a aussi le chemin Rigot, qui est entre l'avenue de la Paix et l'avenue de France selon la carte. Ils ont donc effectivement réalisé des rues en zone 20, mais ils travaillent plutôt par poche de zones 30, et puis plus ponctuellement à 20 en zone de rencontre pour des secteurs bien définis. Cela implique une compensation du stationnement, et au niveau des coûts la plupart du temps ils travaillent de façade à façade, ce qui implique la suppression de trottoirs. Les aménagements sont donc relativement coûteux.

C'est donc une présentation générale de leurs actions à terme. Selon M. Morand, l'ensemble de la ville devrait être couvert par la zone 30, qui est un régime fonctionnant relativement bien dans le centre de la ville. Il repasse à la diapositive et montre en bleu ce qui s'appelle la «moyenne ceinture», issue de la LMCE, et c'est l'idée de pouvoir fluidifier la ceinture et pacifier le cœur de la ville.

Un commissaire demande si le quai des Bergues est une zone 30 ou 20.

M. Pagani répond à cette question en rappelant qu'il y a trois tronçons, dont un devant l'Hôtel des Bergues qui est une zone piétonne. Il y aura neuf dépose-minute et une fois qu'ils seront peints sur la chaussée, la police municipale et la Fondation des parkings viendront bûcher à 120 francs les gens qui ne déposent pas les clients de l'hôtel et qui utiliseront ces dépose-minute de manière perma-

nente. Cette partie jusqu'à la place de Chevelu et la place Kléberg est une zone de rencontre. Il y a des places de parking qui ont été dessinées et il y aura des bancs et des terrasses. C'est exactement la même situation qui se passe à la rue Leschot, qui est une zone de rencontre. Alors qu'au départ le Conseil municipal, il y a de cela trois ans, avait décidé d'en faire une zone piétonne, mais malheureusement pour ce tronçon-là, les commerçants se sont ligués pour faire des recours contre l'autorisation qu'il voulait obtenir. Il a dû faire un compromis pour ouvrir le quai. Ce ne sera donc pas une zone piétonne mais une zone de rencontre.

C'est un compromis comme on sait le faire en Suisse, c'est-à-dire que personne n'est content.

Il reçoit des appels pour rediscuter de cette situation. Certains commerçants veulent maintenant une zone de rencontre ou en tout cas ils ne veulent plus de voitures devant leurs magasins car les voitures sont trop proches. Les gens ne passent pas car les terrasses sont mal positionnées alors que c'est la police qui leur a imposé ce positionnement. Donc ils en sont là, cela dit tout le monde trouve que c'est très beau, ils se mettront sûrement autour d'une table, afin de rediscuter de la beauté du quai des Bergues et de son statut.

Une commissaire n'est pas sûre d'avoir bien compris. Il y a maintenant les zones 30 qui seront installées progressivement dans toute la ville. Elle demande s'il y a au niveau du département un souhait de développer les zones 20 ou est-ce que ce sont les blocages qui font que ce n'est pas possible. Elle demande aussi s'ils ont identifié des lieux aussi dans les quartiers d'habitation ou des espaces s'y prêteraient.

M. Morand dit qu'ils ont effectivement une stratégie liée à la mise en œuvre de zones 30, car elles sont plus faciles et moins coûteuses à mettre en œuvre. Il y a en zone 30 une réflexion par zone ou par quartier, ce qui n'est pas le cas des zones 20.

Par contre il n'y a pas vraiment de stratégie pour développer la mise en œuvre de zones 20.

Ses prédécesseurs ont davantage travaillé selon les opportunités dans des situations sensibles (écoles...), il pense donc que c'est dans ce sens-là qu'il faudrait réfléchir. C'est-à-dire de voir s'il n'y a pas trop de trafics notamment avec les transports publics ou autre, puis voir aussi au niveau de l'animation. C'est donc une analyse multicritère à faire pour voir si les rues qui seraient désignées mériteraient cet effort financier ou pas.

Il répète que les zones anciennement moyenâgeuses se prêteraient bien à la zone 20, la circulation y étant déjà difficile, davantage que les Eaux-Vives ou les Pâquis qui engendreraient des coûts très importants.

La même commissaire demande en quoi cela aurait un coût plus important.

M. Morand répond que premièrement le piéton est prioritaire, cela implique de créer des aménagements qui donnent cette lisibilité. Donc qu'une série de codes routiers devraient être enlevés. Ils travaillent aussi de façade à façade pour donner à l'automobiliste l'impression que la voiture est étrangère à ce contexte. Cela implique en conclusion la mise en place de dispositifs architecturaux et techniques qui sont plus importants. Il faut aussi mettre en place des terrasses, le quai des Bergues en étant l'illustration. A contrario, une zone 30 est beaucoup plus économique, car elle peut être réalisée avec du marquage, des potelets et quelques éléments de mobilier urbain, sans avoir à reprendre les trottoirs et les chaussées.

Discussion et vote éventuel

Une commissaire du Parti libéral-radical a pris bonne note de cette pétition et votera pour le classement de celle-ci, car les zones 20 ne sont pas assez ambitieuses. Le Parti libéral-radical encourage donc le Conseil administratif à travailler sur de vraies zones piétonnes.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre votera aussi le classement. L'Union démocratique du centre est opposée aux zones de rencontre car il y en a assez à Genève. Les pétitionnaires sortaient les exemples de quelques villes avec 111 zones de rencontre à Berne, 85 à Bâle-Ville et 30 à Genève, ce qui est déjà suffisant. 125 zones de parcs ont été supprimées à Berne uniquement et l'Union démocratique du centre ne veut pas rentrer dans ce jeu.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien suggère le classement. Le Parti démocrate-chrétien s'aligne sur la position du Parti libéral-radical en exigeant lui aussi un programme sérieux de zones piétonnes.

Un commissaire du Parti socialiste soutient le renvoi au Conseil administratif pour des raisons diamétralement opposées à celles exprimées par exemple par l'Union démocratique du centre. Les zones bâloises et bernoises montrent que c'est tout à fait possible avec l'accord des habitants et des commerçants. Il est aussi à souligner que le nombre de véhicules par ménage est en baisse dans toutes les villes. A Genève, le Parti socialiste a l'impression qu'il n'y a pas de plan prévu concernant le développement de ces zones de rencontre mais c'est plutôt du coup par coup et le Parti socialiste souhaite qu'il y ait une véritable politique de développement de ces zones de rencontre et soutient donc la pétition qui demande ce plan.

Une commissaire d'Ensemble à gauche soutiendra l'envoi au Conseil administratif de cette pétition. Actuellement tout ce processus de mise en zone 30 est

important, il y a encore des quartiers où le travail est à faire, d'autres où c'est déjà remarquable. C'est donc une pétition qui doit être étudiée, qui est réalisable mais il faut faire un bilan et ajuster tout cela en fonction de l'expérience. C'est tout un mouvement qui est en cours et qui se poursuivra. Pour Ensemble à gauche, ce n'est pas un projet à opposer, même si elle comprend que le projet puisse paraître flou. Dans certains quartiers en revanche, avoir des espaces mieux aménagés se prête à la rencontre entre les habitants. Elle dit que Genève est une ville bien plus dense que les autres villes suisses, ce qui rend difficile la réalisation de ces zones 20. Mais il faut quand même réfléchir à tous les lieux où c'est possible.

Le président propose ensuite de passer au vote pour un renvoi de la pétition P-403 au Conseil administratif.

Par 8 non (2 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 2 PDC) contre 7 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve), la commission propose le classement de la pétition P-403.

Annexes:

- pétition P-403
- carte des zones 20 et 30 km/h

Annexe à consulter sur le site internet:

- dossier de présentation remis lors de l'audition du 2 septembre 2019

actif-traffic
En avant toute !

actif-traffic | Case postale 325 | 1211 Genève 19 | CP 80-67097-2
Tél. 022 732 28 41 | info@actif-traffic.ch | www.actif-traffic.ch

P-403

RECU 10

24 JUIN 2019.

Genève, lundi 24 juin 2019

Dépôt de la pétition « pour un développement des zones de rencontre »

Madame, Monsieur,

Notre association actif-traffic dépose ce jour la copie de **431 signatures pour notre pétition « Pour un développement des zones de rencontre »**, dont les originaux ont été déposés au Grand Conseil il y a quelques semaines. En effet, ce texte s'adresse aussi bien au Conseil municipal de la Ville de Genève ainsi qu'au Grand Conseil de la République et Canton de Genève, leur demandant d'agir (de concert si possible) dans le sens d'une planification renforcée des zones limitées à 20 km/h.

En espérant que vous réserverez un bon accueil à ce texte, au nom d'actif-traffic, je vous présente mes meilleures salutations et reste à votre disposition pour davantage d'informations ainsi que pour des auditions auprès des commissions de votre Conseil,

Thibault Schneeberger, secrétaire romand d'actif-traffic

Tél. 079 781 42 36

e-mail thibault.schnee@gmail.com



Pétition

P-403

au Grand Conseil de la République et Canton de Genève
au Conseil municipal de la Ville de Genève

Pour un développement des zones de rencontre

- ↘ Afin de réduire le bruit, les nuisances et l'insécurité liées au trafic routier et afin de créer des espaces de convivialité, les sous-signé-e-s demandent que le Canton de Genève et la Ville de Genève établissent un plan de développement et de réalisation de zones de rencontre.
- ↘ Ce plan devra prévoir au minimum le **doublement du nombre de tronçons limités à 20km/h d'ici à 2028, par rapport à la situation de 2018.**
- ↘ Ces zones apaisées devront se situer en priorité dans les zones I (hyper-centre) et II (centre) et dans tous les quartiers d'habitation à densité moyenne à forte, à proximité des écoles, des homes pour personnes âgées, des maisons de quartier, des commerces de proximité, des administrations communales et cantonales, etc.

Nom	Prénom	Adresse complète	Signature

actif-traffic
En avant toute !

