

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 11 septembre 2018: «Pour l'amélioration de la sécurité piétonne aux Eaux-Vives».

Rapport de M^{me} Maria Casares.

La pétition a été renvoyée à la commission des pétitions lors de la séance du Conseil municipal du 11 septembre 2018. La commission a traité cet objet le 26 novembre 2018, sous la présidence de M^{me} Sophie Courvoisier. Les notes de séance ont été prises par M. Nicolas Rey. La rapporteuse le remercie chaleureusement pour la qualité de ses notes.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 26 novembre 2018

Audition des pétitionnaires M. Stephen Caudwell, auteur de la pétition, M^{me} Fabienne Burgat, membre de l'Association des parents d'élèves (APE) Montchoisy-Vollandes, de M^{me} Barbara Daldini et de M^{me} Carine Ramillon, citoyennes engagées, porte-parole des signataires de la pétition

La présidente rappelle que ce même sujet a été traité au Grand Conseil et elle rappelle avoir envoyé les documents transmis par M. Sylvain Thévoz, député (P 2046-A).

M^{me} Daldini est habitante du quartier des Eaux-Vives et mère de trois enfants (âgés de 8, 11 et 14 ans). Elle est également à la fois piétonne, cycliste et automobiliste. C'est pourquoi elle est concernée à plusieurs titres par la sécurité routière qui doit tout particulièrement être améliorée aux Eaux-Vives, un quartier cependant très agréable à vivre. Il a subi une importante augmentation du trafic, notamment en raison des axes très importants qui amènent le trafic motorisé jusqu'au centre-ville.

Ainsi cette pétition est l'expression d'un mouvement citoyen pour aider à l'amélioration de la sécurité routière et de la mobilité douce aux Eaux-Vives mais aussi partout en Ville de Genève.

Les objectifs de cette pétition sont:

- l'amélioration de la sécurité piétonne aux Eaux-Vives;
- la diminution des très nombreux facteurs de risques existants au sein de ce quartier dense en circulation;

- favoriser une relation équilibrée entre la circulation motorisée et la mobilité douce, notamment pour les piétons, en particulier les enfants et les personnes âgées et ainsi envisager le futur de la mobilité aux Eaux-Vives en relation avec l'ouverture prochaine de la plage.

M^{me} Daldini précise avoir établi des contacts avec la Maison de quartier des Eaux-Vives, avec l'association Vivre aux Eaux-Vives (VAEV) et avec l'APE Montchoisy Vollandes; elles et ils ont reçu le soutien des parents d'élèves des Eaux-Vives ainsi que de beaucoup de voisin-e-s et des ami-e-s de la sécurité piétonne et de la mobilité douce aux Eaux-Vives et à Genève.

Elle aborde ensuite les principaux problèmes pour les piéton-ne-s dont il est question, après avoir précisé que ce sont des difficultés qui concernent des axes relevant soit du Canton, soit de la Ville de Genève.

Ces problèmes relèvent des infrastructures:

- passages piétons mal sécurisés;
- absence de feux piétons dans des zones à risque;
- axes secondaires (avenue William-Favre, rue des Eaux-Vives, rue de Montchoisy) utilisés comme des axes principaux et des pénétrantes surchargées aux heures de pointe;
- visibilité insuffisante sur les axes secondaires, éclairage urbain insuffisant, notamment le soir ou en cas de pluie;
- le volume du trafic pendulaire très important;
- le contrôle et la gestion de la vitesse du trafic motorisé (passage de 50 km/h avenue William-Favre, rue des Eaux-Vives) à 30 km/h (rue de Montchoisy), sans contrôle de radar, absence de panneau lumineux indiquant la vitesse de chaque véhicule;
- la mauvaise qualité de la conduite: excès de vitesse, attention limitée, téléphones portables au volant, insuffisance du respect des piétons déjà engagés sur les passages piétons.

M. Caudwell présente à la commission des images (photographies qu'il a prises lui-même) illustrant la qualité des passages piétons, qui ne correspondent clairement pas à celles de la norme suisse SN 640 241 (2016), «Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers».

Le manque de visibilité des passages piétons, aussi bien pour les piétons que les conducteurs, posent de sérieux problèmes. Le manque d'éclairage des passages piétons, ainsi qu'un manque d'îlots de protection, sont les principaux dangers. Il y a également un manque de lignes d'interdiction d'arrêt, un manque de signalisation et des bandes jaunes en très mauvais état.

Il y a aussi des problèmes avec les passages piétons à côté des arrêts de bus sans îlots de protection. Il précise également un danger important des rues à deux pistes du quai Gustave-Ador et la rue des Eaux-Vives, par exemple quand un bus s'arrête au passage piéton et le véhicule de la deuxième piste ne s'arrête souvent pas, par manque de visibilité.

M. Caudwell note qu'il y a six passages piétons à la rue de Montchoisy, et seulement un possède un éclairage fonctionnel. Il a également souligné, avec les preuves des photographies, le grave manque de visibilité de nombreux passages piétons (cinq) de la rue des Eaux-Vives, extrêmement dangereux à 8 h et entre 16 h et 18 h en hiver.

M. Caudwell mentionne plusieurs difficultés entraînant un risque sérieux pour les piétons:

- la conduite problématique de certains véhicules motorisés traversant des passages piétons lorsque les piétons sont déjà au milieu du passage;
- la vitesse excessive des véhicules même à l'intérieur du parc des Eaux-Vives;
- la conduite en utilisant un téléphone portable.

Ces styles de conduite peuvent être vus quotidiennement dans le quartier.

Il aborde ensuite la problématique de la déviation du trafic pendulaire sur les rues parallèles au quai Gustave-Ador, posant un problème tout particulier car des établissements scolaires primaires se trouvent sur ces axes.

M^{me} Ramillon souligne que les enfants ne peuvent parfois même plus se rendre à pied et seuls à l'école, ce qui nuit à leur nécessaire acquisition d'autonomie.

M. Caudwell présente à la commission une carte illustrant le nombre d'accidents de la circulation survenus dans le quartier des Eaux-Vives depuis 2010 (selon le Système d'information du territoire à Genève, SITG).

M^{me} Ramillon souligne que les axes principaux sont logiquement les plus concernés, mais c'est également le cas pour la rue de Montchoisy et la rue des Eaux-Vives, notamment au niveau des croisements et des passages piétons.

M. Caudwell expose ensuite différents exemples de campagne de sensibilisation («Anastase» en Ville de Lausanne ou «Le Cycliste» par la SUVA, par exemple). Il a noté que même si de telles campagnes, qui mettaient l'accent sur l'inattention des piétons ou des cyclistes, peuvent être utiles, ils ignorent le problème beaucoup plus grave – les accidents causés par les véhicules motorisés et la conduite inattentive des conducteurs.

M^{me} Daldini reconnaît qu'il y a bien des panneaux placés par la Ville de Genève (et par le TCS dans d'autres communes) pendant les périodes de rentrée

scolaire sur les axes concernés (et que des agents de la police municipale (APM) sont également présents) ce qui est très bien. Cependant, elle regrette le fait qu'il n'y ait pas de contrôles et des mesures de sensibilisation plus régulières, notamment lors des périodes où il fait nuit de plus en plus tôt.

M^{me} Daldini souligne en outre que s'il est vrai que certains piétons font preuve de comportement problématiques (manque d'attention à cause du téléphone, port d'écouteurs, etc.), ce sont pendant les conducteurs qu'il faut sensibiliser.

M. Caudwell poursuit en abordant des données statistiques relatives aux blessés graves et aux tués, en soulignant notamment que les piétons sont les premières victimes des accidents de la route et ce, même sur les passages piétons. Il rappelle ensuite que, selon l'association Rue de l'Avenir, les enfants de moins de 10-12 ans n'ont pas les capacités cognitives de se débrouiller seuls dans la circulation. Ainsi, une campagne de sensibilisation doit urgemment être organisée (y compris à la télévision), car cela a des effets très positifs. Il signale ensuite la différence de perception entre un automobiliste qui roule à 50 km/h et un autre qui roule à 30 km/h; il rappelle la tragédie survenue le 3 novembre qui a emporté une jeune femme de 27 ans.

M. Caudwell souligne qu'il est nécessaire de partager la responsabilité entre la Ville de Genève, les piétons et les conducteurs.

M^{me} Ramillon poursuit en soulignant, à ce propos, que la Ville de Genève peut contribuer à réduire les risques inhérents à la route, par des mesures peu coûteuses et relativement simples à mettre en place, sans stigmatiser une population face à une autre.

Elle poursuit en expliquant que la Ville de Genève pourrait résoudre une partie de ces problèmes, tout en saluant les efforts fournis par l'Etat de Genève sur les axes prioritaires notamment. Concernant les axes secondaires, ils ne sont pas concernés, même s'il existe des projets en cours de réalisation.

M. Caudwell développe les revendications plus précisément:

- tous les passages piétons des routes principales sont conçus selon la norme suisse SN 640 241 (2016) incluant un marquage, un éclairage et une signalisation appropriés, des lignes d'interdiction d'arrêt, des îlots de protection des piétons;
- réduire la limite de vitesse à 30 km/h sur la route de Frontenex, l'avenue Pictet-de-Rochemont, l'avenue William-Favre, la rue des Eaux-Vives et le quai Gustave-Ador;
- mettre en place un projet de sensibilisation pour les piétons et pour les automobilistes, incluant une sensibilisation aux dangers du trafic motorisé.

Discussion

Un commissaire, en tant que motard, tient à souligner que les deux-roues représentent près de la moitié des blessés graves. Finalement, il tient à rappeler que 10 m sont nécessaires à un véhicule pour s'arrêter à 30 km/h alors qu'il en faut 25 m à 50 km/h. Il demande ensuite comment les auditionnés imaginent la sensibilisation dans les écoles.

En ville de Genève, précise M^{me} Daldini, à la fin des vacances d'été, la pose de banderoles met en évidence la rentrée scolaire et la présence des APM est fréquente dans les endroits à risques, mais pas très longtemps. En outre, des agents de police viennent sensibiliser les élèves de 4P directement en classe. Elle conclut en expliquant que l'installation de panneaux électriques, qui s'illuminent en rouge en cas d'excès de vitesse, permettrait de sensibiliser les conducteurs qui ne se rendent parfois pas compte qu'ils sont au-dessus. Elle rappelle que cela se fait déjà dans d'autres communes suburbaines et que ça ne coûte pas cher.

Un commissaire demande s'il y a des patrouilleuses scolaires dans le quartier.

M^{me} Ramillon confirme qu'il y en a mais uniquement à la rue de Montchoisy et sur la rue du Nant, sur deux passages piétons, déjà bien indiqués.

Un commissaire revient ensuite sur la proposition faite par les auditionnés d'installer une caméra de surveillance à la jonction entre la rue François-Versonnex et la rue des Eaux-Vives. Il demande en quoi cette caméra sensibiliserait les automobilistes.

M. Caudwell précise que c'est juste une idée. Il souligne que ce sont les trois propositions déjà mentionnées qui constituent une priorité (infrastructure, sensibilisation et contrôle de vitesse).

La présidente explique que cette proposition de caméra s'explique par le fait que beaucoup de conducteurs tournent à droite alors qu'ils n'en ont pas le droit.

Un commissaire s'étonne de la proposition d'un ralentisseur sur l'allée du restaurant des Eaux-Vives.

M^{me} Daldini ajoute que le trafic augmente et, avec lui, les comportements à risques également. Elle déplore le fait qu'on n'ait pas permis aux piétons de se déplacer en sécurité et qu'il y ait de plus en plus d'incivilités (de la part de tous les utilisateurs: voitures ou vélos, etc.).

Un commissaire demande quelles rues du quartier sont des zones 30.

M^{me} Daldini répond qu'il s'agit de tout le quartier sauf la rue William-Favre, la rue des Eaux-Vives et le quai Gustave-Ador.

M^{me} Ramillon ajoute qu'il serait intéressant de voir si le passage de certaines rues en zone 30 a permis ou non de diminuer le nombre d'accidents.

M^{me} Daldini rappelle en outre que les zones 30 sont dénuées de passages piétons (sauf devant les écoles) et qu'il est permis de traverser partout, bien que les piétons ne soient pas prioritaires. Pourtant, il n'est pas rare de manquer de visibilité (notamment à cause de véhicules parkés sauvagement, les arrêts de bus adjacents, etc.).

M^{me} Ramillon ajoute une autre source de préoccupation pour les parents: le fait de devoir récupérer les enfants sur les zones de dépose des bus scolaires transportant les enfants provenant de Collonge-Bellerive, notamment.

Une commissaire demande si l'éclairage et la signalisation des îlots sont du ressort de la Ville de Genève ou du Canton.

M^{me} Daldini répond qu'à priori cela relève de la responsabilité de la Ville de Genève. Elle ajoute qu'à l'issue de l'audition de M. Serge Dal Busco, il semblerait que les autorités administratives se rejettent la balle.

M^{me} Ramillon signale qu'il serait peut-être judicieux d'auditionner les chauffeurs TPG des lignes 2 et 6.

Une commissaire poursuit en soulignant que la pétition parle également de lutte contre le bruit. Elle demande si cet élément est aussi une priorité.

M^{me} Ramillon explique que si l'on devait «prioriser les priorités» la question du bruit serait la dernière.

La même commissaire demande ensuite des précisions sur la démarche participative visant à impliquer les habitants des Eaux-Vives dont il est question dans la pétition.

M^{me} Ramillon répond que la pétition est née à l'initiative de M. Caudwell, dont elle salue par ailleurs la démarche. Elle rappelle que la sécurité piétonne est le sujet de préoccupation majeur dans le cadre des discussions entre parents (avant le logement, mais c'est une autre question).

M^{me} Daldini ajoute qu'ils ont bien conscience qu'il y a la loi, les normes, les budgets. Néanmoins, il serait judicieux que les responsables politiques viennent voir (avec des ingénieurs) ce que cela représente et implique concrètement sur le terrain.

La présidente rappelle qu'elle vit dans le quartier et souligne que les places en épis posent un gros problème de visibilité dans les zones 30 km/h.

M^{me} Ramillon confirme qu'il s'agit là d'une importante problématique.

M^{me} Daldini ajoute que le problème réside dans le fait que les zones 30 km/h sont pensées comme étant moins fréquentées. Or, cela n'est pas le cas puisqu'une grande part du trafic pendulaire passe désormais par ces zones.

Un commissaire ajoute qu'il n'est pas rare que les cyclistes adoptent aussi un comportement très dangereux.

M^{me} Ramillon précise qu'il ne s'agit pas tout à fait du même danger, même si toutes les incivilités sont partagées par l'ensemble des usagers (les automobilistes et les cyclistes).

Une commissaire demande si les auditionnés disposent d'une projection relative à l'augmentation du trafic consécutive à l'ouverture de la nouvelle place.

M^{me} Daldini informe que cela fait neuf ans qu'elle vit dans le quartier et qu'auparavant on trouvait facilement des places de parking en zone bleue les week-ends d'été. Or, depuis quelques années, il n'y a plus de place disponible, ce qui démontre bien que le trafic a beaucoup augmenté.

Une commissaire demande si la rue William-Favre est limitée à 50 km/h.

M^{me} Ramillon confirme que la limite de vitesse est à 50 km/h. Elle ajoute que cette rue a même été rebaptisée la «rue des rétroviseurs» en raison des nombreux cas de casse qui y surviennent.

Un commissaire se déclare préoccupé par la question de la pollution induite par le trafic routier. En outre, si on limite tous les axes à 30 km/h, celle-ci augmentera invariablement (car ces axes sont déjà très occupés notamment). Il constate que ceux qui sont le plus touchés par la pollution sont nos enfants, du fait de leur petite taille qui les expose directement aux gaz d'échappement des véhicules motorisés.

M^{me} Daldini rappelle que la rue des Eaux-Vives est limitée à 50 km/h. De plus, même les axes encore limités à 50 km/h sont déjà bouchés aux heures de pointe; une limitation supplémentaire de la vitesse ne produira donc pas forcément une augmentation de la pollution.

Un commissaire constate qu'il y a, en vingt-quatre heures et à l'échelle du Canton, près de 500 000 véhicules qui entrent et sortent en transitant par la Ville de Genève et en passant inmanquablement par des axes proches des Eaux-Vives. Or, beaucoup de ces véhicules proviennent des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie et roulent au diesel, ce qui aggrave le facteur pollution. Il demande donc aux auditionnés pour quelle raison ils n'ont pas inclus des éléments de réflexion à ce sujet dans leur pétition.

M^{me} Ramillon insiste sur l'importance du trafic pendulaire qui devrait être centré sur les axes prioritaires. Or la réalité est tout autre, d'où leur présence ce

soir à la commission des pétitions. Elle conclut en précisant que les automobilistes de la Haute-Savoie ne sont pas seuls à l'origine du trafic pendulaire, mais qu'il y a aussi ceux des communes du long du lac.

La présidente procède au vote de la pétition P-388, qui est acceptée par 9 oui (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 PLR) contre 1 non (UDC) et 1 abstention (MCG).

Annexe: pétition

Annexe à consulter sur internet: présentation de la pétition

REÇU le
21 JUIN 2018

Piétonnes Vivantes
c/o Stephen Caudwell
Rue de l'1er Juin 4
1207 Genève

1) **Secrétariat général du Grand Conseil**
Case Postale 3970
1211 Genève 3
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

2) **Conseil municipal**
Rue Pierre-Fatio 17
1204 Genève

P- 388

21 juin 2018

Mesdames/ Messieurs,

Concerne: Dépôt d'une Pétition au Grand Conseil et au Conseil Municipal de la Ville de Genève pour l'amélioration de la sécurité piétonne

Piétonnes Vivantes est une campagne citoyenne incluant le lancement d'une pétition qui a reçu l'aide de la Maison de Quartier des Eaux-Vives, de l'APE Montchoisy Vollandes, des parents d'élèves du quartier, ainsi que des voisin.e.s, et ami.e.s de la sécurité routière et mobilité douce aux Eaux-Vives, et plus largement, à Genève.

La motivation de lancer cette pétition est née des expériences - souvent effrayantes - des résidents et des visiteurs qui tentaient de traverser des rues du quartier des Eaux-vives. Ils étaient confrontés à des infrastructures piétonnières inadéquates et à un trafic motorisé souvent dangereux. Les niveaux sonores élevés de la circulation sur les routes principales sont aussi un problème supplémentaire pour les résidents.

Les objectifs poursuivis par la campagne sont: i) L'amélioration de la sécurité piétonne aux Eaux-Vives; ii) Changer la priorité donnée par la conception du trafic actuel, de la circulation motorisée à la mobilité douce, en particulier les piétons; iii) Encourager plus d'espaces publics conçus pour les personnes, plutôt que le trafic motorisé; et iv) Contribuer au sens de la cohésion sociale dans le quartier par la réalisation des objectifs précédents.

La pétition présentée avec cette lettre est donc destinée à soutenir le premier objectif - l'amélioration de la sécurité des piéton.ne.s et notamment l'amélioration de l'infrastructure piétonnière dans le quartier. Le nombre de signatures obtenues est: 519.

La pétition est considérée comme une étape initiale mais essentielle pour aider à transformer le quartier en un endroit dynamique et accueillant pour les résidents et les visiteurs aussi.

Nous attendons maintenant des pouvoirs politiques représentés par les élu.e.s du niveau municipal et du niveau cantonal qu'ils se saisissent avec sérieux de cette pétition et agissent rapidement pour régler les problèmes que celle-ci a identifiés.

Contact :
Stephen Caudwell, Président, Piétonnes Vivantes (076.443.11.82)
<https://www.pietonnesvivantes.org>

**PETITION AU GRAND CONSEIL ET AU CONSEIL MUNICIPAL DE GENEVE
POUR L'AMELIORATION DE LA SECURITE PIETONNE**



REÇU le
21 JUIN 2018

Nous souhaitons:

- Que tous les passages pour piétons des routes principales (Route de Frontenex, Ave Pictet-de-Rochemont, Rue Francois-Versonnex et Rue des Eaux-Vives), soient conçus selon la norme Suisse 640241(2016) incluant un éclairage et une signalisation appropriés, des lignes de sécurité, des flots centraux.
- Réduire la limite de vitesse à 30km/h sur la Route de Frontenex, l'Ave Pictet-de-Rochemont, l'Ave William-Favre, la Rue des Eaux-Vives et le Quai Gustave-Ador.
- Pouvoir installer des ralentisseurs sur l'allée allant au Restaurant de Hôtel du Parc des Eaux-Vives depuis le Quai Gustave-Ador.
- Pouvoir adapter le temps de passage au vert des feux piétons à la vitesse de déplacement des personnes âgées et à mobilité réduite.
- Installer une caméra de surveillance routière à la jonction de la Rue des Eaux-Vives et de la Rue Francois-Versonnex pour sensibiliser les automobilistes qui tournent à droite, lorsque les feux de piétons sont verts.
- Mettre en place un projet de sensibilisation public pour les piétons et pour les automobilistes, incluant une sensibilisation aux dangers du trafic motorisé.
- Limiter le niveau sonore des routes principales en accord aux normes légales de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB).

Cette pétition demande aux autorités de l'Etat de Genève et de la Ville de Genève de mettre tout en oeuvre pour réaliser un quartier bien conçu pour la sécurité des piétons, cyclistes et usagers de transports publics dès 2019, dans le cadre d'une démarche participative avec les habitant-e-s, usagers-gères et associations concernées.

Nom	Prénom	Adresse complète	Signature
-----	--------	------------------	-----------

Merci de renvoyer par courrier à Piétonnes Vivantes c/o Stephen Caudwell, Rue du Premier Juin 4, 1207, Genève. Email: stephen@pietonnesvivantes.org Site Internet: <https://www.pietonnesvivantes.org>

496
x 03
519