

Réponse du Conseil administratif à:

- la motion du 17 septembre 2007 de M^{mes} Claudia Heberlein Simonett, Anne Pictet, Sandrine Burger, Marguerite Contat Hickel, Frédérique Perler-Isaaz, Sophie de Weck Haddad, Sarah Klopmann, MM. Philippe Cottet, Yves de Matteis, Alpha Dramé, Alexandre Wisard et Mathias Buschbeck, acceptée par le Conseil municipal le 21 janvier 2008, intitulée: «Les zones 30 km/h sont-elles sûres pour toutes et tous?» (M-706);
- la motion du 22 septembre 2008 de M^{mes} Sandrine Burger, Sarah Klopmann, Anne Moratti Jung, Marguerite Contat Hickel, Frédérique Perler-Isaaz, Sophie de Weck Haddad, Claudia Heberlein Simonett, Marie-Pierre Theubet, MM. Alpha Dramé, Yves de Matteis, Gilles Garazi, Eric Rossiaud, Miguel Limpo et Mathias Buschbeck, acceptée par le Conseil municipal le 10 mars 2009, intitulée: «Zones 30 km/h et mobilité douce: du concret au lieu de belles paroles!» (M-827).

TEXTE DE LA MOTION M-706

Considérant:

- l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre qui stipule que «l'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes» et qui instaure un contrôle des mesures réalisées;
- le développement très positif de la création de plus en plus de zones 30 sur le territoire de la Ville;
- que l'absence de passage pour piétons déstabilise ces derniers, qui ne savent pas toujours où traverser la rue;
- que nombreux sont les utilisateurs-trices qui ne connaissent pas les règles applicables dans les zones 30;
- qu'un grand nombre d'automobilistes ne respectent pas la vitesse dans ces nouvelles zones 30, facteur d'insécurité quotidienne,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à lui soumettre une évaluation du fonctionnement des zones 30 existantes en ville de Genève;
- à étudier la faisabilité d'une campagne de sensibilisation autour de ces conclusions, suivie d'une campagne de contrôle de la vitesse par la police cantonale, en collaboration avec l'Etat de Genève.

TEXTE DE LA MOTION M-827

Considérant:

- le plan «Circulation 2000» (présentation datée de 1992) de l'ancien Office des transports et de la circulation (aujourd'hui Direction générale de la mobilité) qui prévoit une généralisation des zones 30 km/h à l'ensemble de l'agglomération;
- la proposition PR-172, acceptée le 20 février 2003, qui incluait un calendrier de «mise en place des zones 30 km/h»;
- la volonté exprimée par le Conseil administratif lors de son discours de législation du 4 juin 2007 en faveur de la mobilité douce et de la restitution de l'espace public à la population;
- le fait qu'une dizaine de zones 30 km/h sont actuellement à l'étude (dont certaines étaient déjà comprises dans le calendrier proposé par le Conseil administratif en 2001);
- les nombreuses motions du Conseil municipal et propositions du Conseil administratif relatives à la mobilité douce en attente de traitement ou de réalisation (PR-187, M-290, par exemple);
- le fait que la population – en particulier les personnes âgées et les enfants – souffre plus que jamais de la pollution et du bruit engendrés par les transports individuels motorisés,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de se donner les moyens financiers et humains pour réaliser le programme de législation relatif à l'aménagement de zones 30 km/h en ville de Genève;
- d'informer le Conseil municipal, au plus tard six mois après le renvoi de la présente au Conseil administratif, de l'état d'avancement des dossiers en cours, ainsi que de lui présenter à cette occasion un calendrier de mise en œuvre actualisé;
- de veiller à ce que les motions et propositions liées à la mobilité douce, votées par le Conseil municipal, ne restent pas dans un tiroir, mais soient suivies de réalisations concrètes.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

C'est avec beaucoup d'intérêt que le Conseil administratif suit l'évolution de la mise en place des zones 30 km/h dans les différents quartiers de la ville de Genève. Pour rappel, l'ordonnance fédérale sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre, du 28 septembre 2001, ainsi que la loi cantonale sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre précisent que l'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée une année au plus après la mise en service de ces aménagements.

A ce jour, le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité est en mesure de fournir un certain nombre d'éléments qui sont détaillés dans cette réponse.

Etat des lieux

Pour rappel, une première série de neuf zones 30 km/h a été mise en place dans les quartiers suivants: les Grottes (1990), le Grand-Pré (1991), les Tranchées (1996), Le Petit-Saconnex (1997), les Genêts (1998), les Pâquis (2001), Beau-Soleil (2001), les Acacias (2001) et les Hauts-de-Champel (2001).

Les sept zones 30 km/h suivantes ont ensuite été réalisées entre 2001 et 2008: Petit-Saconnex extension (2001), Vieusseux-Franchises (2002), la Cluse-la Rose-raie (2004), le Mervelet (2005), Cité-Jardin d'Aïre (2006), Saint-Jean (2007) et Liotard (2008).

Des bilans complets de fonctionnement ont été réalisés pour la plupart des zones 30 km/h aménagées après l'entrée en vigueur de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre, le 1^{er} janvier 2002.

Quartier de la Cluse-la Rose-raie

Le bilan de la zone 30 km/h est très encourageant. Le dispositif de modération mis en place a permis de réduire sensiblement les vitesses et de constater une baisse très nette du nombre d'accidents. Deux périodes d'évaluation, s'étendant chacune sur huit mois, ont été définies, soit de novembre 2003 à juin 2004 pour les observations précédant la mise en place de la zone 30 km/h, et de novembre 2004 à juin 2005 pour les observations suivant la mise en service de la zone. Il y a eu 39% d'accidents en moins, tous types confondus. Heureusement, la plupart des accidents subsistants ne concernent que des dégâts matériels. Néanmoins, il reste toujours des accidents avec des blessés, mais ceux-ci sont passés de onze à quatre pour les blessés légers et de cinq à trois pour les blessés graves, ce qui est encore malheureusement trop. Ces chiffres sont corroborés par des relevés concernant la même période pour les années 2001-2002 et 2002-2003. Un bilan complémentaire, réalisé sur une durée plus longue, a confirmé les résultats de l'étude initiale, puisqu'il a été constaté une diminution de 52% du nombre des accidents durant les dix-sept mois qui ont suivi la mise en service de la zone 30 km/h par rapport au nombre d'accidents relevés durant les dix-sept mois précédents.

Concernant la vitesse, selon les points enquêtés, entre 65 et 75% des véhicules roulent en dessous des 30 km/h. Quelques lieux critiques doivent encore faire l'objet d'aménagements modérateurs ultérieurs. En effet, le bilan de la vitesse, même s'il est satisfaisant, n'atteint pas encore partout les objectifs voulus et le respect de la législation.

Il est par ailleurs important de signaler que des mesures de bruit effectuées dans certaines rues du quartier, avant et après la mise en service de la zone 30 km/h, révèlent une baisse significative de l'intensité des nuisances sonores, de l'ordre de moins 2 dB(A) à moins 3 dB(A).

Quartier du Mervelet

Le bilan de la zone 30 km/h est plus nuancé. Une diminution du nombre des accidents a été constatée, puisqu'il n'y a eu que deux accidents avec uniquement des dégâts matériels, et ce aux limites du périmètre étudié. Avant la mise en place de la zone 30 km/h, durant une période de quatre ans, il avait été relevé 18 accidents sur le bord du périmètre du quartier et trois à l'intérieur de celui-ci. Parmi ces trois accidents, il y a eu un blessé grave.

Une fois réalisées, les mesures de modération n'ont pas été assez coercitives en ce qui concerne les vitesses de circulation, car l'on constate que près de 90% des véhicules dépassent la vitesse autorisée, soit les 30 km/h. Le dispositif de modération doit impérativement être complété dans ce périmètre. L'alternance du stationnement n'a pas porté tous ses fruits, car, simultanément à la mise en place de la zone 30 km/h, le périmètre est devenu une zone bleue avec macaron, ce qui a sensiblement diminué le nombre de véhicules stationnés, réduisant paradoxalement le nombre d'obstacles.

Il est prévu de compléter les aménagements actuels par la mise en place de pastilles et d'éventuels aménagements complémentaires. Ces futurs aménagements nécessitent le dépôt d'un crédit complémentaire qui devrait être présenté à la fin de 2009 ou au début de 2010.

Quartier de la Concorde

Le bilan de la zone 30 km/h se révèle également encourageant, même si tous les objectifs ne sont pas atteints. Au niveau de l'accidentologie, le bilan relève que le nombre d'accidents a diminué de manière importante, surtout au niveau de leur gravité, depuis la mise en place des aménagements modérateurs de vitesse. Il n'y a eu aucun blessé léger ou grave depuis l'introduction de la zone 30 km/h. Comme dans d'autres quartiers, c'est aux carrefours jouxtant la zone que se produisent le plus d'accidents, même si l'on constate une baisse significative de ceux-ci avec une diminution de près de la moitié de ces accidents.

Au niveau de la vitesse, on note une baisse moyenne de 10 km/h. Sur les routes les plus rectilignes du périmètre, en dépit de la mise en place de stationnement alterné, la vitesse moyenne avoisine les 40 km/h. Des efforts de modération de

trafic par la mise en place d'obstacles se révèlent donc nécessaires. Le financement de ces aménagements est d'ores et déjà assuré. Il convient de relever que, en 2000, 35% des véhicules dépassaient la vitesse autorisée de 50 km/h.

Quartier de Saint-Jean

Le bilan de la zone 30 km/h indique une nette baisse générale de la vitesse. Cependant, la limitation de 30 km/h n'est respectée que par un tiers des véhicules sur les rues les plus sensibles, à savoir le chemin Furet, l'avenue De-Galatin et la rue du Contrat-Social. La majorité des voitures roulent entre 30 et 40 km/h. Il apparaît donc que des aménagements complémentaires doivent être envisagés.

Il est à nouveau important de signaler que les relevés du bruit effectués entre janvier 2000 et janvier 2008 témoignent d'une très nette amélioration de la situation dans le quartier de Saint-Jean. Dans la rue de Saint-Jean, les valeurs limites fixées par la législation ne sont pratiquement plus dépassées, contrairement à la situation qui prévalait avant l'introduction de la zone 30 km/h.

Quartier Liotard

Cette zone 30 km/h a été inaugurée en 2008. Le bilan de son fonctionnement sera disponible à la fin de l'année 2009.

Autres secteurs

Il est nécessaire de préciser que le projet de zone 30 km/h dans le quartier de la Forêt a été abandonné suite au préavis défavorable formulé en 2003 par le Département du territoire à l'encontre de ce dossier.

Le projet de zone 30 km/h dans le quartier de Vermont a également fait long feu, car non seulement les principales voies de circulation situées dans le périmètre concerné appartiennent au réseau routier secondaire mais, de plus, elles accueillent des lignes de transports en commun, deux facteurs restreignant assez fortement les possibilités de mise en place de mesures de modération suffisamment efficaces pour garantir le respect d'une vitesse maximale de 30 km/h.

Des opposants au projet de zone 30 km/h dans le quartier des Délices sont parvenus à retarder la mise en œuvre de cet aménagement. Ils ont en effet obtenu gain de cause en recourant contre l'autorisation de construire, sur la base d'une question procédurale hors du contrôle de l'administration municipale. Le bien-fondé de la mise en zone 30 km/h du quartier n'ayant pas été remis en cause par la

Commission cantonale de recours en matière de constructions, un nouveau projet a été élaboré. Les procédures en vue de l'obtention des autorisations administratives nécessaires sont en cours.

Ainsi, en 2009, 15 zones 30 km/h sont en service en ville de Genève, couvrant une superficie d'environ 4,4 km², ce qui représente 24,1% des 18,25 km² du territoire communal.

Financement

Comme indiqué précédemment, neuf zones 30 km/h préexistaient déjà en 2001 en ville de Genève, lors du vote de la proposition PR-172.

La proposition PR-172 était dotée d'un montant de 3 685 000 francs. Elle devait permettre la réalisation de 12 zones 30 km/h entre 2001 et 2003. Comme expliqué précédemment, sept zones 30 km/h ont été réalisées entre 2001 et 2008. Les aménagements prévus dans les zones 30 km/h des quartiers de la Jonction et des Eaux-Vives seront également financés par la proposition PR-172.

Malheureusement, le financement des mesures de modération envisagées dans la zone 30 km/h des Délices ne pourra pas être assuré par la proposition PR-172, comme prévu initialement. Une demande de crédit complémentaire à la proposition PR-172 sera donc déposée devant le Conseil municipal dans le courant de l'année 2009, afin de permettre, entre autres, le financement des travaux des aménagements de modération dans cette zone 30 km/h du quartier des Délices.

Il est nécessaire de préciser que l'entrée en vigueur, en janvier 2002, de l'ordonnance fédérale sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre a impliqué de modifier la manière dont les zones 30 km/h sont aménagées en ville de Genève. Il est en effet depuis lors impératif que des mesures de modération importantes soient mises en œuvre à l'intérieur des périmètres. Basée sur des mesures de modération légères, la planification budgétaire réalisée dans le cadre de la proposition PR-172 s'est donc trouvée insuffisante en regard des éléments de modération qu'il a fallu rajouter aux projets initialement élaborés. Cela explique notamment pourquoi le financement de la mise en zone 30 km/h du quartier des Délices ne peut plus être assuré à partir de la proposition PR-172, comme prévu originellement.

Planification

A court terme, le développement des projets de zones 30 km/h va se poursuivre selon plusieurs axes distincts.

Un premier objectif consiste à réaliser la zone 30 km/h prévue dans le quartier de la Jonction dès que le chantier du tram Cornavin-Onex-Bernex (déviations des lignes de trolleybus) sera terminé, à savoir à la fin juin 2010. Il faut préciser que les autorisations administratives nécessaires pour la réalisation dans ce quartier ont été obtenues en début d'année 2009.

Un second objectif consiste à réaliser la zone 30 km/h du quartier des Eaux-Vives, une fois les autorisations nécessaires accordées. Les procédures en vue de l'obtention des autorisations administratives sont engagées et, mis à part dans le cas d'un recours, le feu vert devrait être délivré par l'administration cantonale dans le courant de l'année 2009.

Un troisième axe de travail consiste à mettre rapidement à niveau les aménagements de modération des zones 30 km/h réalisées avant l'entrée en vigueur de l'actuelle ordonnance fédérale sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre. Il s'agit de renforcer la signalisation verticale et les marquages au sol, ainsi que de mettre en place des mesures de modération plus lourdes nécessitant des travaux de génie civil. Les zones concernées sont les suivantes:

- dans la zone 30 km/h du quartier des Grottes, les travaux pour la mise en place de ces mesures de modération complémentaires se sont déroulés durant l'été 2009;
- dans celle du quartier des Pâquis, ces interventions seront effectuées entre les mois de mai et de septembre 2009;
- les quatre quartiers suivants sont également concernés: la Cluse-Roseraie, les Acacias, les Genêts et le Mervelet. Comme indiqué précédemment, une demande de crédit complémentaire à la proposition PR-172 sera déposée devant le Conseil municipal dans le courant de l'année 2009. Elle permettra notamment le financement des travaux de mise en conformité des aménagements des zones 30 km/h des quartiers de la Cluse-Roseraie et du Mervelet. Les mesures de modération complémentaires des zones 30 km/h des quartiers des Acacias et des Genêts seront financées ultérieurement, sur la base d'une autre demande de crédit. Pour chacune de ces interventions, les autorisations administratives correspondantes devront bien sûr être obtenues.

A moyen terme, l'aménagement de neuf zones 30 km/h supplémentaires est également planifié dans les secteurs suivants: Sécheron, Voie-Creuse, Bautre-Dassier, Praille-Acacias-Vernets, Athénée, Contamines-Crespin, Pedro-Meylan, Roches-Mussard et Crêts-de-Champel. Les études sont déjà engagées, car les plans des mesures de modération prévues dans six de ces zones ont déjà été élaborés, ainsi que les rapports techniques concernant trois de ces projets.

Ces dernières réalisations permettraient de porter à 33 le nombre total de zones 30 km/h en ville de Genève. Ainsi, 38,4% du territoire communal seraient couverts par des zones 30 km/h (soit environ 7 km²).

Conclusions

Au vu de ce qui précède, le bilan global des zones 30 km/h se révèle positif du point de vue de l'accidentologie. Il est important de souligner que des effets très positifs ont par ailleurs été constatés à l'intérieur de ces zones, en termes de diminution des nuisances sonores produites par la circulation. Seul le bilan du respect de la vitesse maximale autorisée n'est pas toujours satisfaisant. La gendarmerie cantonale sera donc sollicitée pour réaliser des campagnes de contrôles et sanctionner les contrevenants dans les secteurs demeurant problématiques, comme cela a été organisé à la rue de Saint-Jean en février 2008. Pour rappel, les agents de sécurité municipaux n'ont pas de prérogatives relatives au contrôle du respect de la vitesse inscrites dans leur cahier des charges.

La chronologie des projets de zones 30 km/h réalisées ces dernières années révèle qu'il est actuellement difficile de mettre en œuvre plus d'un projet par année. S'il n'est pas possible d'accélérer ce rythme, le programme de développement que se fixe la Ville de Genève pourrait donc s'étendre sur une quinzaine d'années encore.

Plus particulièrement, pour la motion M-827, en ce qui concerne les mobilités douces, à savoir les aménagements en faveur des piétons (plan piétons) et des cyclistes (image directrice du réseau cyclable de Genève), ils sont bien évidemment intégrés dans les zones 30 km/h lorsque les itinéraires les traversent. A l'intérieur de celles-ci, des contresens cyclables sont systématiquement aménagés dans les rues à sens unique, lorsque le gabarit de la chaussée le permet. Hors des zones 30 km/h, les intentions sont traitées pour elles-mêmes ou, ce qui est le cas bien souvent, en lien avec d'autres projets (reconstruction complète de rues, tramways, grands projets de type rade, etc.). Ainsi, à ce jour, un peu plus de 90 km d'itinéraires cyclables sont aménagés en ville de Genève sur les 125 que compte l'image directrice du réseau cyclable. Un projet d'aménagement cyclable le long de la rade, y compris la traversée du pont du Mont-Blanc, est actuellement en cours d'examen à la Direction générale de la mobilité.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le maire:
Rémy Pagani

Le 9 septembre 2008.