17 octobre 2002

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 3 685 000 francs destiné à l'aménagement de zones 30 km/h en ville de Genève.

Rapporteur: M. Damien Sidler.

La commission, présidée par M. Deneys, puis par M. Ducret, a traité cet objet lors de ses séances des 23 avril, 28 mai et 18 juin 2002.

Les notes de séances ont été prises par M^{me} Yvette Clivaz Beetschen, que le rapporteur remercie de son précieux travail.

Préambule

En 1991, le Conseil d'Etat approuvait son plan d'assainissement de l'air. Parmi les mesures adoptées en faveur de la réduction des nuisances de bruit et de pollution de l'air figurait la création de zones 30 km/h dans les quartiers urbains. En 1992, l'Office des transports et de la circulation a présenté sa conception Circulation 2000, qui prévoit une généralisation des zones 30 km/h à l'ensemble de l'agglomération. En 2000, la Ville de Genève a présenté son projet de plan directeur des chemins pour piétons, dont le volet N° 5 inclut la mise en œuvre de telles zones.

Toutefois, la Ville de Genève a souhaité une mise en œuvre progressive de ces zones, en fonction des demandes des associations locales. C'est ainsi que, fidèle à ses principes, elle a défendu la mise en œuvre de telles zones dans les quartiers des Grottes et des Pâquis. Aujourd'hui, par cette proposition, la Ville de Genève veut répondre aux demandes suivantes: Hauts-de-Champel, Cluse-Rose-raie, Vieusseux-Franchises, Petit-Saconnex, Cité-Jardin d'Aire, la Jonction, Saint-Jean, Vermont, Liotard, la Forêt, le Mervelet, les Eaux-Vives.

Il s'agit d'une première étape de réalisation des demandes dont la Ville de Genève a connaissance. En fonction des nouvelles demandes des associations locales de quartier, d'autres propositions seront certainement présentées au Conseil municipal.

Cette proposition couvre les travaux de la Division de la voirie et l'information menée par le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

Séance du 23 avril 2002

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, accompagné de MM. Philippe Gfeller et Alexandre Prina, respectivement chef et adjoint du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, ainsi que de M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service entretien du domaine public

M. Ferrazino indique que la mise en œuvre des zones 30 km/h se fait en fonction de la spécificité de chaque quartier. Pour avoir une unité des aménagements urbains et de la présentation proposée, les services ont travaillé sur ce qui devrait être fait concernant les zones 30 km/h actuelles et futures. Il ne s'agit pas d'imposer de nouvelles zones mais de répondre simplement aux demandes des habitants. Avec l'Etat, ils avaient projeté d'instaurer six zones par année. Comme il n'y avait pas de financement spécifique, M. Ferrazino a préféré ne pas précipiter les choses.

Pour le quartier de Cluse-Roseraie, des discussions ont lieu dans le cadre de l'enquête publique avec les associations locales. Les services ont également travaillé sur Vieusseux, les Franchises, le Petit-Saconnex et Saint-Jean. Ces aménagements peuvent nécessiter des travaux de génie civil, de peinture ou de serrurerie. Il peut s'agir d'un élargissement de trottoir ou d'une avancée; d'autres fois, il y a moins à faire. Il relève que, dans le cadre de ces aménagements, l'information est essentielle et est d'ailleurs demandée par la Confédération. L'instauration de la priorité de droite dans ces zones est légalement demandée et peut parfois poser problème.

M. Prina indique que les premières zones ont été créées aux Grottes et au Grand-Pré en 1991 et 1992, puis aux Pâquis. Cette dernière a été combattue jusqu'au Tribunal fédéral (TF) et tranchée avec une demande de prendre un certain nombre de mesures complémentaires, notamment une expertise sur la vitesse et une mise en évidence des mesures de modération. Au début de 2001, il y a eu les zones 30 km/h à Champel et à Beau-Soleil, puis aux Acacias. A la fin de 2001, il y a eu l'extension des zones 30 km/h au Petit-Saconnex, à Vieusseux et aux Franchises où elles sont en cours de marquage. Ces modifications sont faites en concertation avec les associations d'habitants, de parents d'élèves et de commerçants. Dans la demande de crédit, 460 000 francs sont prévus pour l'information du public et une campagne de sensibilisation bisannuelle pour les écoles.

M. Ferrazino indique que ses services travaillent toujours en concertation et selon la volonté des habitants du quartier. A la rue Leschot, la proposition précisait qu'il s'agissait d'une rue résidentielle, c'est pourquoi les trottoirs ont été enlevés. Pour les radars, il explique qu'ils relèvent d'une infrastructure cantonale et que la commune n'a pas de matériel de ce type. Selon l'ordonnance sur les zones 30 km/h, il a été admis que l'on pouvait déroger au principe de la priorité

de droite lorsque la sécurité routière l'exigeait. Mais il ne pense pas qu'ils peuvent faire exactement le contraire de ce qui est demandé en mettant partout des stops.

Selon l'ordonnance du 28 septembre 2001, les zones résidentielles ne sont pas conformes et doivent être transformées en zones de rencontre. Comme Genève avait un certain retard en matière de zones résidentielles, il n'y a pas eu à s'adapter. Il est vrai qu'à la Rôtisserie M. Ferrazino avait un peu anticipé. M. Ferrazino indique que cette zone est toujours à l'examen devant les commissions et qu'elle est actuellement, suite à des observations, retravaillée par les mandataires. Pour les totems, il dit qu'il n'y aura qu'un seul modèle et qu'il y a 280 endroits qui ont été répertoriés. La pose peut se faire sur un trottoir existant ou nécessiter certains aménagements de génie civil (trottoirs traversants, avancées ou pastilles).

Une commissaire s'étonne que l'on puisse faire abstraction du résultat de la votation où 66% de la population s'était dit défavorable à la zone 30 km/h. Elle demande quels sont les critères qui font que l'on donne suite à une demande de mise en zone 30 km/h.

M. Ferrazino fait remarquer que l'objet de la votation était différent. Il s'agissait d'instaurer une zone 30 km/h généralisée dans les agglomérations de toutes les villes sans distinction. Il indique que les demandes émanent bien souvent d'associations d'habitants ou de maisons de quartier avec lesquelles ils se réunissent plusieurs fois. Ils ne décident jamais de mesures de cette importance à trois autour d'une table. Il y a une large information et une publicité qui est faite.

Concernant l'aménagement de la rue du Lac, M. Prina indique que, suite au recours, ils devraient déposer des écritures à la fin du mois d'avril.

Une commissaire s'étonne que l'on continue à mettre des pistes cyclables à contresens; elle trouve ces pistes dangereuses.

M. Ferrazino reconnaît qu'avec les zones 30 km/h les pistes cyclables à contresens se généralisent, mais il précise que ses services cherchent toujours à trouver l'endroit le plus favorable pour les installer. Il dit que, s'il y a des contresens dangereux, il est prêt à en discuter pour trouver une meilleure solution.

Cependant, un commissaire relève que, dans la mesure où il s'agit pour les zones 30 km/h d'une réappropriation de l'espace par l'habitant, on devrait changer de référentiel et plutôt parler du contresens des automobiles.

Une commissaire relève que, lors de la votation sur les 30 km/h, les habitants des Pâquis ont voté non à 53%, et elle se demande jusqu'à quelle limite la volonté populaire est respectée.

M Ferrazino relève qu'il ne fait que répondre à des demandes et ne sait pas comment les quartiers vont se déterminer demain.

A la suggestion d'un commissaire de mettre les armoiries des quartiers sur les totems, M. Ferrazino répond que cela pourrait être envisagé.

Séance du 28 mai 2002

Audition de M. Jesseney, représentant de l'Office des transports et de la circulation

M. Jesseney déclare que le marquage des entrées est important et que des mesures de réglementation de la circulation doivent être prises, tel le rétablissement des priorités à droite.

La question des dimensions idéales pour les zones 30 km/h et de la nécessité de poser des rappels à l'intérieur de certaines zones a été très largement débattue. Au départ, les instructions fédérales prévoyaient des zones de 0,4 km² pouvant aller jusqu'à 0,7 km². Depuis, des surfaces plus importantes ont été admises à condition qu'il y ait une homogénéité du quartier. Cette exigence devrait être suffisante. Si par la suite l'on constate des dépassements de vitesse trop importants, il faudra prendre des mesures. Il rappelle qu'il est demandé un examen ultérieur pour voir si l'effet escompté est bien celui qui est pratiqué.

M. Jesseney relève qu'aux USA le principe de la priorité n'existe pas. Il indique que les stops toute direction (4 stops) ont commencé en 1991. Le TF a déclaré que c'était contraire à la loi sur la circulation routière, même si une expertise a pu démontrer qu'il y avait une baisse importante des accidents. M. Ramseyer a décidé de les maintenir et ils sont maintenus, car il n'y avait pas d'autres solutions. Il est normal que, compte tenu de la réglementation du TF, cela ne soit toutefois pas suggéré dans les recommandations pour les zones 30 km/h, car toutes les rues sont au même niveau de priorité.

M. Jesseney indique que des contrôles de vitesse sont pratiqués dans ces zones, mais qu'ils sont limités étant donné la capacité de la police. Il relève qu'il semble qu'il y ait une surestimation de la vitesse, car généralement l'on a pu constater que la vitesse dans ces zones était relativement faible et qu'il était rare que l'on se trouve au-dessus de 30 km/h. Il explique que cette difficulté d'appréciation de la vitesse provient du fait que l'appréhension est différente. Il ajoute que les TPG doivent respecter les mêmes limitations. Toute nouvelle implantation de zone 30 km/h est discutée avec l'ensemble des associations intéressées à la question et l'on tient compte de tous les avis avant la mise à l'enquête publique.

Une commissaire pense que cela entraînera une baisse de la vitesse commerciale pour les transports publics, car, sur les lignes importantes, ceux-ci sont normalement à 40-45 km/h entre deux arrêts.

Dans une zone 30 km/h, les accès pour les pompiers sont garantis: on ne trouve pas une allée de moins de 3 m, voire de 3,50 m, conformément aux demandes du SIS. La question qui se pose est plutôt de savoir si les voitures sont toujours parkées correctement.

Audition de MM. Ziegler et Rouiller, représentants de la Coordination transport

M. Ziegler explique que qu'il intervient au nom de la Coordination transport, qui est une association qui se préoccupe de l'environnement et de questions de sécurité. Elle regroupe l'Association transports et environnement (ATE), Pro Juventute, Pro Senectute, l'association des piétons et l'association de la rue de l'Avenir. Il indique que c'est à ce titre que M. Rouiller, animateur, intervient.

Il présente quelques réalisations de zones 30 km/h dans d'autres villes telles que Lausanne, Berne ou Zurich et remet aux commissaires, pour information, une brochure produite par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, qui donne un aperçu relativement complet des réalisations et des procédures mises en œuvre.

M. Rouiller indique que leur souci est de protéger les catégories les plus faibles en particulier les personnes très âgées et les jeunes. Il indique que, selon une statistique établie par le Bureau de prévention des accidents, un piéton atteint par un véhicule roulant à 60 km/h risque d'être tué 80 fois sur 100; avec une vitesse de 30 km/h, cette proportion passe à 20 sur 100.

Il explique que Zurich a divisé sa commune en 23 secteurs et a créé 120 zones 30 km/h. Ils ont commencé il y a un certain nombre d'années et ont été bloqués par des recours. A la fin des procédures, ils ont décidé de réaliser 80 zones 30 km/h en une année avec des mesures relativement peu coûteuses. Vu le nombre, ils ont été obligés d'innover. Il rappelle que l'objectif des zones 30 km/h est de réduire la vitesse, le transit et la pollution et d'augmenter la sécurité. Un des objectifs est aussi d'amener un changement des mentalités et de faire accepter ces zones proposées en introduisant des mesures légères.

Dans la gamme des mesures, M. Rouiller cite les ralentisseurs visuels posés au milieu des zones 30 km/h, qui peuvent être des pastilles rehaussées de 4 à 6 cm ou simplement virtuelles. Il indique que selon l'ordonnance il doit y avoir le moins possible de passages piétons dans ces zones. A Zurich, des passages piétons indicatifs non obligatoires ont été faits. La zone 30 km/h introduit un changement de philosophie, car toute la zone est accessible aux piétons et aux vélos. Comme mesures, l'on trouve également des mini-ronds-points.

Par rapport aux coûts de ces aménagements, il donne les indications suivantes:

<i>Objet</i>	<i>Coût Fr.</i>	<i>Durée de vie</i>
Pastille virtuelle	1 500	5 ans
Pastille surélevée	7 000	20 ans
Mini-rond-point	12 700	20 ans
Totem d'entrée	8 700	20 ans
Poteau d'entrée	1 200	20 ans

Les fameux coussins berlinois ou zurichoïses (seuil de rehaussement partiel) sont meilleur marché que nos seuils de ralentissement et permettent de supprimer les patrouilleurs aux abords des écoles.

M. Rouiller relève que le fait de pouvoir faire une zone en une fois, comme à Zurich, la rend plus efficace. Il dit qu'il est indispensable de marquer les entrées avec des portes ou des totems. L'information est également importante.

A Zurich, dans les nouvelles zones, il y a, en plus d'une information générale, des employés qui arrêtent les véhicules en distribuant un petit fascicule pendant les deux premières semaines. Puis, après un certain temps, des contrôles ponctuels sont effectués. Il indique que l'on trouve sur le site de la Ville «tempo30.ch» le catalogue des mesures.

A Lausanne, les demandes de zone 30 km/h sont présentées par bloc de 10 à 15 zones. Environ 30% des sommes budgétées est consacré à l'information. Des sanctions sont également prises après un certain temps.

La Coordination transport est favorable aux pistes cyclables en contresens du trafic automobile. A Bâle où cela se pratique beaucoup, il n'y a pas eu d'accidents graves dus à ces mesures.

Le trafic de transit est un aspect sur lequel la Coordination transport travaille, mais il ne devrait justement pas y avoir de relation directe avec les zones 30 km/h.

M. Rouiller rappelle qu'en principe il n'y a pas de stops dans les zones 30 km/h. Il est possible de prévoir des dérogations lorsque la sécurité l'exige, notamment par rapport aux transports publics.

M. Ziegler est d'avis qu'il est préférable pour la perception de la zone d'avoir une zone complète plutôt que des tas de coupures, car s'il y a trop de diversités l'automobiliste ne fait plus la différence.

M. Ziegler encourage à voter cette proposition. Il relève que la plupart des zones ont fait l'objet de discussion au sein de groupes de concertation et qu'il y a une demande latente. Par rapport à l'enveloppe qui arrive à des chiffres élevés, il

relève que l'un des postes importants vient des trottoirs traversants. Il fait remarquer que cela n'est pas une nécessité, mais pense que c'est judicieux de les réaliser en même temps. Il estime qu'il est judicieux d'avoir un seul type de porte pour ensemble et qu'il faut les placer sur la chaussée et non pas sur le trottoir. Dans la mise en œuvre, il pense qu'il faut avoir un suivi non seulement au niveau des contrôles mais aussi voir comment la zone est appropriée et quelles mesures de correction il faudrait apporter.

Audition du Touring Club Suisse (TCS), section Genève

Se présentent M. Zwahlen, président, M. Claude Fischer, vice-président, et M. de Oliveira, ingénieur de la circulation.

M. Zwahlen déclare qu'ils ne sont pas opposés aux zones 30 km/h, mais qu'ils ne sont pas favorables à une généralisation de ces zones. Il rappelle d'ailleurs que celle-ci avait été refusée en votation et estime que la volonté populaire doit être respectée. Il relève que l'ordonnance fédérale prévoit que des expertises doivent être faites avant et après l'introduction. Ils ont fait des observations dans ce sens pour les quartiers de Saint-Jean et de la Cluse. Il dit qu'ils ne sont pas opposés à faire des zones 30 km/h dans des quartiers limités qui ne touchent pas le réseau primaire et secondaire.

M. de Oliveira indique que, sur le boulevard de la Cluse, le TCS a fait une analyse des vitesses et qu'il a pu constater que la moyenne journalière se situe entre 33 km/h et 37 km/h, ce qui est donc fortement en dessous de la vitesse générale actuelle. Il indique que, selon le relevé des accidents fait sur les années 1995 à 1999, 700 accidents sont dus à un manque d'attention momentanée et que seuls 3,5% des accidents sont en lien avec une vitesse excessive. 45% des accidents graves sont dus à un refus de priorité.

M. Claude Fischer estime que les zones 30 km/h n'apportent pas plus de sécurité, car dans ces quartiers la vitesse est déjà très basse, et il relève que par ailleurs les passages de sécurité et les stops sont supprimés. Enfin, il estime que ce qui se fait à Zurich ne peut pas être comparé avec Genève. Il y a beaucoup plus de trams et les «poches» sont beaucoup plus petites.

Discussion

Le Parti socialiste regrette que le TCS se soit cantonné au discours habituel et qu'il n'y ait pas eu de prise de position sur le sujet concret. Il estime pertinent de prendre des mesures pour différentes zones en même temps et que la grandeur des zones est à définir de cas en cas et peut varier d'une ville à l'autre. Enfin, il assène

cette évidence issue des lois de la physique élémentaire: si les véhicules roulent plus lentement, ils sont forcément moins dangereux, car l'impact est lié au carré de la vitesse.

Les radicaux ne sont pas contre le concept de la zone 30 km/h en général, mais ils ne sont pas très contents de la proposition. La solution de faire de grandes zones laxistes ne correspond pas à l'esprit de la loi fédérale et représente une solution de facilité. Ils trouvent que les mesures d'accompagnement et de contrôle devraient être prévues dans la proposition et qu'un crédit d'évaluation après une année devrait y être inclus. Ils pensent qu'il ne faut pas que les lignes principales existantes des transports publics traversent les futures zones 30 km/h. Cependant, la Ville de Genève tient absolument à faire de grandes zones 30 km/h et sans tenir compte d'une hiérarchisation du réseau routier urbain sur laquelle toute cette réflexion devrait être fondée. Il est vrai que cela entraînerait une participation de l'Etat pour l'entretien des chaussées et ils comprennent que l'Etat ne soit pas très pressé.

Le Parti libéral relève qu'il a reçu de la propagande du TCS et de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage. A la différence du département, le TCS a produit d'importantes annexes techniques sur la notion d'accident par rapport à la vitesse. Il s'est également intéressé aux instructions techniques du Conseil fédéral qui demande que soit prouvé que l'instauration d'une zone 30 km/h améliore la sécurité routière et/ou la protection de l'environnement et qu'il s'agit de le prouver dans chaque cas par une étude sur les vitesses et le trafic. Il relève qu'il y a des objectifs techniques à atteindre, qui sont peut-être atteints, mais on n'en sait rien.

Pour le Parti démocrate-chrétien, si l'idée des zones 30 km/h ne lui est pas désagréable, cette proposition ne lui convient pas, car elle a trop un caractère de fourre-tout avec des informations techniques insuffisantes.

Les Verts estiment que la préoccupation politique de la Confédération lors de la publication de l'ordonnance était l'accroissement de la sécurité routière et de la qualité de la vie. Ce sont deux objectifs que l'on retrouve énoncés dans la proposition. Ils sont étonnés de constater que le TCS Genève évalue l'intérêt des zones 30 km/h à Genève en fonction du strict nombre d'accrochages impliquant les automobiles. Le but de ces zones est de produire un changement dans les comportements. Par ailleurs, Les Verts se demandent si l'on pourrait imaginer de remettre à ciel ouvert, lors de la création des zones 30 km/h à Genève, des nants et des ruisseaux, comme cela a été fait à Neuchâtel et à Zurich dans ce type de zones.

L'AdG/TP aimerait bien qu'une étude soit menée quartier par quartier. Les pistes cyclables à contresens et les trottoirs abaissés seulement d'un côté d'un passage piétons sont un non-sens.

L'AdG/SI constate que nous sommes tous d'accord sur le principe que rouler moins vite est plus sûr, mais que les avis divergent sur la grandeur des zones 30 km/h à réaliser. Ce qui est important à leurs yeux, c'est de pouvoir prendre des mesures de façon à augmenter la sécurité à l'intérieur des quartiers. Il n'y a pas lieu d'attendre qu'il y ait des accidents pour agir. Ce sont très souvent les associations de parents qui revendiquent ces zones 30 km/h.

Décision

La proposition PR-172 est acceptée par 8 oui (2 S, 2 Ve, 4 AdG) contre 6 non (3 L, 2 DC, 1 R) et 1 abstention (R).

Note du rapporteur: Entre priorité de droite et contresens cyclable, le rapporteur Vert que je suis constate que le jargon utilisé pour les zones 30 km/h est politiquement tendancieux et semble clairement provenir d'un référentiel proautomobiles...

Le lecteur intéressé trouvera sur le site suivant de la Ville de Zurich un catalogue illustré des mesures développées dans cette ville et l'état de l'expérience: <http://www.stzh.ch/tempo30/>

Au bénéfice de ces explications, la commission de l'aménagement et de l'environnement vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 3 685 000 francs pour l'aménagement de zones 30 km/h en ville de Genève.

Art. 2. – Il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 3 685 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités, qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la date de mise en exploitation, soit de 2004 à 2023.