

Date de dépôt : 16 mars 2009

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour le ralentissement et la réduction du trafic sur l'avenue Krieg

Rapport de M^{me} Béatrice Hirsch

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1506 lors de ses séances des 21 novembre 2005 et 19 janvier 2009 sous les présidences de MM. Eric Leyvraz et Roger Golay. Les procès verbaux ont été tenus avec rigueur et précision par M. Christophe Vuilleumier. Qu'ils soient tous ici remerciés pour la qualité de leur travail.

21 novembre 2005, audition des pétitionnaires : MM. Martinet et Villegas

En préambule M. Martinet nous signale que la pétition, déposée le 27 décembre 2004 au Grand Conseil, a été également envoyée au Conseil municipal de la Ville de Genève le 10 mars 2004. Entre la date de son dépôt devant le Grand Conseil et la présente audition, cette pétition a été traitée par la Commission des pétitions du Conseil municipal (rapport en annexe), et renvoyée au Conseil administratif par la séance plénière le 24 janvier 2005.

Il nous explique que cette pétition faisait part de l'inquiétude des habitants de l'avenue Krieg quant à l'augmentation du trafic sur cette artère. Les principales requêtes visaient non seulement à augmenter le nombre de passages de sécurité pour piétons, mais également à réduire la vitesse des véhicules circulant sur cette avenue.

Les pétitionnaires ne sont pas convaincus par le rapport du Conseil municipal, surtout concernant les compétences des différentes instances, dont l'OTC (actuel OCM).

Discussion de la commission

La majorité de la commission s'accorde sur le fait que les routes sises en Ville de Genève sont propriété de la municipalité et que cette pétition relève donc des compétences de son Conseil administratif, même si l'OTC, service cantonal, donne un préavis. La commission insiste pour signaler qu'elle ne remet aucunement en question la pertinence des doléances des pétitionnaires.

Il est par conséquent décidé de suspendre le traitement de cette pétition en attente des conclusions du Conseil administratif.

Séance du 19 janvier 2009

Afin d'épurer la liste des objets en suspens, la commission a décidé de reprendre le traitement de la pétition 1506, malgré l'absence de réponse du Conseil administratif de la Ville de Genève.

Les commissaires arrivent à la conclusion que cette pétition n'est pas de leur ressort et qu'elle dépend des compétences de la Ville.

Il est donc décidé à l'unanimité de renvoyer cette pétition au Conseil administratif de la Ville de Genève :

En faveur : 12 (2 PDC, 1 R, 3 L, 1 MCG, 2 Ve, 3 S)

La commission des pétitions vous recommande donc d'en faire de même.

Projet de loi (1506)

pour le ralentissement et la réduction du trafic sur l'avenue Krieg

Constatant que :

1. nombre d'habitants de la dite avenue sont des personnes âgées ou de mobilité réduite ;
2. de nombreux enfants doivent traverser l'avenue pour se rendre à l'école de Contamines ;
3. à toute heure du jour et de la nuit, de nombreux automobilistes prennent cette avenue pour une autoroute et lancent leur véhicule à des vitesses nettement exagérées, au mépris de la sécurité et induisant de ce fait bruit et pollution supplémentaires.

Les soussignés demandent aux autorités compétentes de prendre des mesures urgentes pour réduire et ralentir le trafic sur l'artère ci-dessus désignée :

- en créant notamment davantage de passages protégés pour piétons ;
- en modifiant la configuration et en adoptant des mesures efficaces incitant les usagers de véhicules motorisés à réduire leur vitesse à 30 km/heure dans l'avenue.

N.B. : 46 signatures
M. Louis Martinet
22, avenue Krieg
1208 Genève

P-104

14 décembre 2004

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition intitulée: «Pour le ralentissement et la réduction du trafic à l'avenue Krieg».

Rapporteuse: M^{me} Frédérique Perler-Isaaz.

La pétition P-104 a été renvoyée à la commission des pétitions par le Conseil municipal le 10 mars 2004.

La commission s'est réunie les 20 septembre, 8 novembre et 22 novembre 2004 sous la présidence de M. Jean-Charles Rielle. Nous remercions M^{me} Ursi Frey pour la prise des notes de séances.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 20 septembre 2004

Audition de M. Louis Martinet, représentant les pétitionnaires de l'avenue Krieg, accompagné de deux autres pétitionnaires

M. Martinet fait part de son inquiétude face à l'augmentation du trafic automobile et des nuisances sonores qui dépassent 60 décibels le long de cette avenue, selon les informations obtenues auprès du Service cantonal de protection contre le bruit. La présente pétition, qui a recueilli plus de 60 signatures, découle de ce constat et il précise qu'un plus grand nombre de riverains l'auraient signée s'ils avaient été contactés. Les pétitionnaires estiment important d'avoir un dialogue avec les autorités de la Ville de Genève qui a l'habitude et les compétences pour gérer ce type de problème.

Les demandes de la pétition sont motivées par trois points à considérer: le grand nombre de personnes âgées à mobilité réduite habitant le quartier, les nombreux enfants qui doivent traverser l'avenue Krieg pour se rendre à l'école et le fait que, de jour comme de nuit, des automobilistes roulent à des vitesses excessives. Il est vrai que le trafic automobile sur cette avenue n'est pas très dense, mais les automobilistes circulent trop vite, constat partagé par de nombreux habitants de l'avenue.

Pour les pétitionnaires, un premier point important consiste à augmenter le nombre de passages protégés entre la route de Malagnou et celle de Florissant qui sont actuellement au nombre de trois, un à chaque extrémité et un au milieu de l'avenue; il y a donc de part et d'autre plus de 150 mètres sans passage protégé. Afin de ralentir la circulation, M. Martinet propose des mesures concrètes comme le stationnement en épi ou la pose de blocs de béton, se référant aux réalisations effectuées aux rues Lamartine et de Champel.

Il précise également avoir reçu en mars dernier une réponse écrite de M. Ferrazino indiquant que ses services étudiaient des mesures pour améliorer la circulation et la sécurité dans ce secteur (voir annexe) et demande si la commission est au courant de ces études et ce qui y est envisagé: un élargissement des trottoirs, un radar ou encore des dos d'âne?

Aux différentes questions des commissaires, M. Martinet apporte les précisions suivantes: il y a un passage protégé au milieu et un à chaque extrémité de la rue; la bande cyclable n'étant pas sécurisée, il observe que les cyclistes roulent sur les trottoirs; les pétitionnaires n'ont pas fait contrôler la vitesse sur cette avenue, mais estiment que de nuit comme de jour les véhicules roulent facilement à 80 km/h, l'avenue étant large.

Etant donné que le passage sécurisé n'est pas directement lié à une école, la nécessité d'une patrouille scolaire n'est pas avérée. La pétition pourrait également être adressée au Grand Conseil.

Un commissaire rappelle que c'est le Canton qui détermine ce qui se fait en matière de circulation et que la Ville n'a pas la compétence pour intervenir au niveau de la circulation.

Une commissaire revient sur l'exemple de la rue Lamartine dont l'aménagement pose problème car, à cet endroit, même en roulant lentement, les piétons ne sont pas visibles; elle aimerait savoir si les pétitionnaires pensent que des seuils de ralentissement diminueraient la vitesse de circulation.

M. Martinet craint que des seuils de ralentissement produisent du bruit, car ceux-ci incitent les motocyclistes à les utiliser comme des pistes d'entraînement, surtout la nuit.

Est-ce que le trafic de transit cesserait si des modérateurs étaient installés? M. Martinet ne le pense pas, car, depuis que la rue de Contamines est plus étroite, il y a un transfert de la circulation sur l'avenue Krieg. Il demande si l'on peut envisager d'accroître le nombre de passages pour piétons sur une avenue de cette longueur, ce à quoi une commissaire indique que, sur la route de Florissant, il y en a un tous les 20 mètres...

Un autre commissaire aimerait savoir s'il est question d'une zone 30 km/h dans ce quartier et suggère de se renseigner auprès de l'Office des transports et de la circulation (OTC) pour connaître quelle sera la future situation.

Les pétitionnaires ont esquissé quelques idées et les présentent à la commission. Un croquis est remis (voir annexe) à la commission indiquant un passage protégé entre la rue Pédro-Meylan et la route de Malagnou, un autre à la hauteur de la Banque Raiffeisen et un troisième depuis la Banque Raiffeisen en direction de Florissant.

Séance du 8 novembre 2004

Audition de M. le conseiller administratif Christian Ferrazino, chargé du département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, accompagné de M. Philippe Gfeller, architecte et chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de M. Alexandre Prina, ingénieur adjoint en transports, futur responsable du Service mobilité

M. Ferrazino et ses services travaillent sur cet aspect, notamment sur la pétition concernant la route de Malagnou. Un groupe d'étude a été créé suite à la pétition P-1 «Pour un quartier et une route de Malagnou plus sûrs et moins bruyants». La Ville a mandaté un bureau d'ingénieurs en transports et reçu les conclusions de l'étude il y a quelques semaines, et celles-ci ont été présentées à l'OTC pour accord.

Pour l'avenue Krieg, la proposition est de rétrécir le carrefour entre l'avenue Krieg et la rue Pédro-Meylan afin de limiter la vitesse des véhicules et ainsi d'augmenter la sécurité par la diminution du temps de parcours. Il n'y a pas de modification sur l'avenue Krieg, mais, le carrefour entre ces deux rues étant large, le rayon de giration en sera réduit afin que les véhicules circulent moins vite. Si l'OTC accepte cette proposition, les moyens de financement seront examinés, soit par le budget soit par une demande de crédit au Conseil municipal. L'intervention se situe surtout sur la rue Pédro-Meylan et, si les vitesses excessives perdurent, on pourra toujours par la suite renforcer cette mesure par des actions plus ponctuelles sur la chaussée.

Une commissaire précise que les pétitionnaires ont élaboré un croquis proposant de multiplier les passages pour piétons, avec pour argument le fait qu'il y a beaucoup d'enfants et de personnes âgées devant faire 50 à 200 mètres avant de pouvoir traverser la rue sur un passage protégé. Même si la circulation n'est pas très dense, les automobilistes vont vite. Il y a donc une proposition concrète et elle souhaiterait savoir ce qu'il en est.

M. Prina, n'ayant pas connaissance du croquis en question, précise qu'avant de prendre une décision il y a toujours la possibilité de revoir avec les habitants

une nouvelle proposition. En revanche, l'OTC ne va sûrement pas favoriser les passages pour piétons et, de plus, le cheminement doit être cohérent. L'étude sera reprise sur la base dudit croquis remis à M. Prina.

Une commissaire, habitante du quartier, indique que les deux bandes cyclables, une qui descend et une qui monte, sont fréquemment empruntées par les automobilistes. Elle s'enquiert de la possibilité de les déplacer entre le trottoir et les voitures. L'effet visuel et psychologique y serait certainement meilleur pour modérer la circulation.

M. Prina pense que cela a dû être évalué, mais du fait qu'il y a beaucoup de débouchés il y aura un manque de visibilité aux croisements si on recule le stationnement. Il doit étudier le problème plus finement et se renseigner. Selon la pétition P-1, la traversée est améliorée à la rue Pédro-Meylan.

A la question d'un commissaire estimant que la configuration de l'avenue en ligne droite fait que les automobilistes fonceront même si la route est rétrécie et demandant si d'autres mesures sont prévues telles que des parcs en épi, M. Prina indique que, dès qu'il s'agit de modérer, il y a une multitude de moyens possibles pour autant qu'il n'y ait pas de lignes de transport public sur les axes. Le problème de la zone 30 km/h est qu'elle se situe sur un axe secondaire et qu'on n'a pas encore de réponse de l'Office des transports et de la circulation. Elle est pour l'instant négative. De plus, des aménagements type rue Lamartine sont exclus à l'avenue Krieg.

Séance du 22 novembre 2004

Audition de M. Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation

Commentant la pétition, M. Burri indique que l'avenue Krieg relie la route de Florissant à la route de Malagnou. Son aménagement est assez ancien, généreux quant à la largeur de la route, de 10 à 12 mètres. Ses services ont procédé à une petite recherche et il n'y a jamais eu, à leur connaissance, de modification sur ce tronçon qui a donc peu évolué. Nous sommes en présence d'une route dite «de collecte» qui mériterait des modifications comme les trottoirs à élargir. Le trafic automobile y est essentiellement lié au quartier et amène aux routes principales. Du fait qu'il y a des écoles et des habitations, elle mérite quelques adaptations et M. Burri précise qu'il n'y a pas de projet actuellement à l'étude, probablement en raison des coûts engendrés. A sa connaissance, il n'y a pas de projet de la part de la Ville et, si c'était le cas, il y serait attentif. Mais il y a effectivement des aménagements potentiels à entreprendre, sans y mettre d'importants moyens financiers, pour augmenter la sécurité des habitants.

Selon M. Burri, le trafic est toujours relatif; il ne s'agit pas ici du même trafic que sur la route de Malagnou ou sur d'autres grandes artères. Au niveau de la topographie, l'avenue Krieg rejoint effectivement deux grands axes, mais il n'y a pas d'intérêt à éviter d'autres routes en l'utilisant comme route de transit. Il est cependant probable que les véhicules roulent trop vite; il est donc nécessaire d'effectuer des aménagements qui permettent que les vitesses soient réduites sur ce tronçon.

Un commissaire indique que lors de l'audition de collaborateurs de la Ville ceux-ci avaient précisé qu'un projet d'étude était actuellement pendant à l'OTC et que ce dernier ne donnerait certainement pas son aval pour ajouter des passages pour piétons. Il aimerait connaître sa position.

M. Burri a fait des recherches et n'a rien trouvé, mais il va se renseigner, bien qu'il n'ait pas besoin d'une étude de l'OTC pour se prononcer. Par ailleurs, cet office n'est pas contre les passages pour piétons, il s'engage pour les aménagements de tels passages ou des zones 30 km/h. Concernant l'avenue Krieg, il est vrai que la configuration de la rue peut appeler à une grande vitesse en raison de sa largeur et qu'il n'y a qu'une seule voie pour chaque sens; en ville de Genève, ce type de rue est rare. C'est un secteur où l'on devrait favoriser les traversées en élargissant les trottoirs ou placer des îlots.

Sur les critères qui président aux zones 30 km/h et résidentielles, M. Burri expose que cela nécessite une présentation concrète. Il existe néanmoins des brochures et guides sur ces questions, dont la plupart sont produits par l'Office fédéral des routes à Berne.

Les zones 30 km/h sont prévues pour les routes de quartier (dessertes locales), sur lesquelles il est réalisé des aménagements en créant des portes d'entrée et de sortie et en introduisant la priorité de droite. Cela implique un type d'aménagement considérable dont le coût est exorbitant. La loi stipule clairement que le piéton doit pouvoir traverser partout, d'où l'absence de passages pour piétons. A son avis, une route moins large suffirait pour faire respecter la vitesse à l'avenue Krieg.

Une commissaire demande s'il y a une étude pour connaître la réalité des zones 30 km/h à Genève, étant peu confiante envers des Genevois indisciplinés surtout en l'absence de passages pour piétons.

M. Burri indique que la loi fédérale demande un bilan après une année d'installation et, pour l'obtenir, il faut le réclamer auprès de la commune concernée. En décembre, il est prévu que des élus se déplacent à Zurich afin de voir des cas concrets. A Zurich, sur 24 zones 30 km/h, plus d'une ou deux ont encore des passages pour piétons. Pour le canton de Genève, il en existe encore à Chêne-Bougeries.

A la question d'un commissaire demandant si les seuils de ralentissement, qui se sont de plus en plus développés, ne seraient pas plus indiqués pour l'avenue Krieg, M. Burri se réfère à la pose d'un coussin berlinois (seuil de ralentissement adapté pour les vélos) à la rue Dancet. Ce type d'aménagement évite aux vélos de passer sur le coussin tout en obligeant les voitures à avoir toujours deux roues qui passent dessus; mais c'est malheureusement un aménagement qui s'abîme très vite. Pour l'avenue Krieg, c'est surtout sur l'aspect visuel qu'il faut travailler en élargissant les trottoirs ou en aménageant des îlots.

Discussion de la commission

Suite à l'audition du directeur de l'OTC, les Verts se disent rassurés sur la nécessité d'entreprendre des travaux d'aménagement sur ce tronçon et proposent le renvoi de la pétition au Conseil administratif, vu que M. Burri semble convaincu qu'un aménagement peut être effectué rapidement, intelligemment et de manière peu coûteuse.

Les Verts recommandent toutefois au Conseil administratif d'examiner la possibilité de déplacer les tracés des bandes cyclables existantes et peu sûres entre les trottoirs et les places de stationnement.

Les démocrates-chrétiens, suivis par l'Union démocratique centre et les socialistes, se déclarent en faveur du renvoi au Conseil administratif.

Le groupe de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) propose également le renvoi au Conseil administratif, car il croit en l'intelligence du Conseil administratif.

Le groupe libéral demande le classement de la pétition vu la position de son parti sur la liberté de la circulation, mais aussi en raison de l'illogisme de cette pétition qui demande à la fois la création de passages pour piétons et de zones 30 km/h, ce qui est incompatible.

Le Parti du travail propose le renvoi au Conseil administratif et recommande de modifier la configuration de l'avenue Krieg, mais pas à l'exemple de la rue Lamartine vu que cela ne s'y prête pas.

Conclusions et vote

En l'absence (excusée) de la commissaire radicale et d'un libéral, le renvoi de la pétition au Conseil administratif est accepté à la majorité (2 oppositions libérales).