

*Date de dépôt : 24 mars 2021*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Sylvain Thévoz : Piéton-ne-s en danger : sacrifié-e-s de la mobilité ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 5 mars 2021, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Les cadences insoutenables du trafic individuel motorisé le long du quai Gustave-Ador coupent l'accès aux quais pour des milliers de Genevois-es. Le succès de la plage des Eaux-Vives draine quotidiennement des milliers de personnes en ce lieu. Fort tristement, cette plage reste accolée à une véritable autoroute 6 pistes motorisées dont les flux ont une priorité invasive sur les déambulations des piéton-ne-s. L'arrivée des beaux jours renforce encore l'attrait du lac. L'inquiétude pour la sécurité des piéton-ne-s est grande. Ces dernier-e-s sont obligé-e-s de s'attarder longuement et massivement aux feux et d'y poireauter dans l'attente du vert. De plus, le report du trafic invasif sur la rue des Eaux-Vives fait courir des risques accrus aux habitant-e-s, à tel point que les autorités ont dû mettre des îlots de protection pour les piéton-ne-s dans cette rue, du jamais vu dans le quartier.*

*Au vu de ce qui précède, je remercie le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :*

- 1. A quel moment le Conseil d'Etat va-t-il s'engager pour rallonger la fréquence des mises au vert et des temps de passage pour les piéton-ne-s, étant entendu que les durées actuelles sont largement insuffisantes et conduisent à des attroupements d'habitant-e-s désireux/euses de traverser, voire des conduites à risque avec des personnes qui se lancent à bout de patience au rouge sur la chaussée, ou demeurent périlleusement bloqué-e-s sur les bernes centrales ?*

2. *Le Conseil d'Etat a-t-il prévu de rallonger les temps de passage piéton le long de tout le quai Gustave-Ador, de l'avenue Pictet-de-Rochemont, au quai du Mont-Blanc, aux entrées et sorties du pont du Mont-Blanc, durant la belle saison ?*
3. *Le Conseil d'Etat peut-il nous rappeler la fréquence des mises au vert et des temps de passage pour les piéton-ne-s pour tous les feux du quai Gustave-Ador et de Pictet-de-Rochemont ?*
4. *Quel est le plan du Conseil d'Etat pour une circulation pacifiée, afin que les alentours de la plage des Eaux-Vives ne soient pas un enfer automobile ? Est-il envisagé de restreindre l'accès aux quais pour les véhicules motorisés le week-end ?*
5. *Le Conseil d'Etat a-t-il prévu des mesures pour ralentir le trafic autoroutier le long de la rue des Eaux-Vives ? Appartient-il aux piéton-ne-s et aux écolier-e-s de continuer de se tasser devant l'envahissement de leur quartier par un trafic automobile croissant et de plus en plus agressif ?*
6. *L'entrée en vigueur du U cyclable sur la rive droite laisse craindre le même type de problèmes avec de nouveaux feux priorisant le trafic automobile au détriment des piéton-ne-s. Quelles sont les mesures fortes que compte prendre le Conseil d'Etat pour préserver la santé et la sécurité des piéton-ne-s et pour contenir ce trafic automobile débridé sur le pourtour de la rade et plus largement à l'échelle de la ville ?*

*Je remercie par avance le Conseil d'Etat pour les réponses qu'il saura apporter à ces questions.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les réponses du Conseil d'Etat aux différentes interrogations que contient la présente question écrite urgente sont les suivantes :

- 1. A quel moment le Conseil d'Etat va-t-il s'engager pour rallonger la fréquence des mises au vert et des temps de passage pour les piéton-ne-s, étant entendu que les durées actuelles sont largement insuffisantes et conduisent à des attroupements d'habitant-e-s désireux/euses de traverser, voire des conduites à risque avec des personnes qui se lancent à bout de patience au rouge sur la chaussée, ou demeurent périlleusement bloqué-e-s sur les bernes centrales ?***

Les temps de vert pour les traversées piétonnes sont régis par la norme VSS 640837. Celle-ci prévoit une durée minimale de temps de vert équivalente à deux tiers de la traversée pour un piéton avec une vitesse de marche moyenne comprise entre 1,2 et 1,5 mètre par seconde. Le tiers restant étant couvert par le temps de vert clignotant et le temps de tout rouge (temps à l'issue du vert clignotant piéton durant lequel tous les feux sont au rouge à la fois pour les piétons et les voitures).

Genève se montre plus généreuse en offrant en large majorité des temps dits « de confort permettant aux piétons » de traverser l'entier du passage piéton sur la phase du temps de vert.

En ce qui concerne les temps d'attente, il y a lieu de dissocier la ceinture urbaine des zones I et II définies au sein de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), mais également de considérer les charges trafic tous modes confondus.

Dans les zones I et II, la LMCE prévoit des temps de vert réduits pour les transports individuels motorisés (TIM) afin de pouvoir augmenter la vitesse commerciale des transports publics, favoriser les cyclistes et diminuer les temps d'attente des piétons.

A l'inverse, sur la ceinture urbaine (dont le U lacustre est partie intégrante), la LMCE prévoit des axes fluides à destination des transports individuels motorisés afin de canaliser le trafic et éviter un transit trop important dans les zones résidentielles. Cela implique par conséquent des temps d'attente légèrement allongés pour les piétons.

- 2. *Le Conseil d'Etat a-t-il prévu de rallonger les temps de passage piéton le long de tout le quai Gustave-Ador, de l'avenue Pictet-de-Rochemont, au quai du Mont-Blanc, aux entrées et sorties du pont du Mont-Blanc, durant la belle saison ?***

Les durées des temps de vert piétons sur la ceinture urbaine, dont le U lacustre fait partie, sont conformes à la législation routière et à la demande piétonne: il n'est pas prévu de les modifier.

- 3. *Le Conseil d'Etat peut-il nous rappeler la fréquence des mises au vert et des temps de passage pour les piéton-ne-s pour tous les feux du quai Gustave-Ador et de Pictet-de-Rochemont ?***

Pour l'ensemble des passages pour piétons du quai Gustave Ador, les temps d'attente des piétons sont de l'ordre de 75 secondes et peuvent être diminués à 45 secondes quand les charges trafic sont faibles. Ils varient entre 85 et 100 secondes sur l'avenue Pictet-de-Rochemont.

- 4. *Quel est le plan du Conseil d'Etat pour une circulation pacifiée, afin que les alentours de la plage des Eaux-Vives ne soient pas un enfer automobile ? Est-il envisagé de restreindre l'accès aux quais pour les véhicules motorisés le week-end ?***

La LMCE ne prévoit pas que la circulation du trafic automobile motorisé sur le U lacustre fasse l'objet d'une restriction le week-end. Afin de favoriser le report modal, des aménagements cyclables (voie verte, piste cyclable bidirectionnelle du quai Gustave-Ador) ont été réalisés et seront encore améliorés sur le tronçon entre Genève-Plage et Vésenaz. De plus, la proximité de la gare des Eaux-Vives ainsi que la desserte des TPG offrent une accessibilité attractive pour les usagers des transports en commun.

- 5. *Le Conseil d'Etat a-t-il prévu des mesures pour ralentir le trafic autoroutier le long de la rue des Eaux-Vives ? Appartient-il aux piéton-ne-s et aux écolier-e-s de continuer de se tasser devant l'envahissement de leur quartier par un trafic automobile croissant et de plus en plus agressif ?***

S'agissant des charges de trafic sur la rue des Eaux-Vives, l'essai de sécurisation des traversées piétonnes en cours depuis la mi-février s'accompagne d'une gestion différenciée des flux. En matière de normes, une traversée piétonne doit être régulée si le piéton doit franchir 3 voies de circulation comme dans la rue des Eaux-Vives (1 voie bus et 2 autres voies). Ainsi, l'essai vise à tester le fonctionnement de cette rue avec une réduction à

une voie dans chaque sens, au moyen d'îlots. Afin d'éviter la diminution de la vitesse commerciale des bus qui se retrouveraient potentiellement bloqués par les files de véhicules, il a été convenu de modifier la gestion des feux afin de prioriser les transports collectifs aux carrefours Favre/Eaux-Vives et XXXI-Décembre/Eaux-Vives. Ce nouveau système de régulation est aussi accompagné par un dosage des flux entrants dans la rue des Eaux-Vives en provenance du quai Gustave-Ador. Cet essai s'intègre donc dans une vision multimodale avec la perspective d'une réduction du trafic sur cette rue.

**6. *Quelles sont les mesures fortes que compte prendre le Conseil d'Etat pour préserver la santé et la sécurité des piéton-ne-s et pour contenir ce trafic automobile débridé sur le pourtour de la rade et plus largement à l'échelle de la ville ?***

La fin du chantier du réaménagement des quais rive droite permettra un meilleur fonctionnement des mobilités sur le U lacustre, avec notamment le bouclage du U cyclable et la sécurisation de l'intégralité des traversées piétonnes. La nouvelle gestion de celles-ci avec des feux permet un cheminement des piétons de manière simplifiée et sécurisée, tout en offrant aussi à certaines heures de la journée une meilleure coordination des feux entre eux pour fluidifier les axes routiers et ne pas congestionner les carrefours qui perturberaient par ricochets les transports collectifs et la mobilité douce.

De manière plus générale, la feuille de route pour la mise en œuvre accélérée de la LMCE a été publiée récemment. Elle est accompagnée d'un catalogue de mesures qui prévoit de nombreuses actions en faveur de la mobilité douce. En particulier, s'agissant des déplacements piétons, la feuille de route propose un schéma d'intention constitué d'un maillage reliant les principales gares du Léman Express et les principales interfaces de transports publics qu'il s'agira de mettre en œuvre en partenariat avec les communes concernées.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

La présidente :  
Anne EMERY-TORRACINTA