

*Date de dépôt : 4 novembre 2016*

## **Rapport**

### **de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour une route Antoine-Martin sécurisée et résidentielle**

#### **Rapport de M. Stéphane Florey**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1975 durant ses séances des 5 et 12 septembre et du 3 octobre 2016 sous la présidence de M. Christian Frey.

A également assisté à ces séances, M<sup>me</sup> Mina-Claire Prigioni, secrétaire scientifique du Secrétariat général du Grand Conseil, qu'elle soit ici remerciée de son aide très appréciée par la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier que le rapporteur remercie de la qualité de son travail.

#### **1. Audition de M<sup>me</sup> Katia Tornare et M. Charles Lassaue, pétitionnaires**

En préambule, M<sup>me</sup> Tornare distribue un dossier aux commissaires (*annexe I*).

Ensuite M. Lassaue prend la parole et remercie la commission pour cette audition. Il déclare que le plateau de Vessy est destiné à la zone résidentielle depuis les années 60 et rappelle que deux artères traversent ce plateau, deux voies de circulation avec des destins particuliers. Il précise ainsi que le chemin de la Place-Verte a été régulièrement aménagé au fil du temps alors que le chemin Antoine-Martin est devenu une route cantonale et est resté en l'état, soit une route rectiligne avec un trottoir étroit, sans modération de trafic.

Il rappelle également qu'un accident dramatique s'est récemment produit sur cette route, notamment sur l'un de ses passages piétons, un accident qui a fonctionné comme un détonateur et a entraîné cette pétition. Il mentionne d'ailleurs que nombre de personnes savent depuis longtemps les carences en sécurité que présente cette route et il fait remarquer que cette pétition, qui a recueilli 800 signatures en cinq jours, est un signe de ras-le-bol.

M<sup>me</sup> Tornare déclare ensuite que ses enfants traversent chaque jour le passage piétons où a eu lieu l'accident et qu'elle s'inquiétait pour leur sécurité bien avant cet événement. Elle ajoute que les voitures s'arrêtent difficilement sur cet axe et roulent rapidement. Elle signale, en tant que vice-présidente de l'association des parents d'élèves de Pinchat, avoir reçu plusieurs témoignages relevant ces difficultés, notamment à l'égard des enfants qui ne parviennent pas à traverser la route. Elle indique, à titre d'exemple, avoir dû se jeter littéralement sur la route pour faire passer un enfant, il y a encore peu de temps.

M. Lassauce ajoute que le trafic est intense, comme partout à Genève, mais il remarque que les voitures roulent très vite sur cet axe. Il mentionne que la pétition demande en fin de compte de prendre des mesures pour limiter la vitesse. Il ajoute que l'accident n'a pas été provoqué par un comportement particulièrement dangereux puisque l'automobiliste concerné n'a simplement pas vu ce qui se passait sur le bord de la route, faute d'en avoir la possibilité. Il commente ensuite le dossier de seize photos qui a été distribué (*voir l'annexe 1*), en signalant que les véhicules doivent souvent empiéter sur la piste cyclable, que les trottoirs sont trop étroits, que les arrêts de bus n'ont pas de trottoir plus large, et que les passages piétons n'ont pas de mesures de sécurisation. Il observe ensuite que les invites de la pétition sont connues et pour finir mentionne qu'il répondra volontiers aux questions.

Un commissaire UDC, afin de bien comprendre la situation des photos, demande si les photos 1 à 10 ont été prises sur la route Antoine-Martin et ce qu'il en est de la photo 15.

M. Lassauce acquiesce pour les photos 1 à 10. Pour ce qui est de la 15, il s'agit du chemin de la Place-Verte.

Le commissaire demande ensuite si la route Antoine-Martin est une route secondaire, quelle est la distance entre les passages piétons et si tous les chemins qui débouchent sur cette route ont un miroir.

M. Lassauce répond que c'est bien une route secondaire, mais que le projet des Grands Esserts risque de modifier la classification de cette voie. Il rappelle que jadis il s'agissait d'un chemin. La distance entre chaque passage

piétons est d'environ 200 à 300 mètres et il précise qu'il n'y a qu'un seul passage sécurisé. Pour ce qui est des miroirs, certains en ont et d'autres pas.

Un deuxième commissaire UDC demande quelle est la longueur de cette route. Il aimerait également savoir si les pétitionnaires savent sur quelles routes le trafic risque de se reporter si l'on restreint le trafic sur la route Antoine Martin. Enfin, il demande s'il y a toujours des radars sur cette route.

M. Lassauce répond qu'elle mesure approximativement 1,2 kilomètre, que l'idée n'est pas de reporter le trafic et que la tendance serait même de reporter le trafic sur la route Antoine-Martin. Il rappelle que la pétition demande surtout que la sécurité soit renforcée. Pour les radars, il explique qu'il y a un radar qui existe toujours, ainsi qu'un radar de feux au niveau du carrefour sécurisé. Il ajoute que le radar du Grand Donzel n'existe plus depuis plusieurs années.

Un commissaire MCG remarque que la pétition a été déposée devant la commune de Veyrier et il demande si celle-ci a donné une réponse aux pétitionnaires. Il aimerait également savoir s'il existe des chiffres à propos des accidents sur ce tronçon.

M. Lassauce indique que la commission municipale va attendre la prise de position du Grand Conseil puisqu'il s'agit d'une route cantonale. Il signale que l'association des intérêts de Vessy a par ailleurs écrit à la commune en déclarant qu'elle soutenait cette pétition. Il déclare ensuite que cette route décompte environ 8500 passages mais qu'il ne connaît pas le nombre d'accidents.

Un commissaire d'EAG demande quelles sont les limitations actuelles sur cette route.

M. Lassauce répond que la première partie de la route est placée à 60 km/h, le reste étant en zone 50 jusqu'au stand de tir.

Une commissaire socialiste évoque les itinéraires des écoliers en remarquant qu'il y a un restaurant scolaire, l'école de Pinchat et un cycle d'orientation dans ce secteur. Elle se demande comment se répartissent les enfants du quartier et de quelle manière ils doivent, ou non, traverser cette route et si des patrouilles scolaires sont établies sur tous les passages piétons.

M. Lassauce répond que la route Antoine-Martin est une limite pour la répartition scolaire, certains enfants habitant dans cette rue étant dirigés vers le Grand Donzel et les autres sur Pinchat, ceci en fonction des numéros d'habitation. Il précise que les enfants habitant au chemin du Marais ou au Champ-des-Bois sont contraints de traverser la route pour aller vers Pinchat. Il ajoute que les enfants qui habitent la zone entre les routes de Veyrier et

Antoine-Martin traversent cette dernière à l'inverse et il indique qu'il n'y a pas de patrouilleuse sur la route Antoine-Martin. Il précise encore que le centre sportif du Grand Donzel possède une magnifique place de jeux qui attire de nombreux enfants.

Un commissaire MCG demande si le chemin de la Place-Verte appartient à la même commune que le chemin Antoine Martin et combien de voitures passent par ce chemin.

M. Lassaue indique qu'il s'agit bien de la même commune et qu'il y a 4500 passages selon un décompte officiel effectué en janvier 2014. Mais il remarque que des travaux ont été menés sur cette route depuis lors.

Un commissaire PLR demande si les pétitionnaires ont eu des contacts avec la gendarmerie au sujet de cet axe.

M<sup>me</sup> Tornare répond que plusieurs personnes se sont adressées aux agents municipaux afin que ces derniers se rendent sur place. Elle ajoute que ces derniers sont venus et qu'un constat a été fait. Elle précise qu'une demande d'intervention a été renvoyée au canton.

M. Lassaue ajoute que la police municipale sait que la vitesse des véhicules sur ce tronçon est excessive mais il pense qu'elle ne peut rien faire puisque cette route est cantonale.

Le commissaire demande ensuite s'il y a eu d'autres accidents graves au préalable et s'il serait judicieux de modifier la ligne TPG afin d'améliorer la sécurité.

M. Lassaue répond ne pas connaître d'autres cas. Pour ce qui est des TPG, les pétitionnaires n'ont pas de desiderata particuliers à cet égard et il pense même que ce genre de modification est très difficile à réaliser.

Un commissaire UDC pense que certaines des mesures proposées dans la pétition sont envisageables. Cependant, il doute qu'un agrandissement de la route Antoine-Martin soit possible afin de permettre un élargissement du trottoir. Il se demande en l'occurrence dans quelle zone se situent les parcelles qui bordent cette route.

M. Lassaue répond que sur la gauche de la route il est question d'une zone de verdure. Il ajoute qu'une grande partie du périmètre, de l'autre côté, est en zone 5 (villas). Il précise que des constructions existent tout au long de la route si ce n'est au niveau du Grand Donzel.

Le commissaire déclare alors que des élargissements nécessiteraient des empiètements chez ces propriétaires, avec bien sûr les inévitables oppositions qui les accompagnent.

M. Lassaue reconnaît que cette mesure est quasiment impossible à mettre en place mais que l'idée de départ est de diminuer la chaussée. Il estime en effet que la marge existe pour créer un trottoir normal. Il mentionne encore que les auteurs de la pétition ne souhaitent pas forcément deux trottoirs, mais une sécurisation des aménagements actuels.

Un commissaire UDC demande quelles seraient les priorités au niveau des invites de la pétition.

M. Lassaue pense que des surélévations de chaussée sur les arrêts de bus sont assez infaillibles en termes de sécurité. Il ajoute que l'installation de feux avec « bouton-poussoir », au niveau des passages piétons, serait également utile. Il mentionne par ailleurs que des trottoirs plus grands et des pistes cyclables colorées pourraient également être créés.

## **2. Propositions d'auditions**

Un commissaire UDC propose l'audition du Conseil administratif de la commune, ainsi que celle du responsable de la police municipale car il doute que les APM ne puissent intervenir sur une route cantonale comme le pensent les pétitionnaires, il aimerait en savoir un peu plus sur la pratique à ce sujet. De plus, il demande que le responsable vienne également avec des statistiques concernant les accidents sur cette route. Il propose encore l'audition du service des routes de l'Etat afin de savoir ce qui est envisagé à l'avenir pour cette route, notamment dans la perspective des Grands Esserts.

Le Président remarque que ces propositions ne font l'objet d'aucune opposition et donc en prend bonne note.

## **3. Audition de M<sup>me</sup> Sophie Lüthi, maire, et M. Raymond Gavillet, Conseiller administratif de la commune de Veyrier**

M. Gavillet déclare que le Conseil administratif a reçu une copie de cette pétition. Il ajoute que le Conseil a été dans le sens des demandes exprimées dans la pétition, quand bien même il estime que la sécurité est déjà assurée. Il précise alors que des mesures ont été prises pour améliorer la sécurité des passages piétons. Il explique que la commune a demandé à ses agents municipaux d'étudier les passages piétons, une enquête qui a fait l'objet d'un rapport et de mesures préconisées. Il ajoute que la commune possède 83 passages piétons dont 31 sur le réseau primaire. Il signale également que le rapport préconise d'améliorer la signalisation routière, d'ajouter des feux clignotants sur 22 passages piétons et 2 éclairages de nuits additionnels. Il mentionne encore que 12 feux clignotants avec des boutons presseurs sont envisagés sur les passages piétons existant sur les routes cantonales.

M<sup>me</sup> Lüthi rappelle que la route Antoine-Martin est une route cantonale qui échappe aux prérogatives de la commune. Elle rappelle également qu'un report de trafic est prévu sur cette route suite au projet des Grands Esserts. Et elle mentionne que la commune s'intéresse à savoir ce que le canton pourrait proposer pour améliorer la sécurité.

Le Président remarque que la pétition énumère quatre points très précis.

M. Gavillet acquiesce et répond que la commune a déjà créé des zones 30 km/h sur son réseau secondaire. Il mentionne que ce sera au canton de rentrer en matière sur une zone 30 sur la route Antoine-Martin.

Le Président demande si la commune est favorable à cette mesure.

M. Gavillet acquiesce. Il évoque ensuite la mesure d'élargissement des trottoirs et mentionne qu'il s'agit d'une action qui devrait effectivement être menée. Quant à la construction de ralentisseurs, il observe qu'il est question d'une plate-forme et non de coussins berlinois. Il déclare que la commune peut envisager cette mesure. Il en vient au marquage d'une bande cyclable en déclarant qu'un tronçon est déjà marqué. Il signale encore que le renforcement de l'éclairage public est proposé dans le rapport qu'il citait précédemment, rapport qui suggère l'utilisation de *zebralux*.

Une commissaire socialiste demande si le Conseil communal est déjà entré en matière sur les crédits inhérents aux mesures envisagées sur le réseau secondaire. Elle demande par ailleurs si le DETA a déjà validé quelques propositions de la commune.

M. Gavillet répond que, pour le moment, les études sont en cours afin de déterminer la faisabilité des mesures. Il ajoute que la commune attend la réponse du canton afin de savoir si elle peut poser les panneaux de signalisation. Il signale ensuite que deux crédits portant sur le réseau secondaire ont déjà été votés par le Conseil communal.

La commissaire demande ensuite si une échéance butoir a été fixée par l'Etat à l'égard du projet des Grands Esserts.

M. Gavillet répond que l'étude de faisabilité est en cours, notamment à propos de la route de Veyrier. Il ajoute qu'un COPIL va bientôt être constitué, intégrant la commune, le canton, Carouge et la Ville de Genève.

M<sup>me</sup> Lüthi précise qu'il faudra dégager des solutions efficaces avec le département, puisque des pistes cyclables seront installées sur le chemin de Pinchat. Elle ajoute qu'il faudra rediscuter de ces mesures à propos de la route Antoine-Martin si la pétition est soutenue.

Un commissaire d'EAG remarque que le dossier des pétitionnaires était très bien réalisé, avec de nombreuses photos. Il déclare avoir compris qu'il y

avait beaucoup de prérogatives communales attachées à la route Antoine-Martin, et il demande quels seraient les délais pour trouver une solution. Il aimerait également savoir si la totalité de cette route est cantonale et si l'éclairage relève de la commune.

M<sup>me</sup> Lüthi répond que la commune ne peut pas placer une zone 30 sur une route cantonale et que celle-ci l'est entièrement. Pour ce qui est de l'éclairage, elle répond par la négative. Elle précise que l'étude a porté sur le périmètre de la commune mais elle répète que la commune ne peut rien faire sur les routes cantonales.

Un commissaire MCG demande si la commune pourrait faire une proposition de contournement. Il rappelle que cette route est largement employée par des frontaliers.

M. Gavillet rappelle que le projet de Genève Sud a échoué. Il ajoute que la commune compte à présent sur le nouveau projet envisagé par le canton. Cela étant, il ne voit pas où il serait possible de faire passer une route de contournement, les périmètres alentours étant en zone agricole ou en zone résidentielle.

M<sup>me</sup> Lüthi ajoute que les pendulaires seront obligés de suivre la route Antoine-Martin.

Le commissaire demande ensuite si la commune pourra maintenir les passages piétons dans les zones 30 envisagées et si elle peut faire des recommandations à l'égard des arrêts de bus, afin de les placer devant les bus à l'arrêt.

M<sup>me</sup> Lüthi explique que la commune a suivi les recommandations attachées aux zones 30 et elle précise qu'il n'y aura pas de passages piétons. En outre, elle trouve que la proposition sur les arrêts de bus serait une mesure intéressante.

Une commissaire socialiste remarque qu'elle ne laisserait pas son enfant emprunter la piste cyclable de la route Antoine-Martin, celle-ci étant trop étroite. Elle pense que la seule solution serait de gagner un peu de place sur les parcelles privées, en procédant à des achats ou à des expropriations. Elle se demande dès lors ce que la commune compte faire.

M<sup>me</sup> Lüthi pense qu'une zone 30 limitera le danger de la piste cyclable. Néanmoins elle rappelle que la zone 30 supprimera la piste cyclable. Elle ajoute que, sans zone 30, elle refuserait d'installer une piste cyclable. Elle répète qu'il convient toutefois de discuter avec le canton. Elle rappelle en outre que le passage des bus TPG va s'intensifier.

M. Gavillet observe que ces mesures ne sont pas réalisables en deux ou trois mois. Cela étant il prend note des remarques et étudiera ce qui peut être fait avec l'étude en cours. Toutefois, il doute de la possibilité d'exproprier des privés.

Un commissaire PLR doute également qu'il soit possible d'exproprier des propriétaires. Il se demande combien il faudrait en exproprier le long de la route Antoine-Martin.

M. Gavillet répond qu'il y a une cinquantaine de propriétaires le long de cette route.

Un deuxième commissaire PLR se demande si les enfants appuieront sur les boutons pressoirs et si une passerelle ne serait pas plus efficace.

M. Gavillet pense que c'est un problème difficile à résoudre. Il remarque qu'une patrouilleuse scolaire avait jadis été ajoutée aux heures critiques, en plus des boutons poussoirs.

M<sup>me</sup> Lüthi ajoute qu'il y a un problème évident de visibilité en raison de l'étroitesse de la route et qu'il n'y a pas beaucoup de solutions. Il conviendrait soit d'élargir cette route, soit de ralentir la vitesse. Elle pense qu'il faudrait également reculer les arrêts de bus.

#### 4. Suite des travaux

Le Président rappelle que plusieurs auditions sont encore prévues, notamment le DETA et le responsable de la police communale.

Un commissaire MCG se demande si toutes ces auditions sont utiles, ce d'autant plus que la commune est prête à entrer en matière sur les différentes invites de la pétition. Il pense qu'il est possible de renoncer à ces auditions, à moins que ces dernières soient déjà prévues. Il ajoute que son groupe propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Une commissaire socialiste pense que l'on peut effectivement se passer de l'audition de la police municipale mais juge qu'il est nécessaire d'entendre le DETA qui, au final, prendra les décisions à propos de cette route.

Le Président met alors au vote cette dernière proposition concernant ces deux auditions :

Vote sur l'annulation de l'audition du responsable de la police municipale :

Pour : 13 (1 EAG, 2 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : -

Abstentions : 2 (1 Ve, 1 S)

**Cette audition est annulée.**



Vote pour le maintien de l'audition du DETA :

Pour : 12 (1 EAG, 1 Ve, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : –

Abstentions : 3 (3 MCG)

**Cette audition est maintenue.**

### **5. Audition de MM. Olivier Caumel et Jonas Raetzo de la direction générale des transports, DETA**

M. Caumel évoque d'entrée le premier point de la pétition et mentionne qu'il serait possible de créer une zone 30 résidentielle, mais rappelle que l'initiative d'un tel projet revient à la commune. Il signale par ailleurs que la loi fédérale en la matière comporte différents paramètres qu'il convient de respecter. Il déclare toutefois qu'il n'est pas d'usage de créer une zone 30 sur un tronçon emprunté par des lignes de bus au vu des difficultés d'aménagement que cela implique, notamment pour le croisement des bus.

Il ajoute que les trottoirs de cette voie font pour le moment 1,20 mètre à 1,50 mètre, soit une largeur modeste, et qu'un élargissement serait envisageable. Il rappelle toutefois que d'autres tronçons, comme à Lancy, connaissent une situation similaire. Ces trottoirs datent d'avant les années 80 et les normes en la matière ont évidemment évolué. Or, il rappelle que les normes ne font pas office de loi.

Quant à la construction de ralentisseurs, il mentionne que ces aménagements nuisent à la vitesse commerciale des bus et entraînent des difficultés pour ceux-ci. Il répète que les passages de bus contraignent les aménagements potentiels, non seulement en raison des caractéristiques techniques de ces véhicules mais également pour le confort des passagers.

Il évoque ensuite le marquage de bandes cyclables évoqué dans la pétition et déclare que ces bandes ne sont pas marquées dans les zones 30 km/h. Il précise que les marquages rouges, que l'on observe de temps en temps, concernent surtout des intersections afin de signaler aux automobilistes le passage de cyclistes.

Il en vient au renforcement de l'éclairage et à l'installation de feux rouges avec bouton poussoir et explique que l'éclairage relève du génie civil et que, sur les quatre passages piétons existant actuellement, un seul est régulé par un bouton poussoir. Il rappelle, une fois encore, que ces aménagements ne peuvent pas être envisagés dans des zones 30 km/h.

M. Raetzo signale par ailleurs que les arrêts de bus nécessitent des hauteurs de quais et qu'il est donc nécessaire de rehausser les trottoirs pour ce faire.

Le Président rappelle que cette pétition a été déposée à la suite d'un drame et il demande si les services du DETA ont envisagé une solution pour cette route.

M. Caumel répond que l'instruction portant sur cet accident est en cours et il mentionne que le DETA attend les résultats de cette instruction.

Le Président demande toutefois si le DETA a des idées d'amélioration.

M. Caumel répond qu'il y a eu onze accidents référencés depuis 2011 sur ce tronçon mais il précise qu'aucun d'entre eux ne concerne des piétons. Il signale par ailleurs que le chargé de sécurité routière relève du génie civil et de la police. Il remarque alors qu'il n'y a donc pas d'éléments à ce jour indiquant qu'un aménagement a été mal réussi, ce depuis les années 80. Il rappelle encore qu'il est interdit de doubler sur cette route qui est régulée à 50 km/h.

Un commissaire PLR déclare avoir l'impression que les autorités se renvoient la balle. Il demande donc qui est responsable de cette route et quelles sont les relations entre la direction générale des transports et le génie civil.

M. Caumel répète que c'est à la commune de faire une demande d'aménagement pour une zone 30 km/h. Il ajoute que c'est la direction du génie civil qui est propriétaire de cette route. Sur les relations, il explique que, depuis la réorganisation des départements, les deux services travaillent pour le même département et il mentionne que des séances de coordination ont lieu et que les interactions sont donc assez fortes. Il rappelle également que le chargé de la sécurité routière, fraîchement nommé, passe tous les projets en revue. Il précise que l'ensemble des projets du génie civil sont préavisés par son service.

Le commissaire demande alors si un projet est envisagé sur cette route, ou si un projet serait gelé faute de moyens.

M. Raetzo répond que le seul projet portant sur cette route est celui de l'assainissement du bruit routier. Il demande habituellement un retrait de 3 à 5 mètres lors de travaux d'assainissement afin de garantir l'avenir, mais la route Antoine-Martin mesure plus d'un kilomètre et les parcelles voisines appartiennent à des privés. Il ajoute que de tels retraits nécessiteraient des années de procédures et que finalement il n'est pas possible d'intervenir dans le gabarit donné.

Un commissaire UDC demande si l'on parle bien du réseau secondaire. Si tel est le cas, il ne pensait pas possible de créer une zone 30 km/h sur un réseau secondaire et voudrait savoir en fin de compte si les règles ont changé.

M. Raetzo confirme qu'il s'agit bien du réseau secondaire. Sur les zones 30 km/h, il répond que ce n'est généralement pas le cas mais mentionne qu'il existe des exemples de ce type, comme au chemin de Place-Verte. Il précise toutefois qu'il n'y a pas de ligne de bus sur ce dernier et qu'il a donc été possible d'y prévoir une zone 30 km/h. Il ajoute qu'il faudrait déclasser le chemin de Place-Verte et reclasser le chemin Antoine-Martin.

Le commissaire évoque ensuite les arrêts de bus et remarque que les passages piétons se trouvent parfois devant ces arrêts, et en d'autres occasions, derrière. Il demande s'il existe une règle à cet égard.

M. Caumel répond qu'il existe des règles mais qu'il n'est pas toujours possible de les respecter. Il remarque qu'il faut par contre respecter les normes de sécurité, comme la visibilité. Lorsque cela est possible, un îlot est implanté. Il ajoute que cela dépend également du « chemin de désir des piétons », mais il répète que les arrêts de bus doivent répondre à la norme sur la visibilité.

Un commissaire MCG demande si les feux et les passages piétons sont possibles dans les zones 30 km/h.

M. Caumel répond que c'est le régime de la priorité de droite qui prime dans les zones 30 km/h, selon la loi fédérale. Il précise que les passages piétons sont également supprimés dans les zones 30 km/h. Mais il mentionne que, à l'endroit des écoles ou des homes pour personnes âgées, il est possible de conserver des passages piétons voire de les réguler. Cependant, il remarque que c'est une exception au régime des zones 30 km/h.

Le commissaire déclare qu'il existe en France des feux qui se mettent au rouge lorsque la vitesse prescrite est dépassée.

M. Caumel répond que cette option existait mais que l'aspect coercitif de ce système qui fonctionne dans les deux sens n'a pas été souhaité par le Tribunal fédéral. Il ajoute que ce dernier a mis l'accent sur la sécurisation des voiries de part et d'autre. Il précise en outre que les habitués accélèrent au moment opportun pour contourner ce système, ce qui a entraîné un accident mortel à Zurich, et est à l'origine de la position du Tribunal fédéral.

Un commissaire PLR demande s'il est possible de transformer une route placée en réseau secondaire en route résidentielle, sur près d'un kilomètre.

M. Raetzo répond que le chemin de la Place-Verte est presque aussi long. M. Caumel précise que le service n'est pas favorable à une installation du

type zone 30 km/h, en raison de la ligne de bus dont la vitesse commerciale serait remise en question.

Le commissaire se demande alors quelle est la solution. Il remarque que cette pétition a été signée par de nombreuses personnes qui s'inquiètent pour la sécurité. Il déclare que la commission doit apporter une réponse à cette pétition.

M. Caumel répond que c'est quelque peu délicat. Il espère que les personnes qui ont signé cette pétition sont des communiens de cette route et qu'elles seront d'accord d'abandonner un mètre de jardin pour l'élargissement de la voie. Il remarque qu'il faudrait peut-être rogner des tronçons de bande cyclable, mais il déclare que, en l'état, le service n'a pas de solution. Cette pétition a été déposée à la suite d'un accident regrettable, mais il mentionne que tous les autres accidents sur cette route n'ont concerné ni un piéton ni un cycliste. Il ajoute que, si un aménagement avait entraîné cet accident, il serait bien évidemment nécessaire de le revoir. Il faudrait peut-être demander à la gendarmerie de faire des contrôles plus fréquents, indépendamment du radar fixe. Il répète que le service n'a pas de solution acceptable pour tout le monde en regard du gabarit à disposition.

M. Raetzo précise que, si un projet définitif devait être mené, il serait possible de travailler par tronçon, mais il répète qu'une zone 30 km/h n'est pas souhaitable en raison du croisement des bus.

M. Caumel évoque alors un projet en cours sur une route présentant la même typologie, à Belle-Cour, en expliquant qu'il est possible d'intervenir sur ce tronçon grâce aux réserves foncières qu'il a été possible de réaliser. Il ajoute que le canton avance dans ce projet au fur et à mesure des autorisations de construire qui sont attribuées, puisque le service a prévu des réserves sur les parcelles.

Un commissaire demande si l'Etat pourrait aller jusqu'à l'expropriation et quels seraient les prix pratiqués dans un cas de figure de ce type.

M. Caumel répond qu'il existe une politique à cet égard, mais il mentionne que c'est le service des opérations foncières qui s'occupe de cette problématique.

## **6. Discussion et votes**

Le groupe UDC déclare que la demande des pétitionnaires semble légitime au vu de ce qui s'est passé sur cette route. Cependant il précise que toutes les requêtes ne pourront pas être réalisées mais il pense que des aménagements, comme les boutons poussoirs au niveau des feux, sont

parfaitement réalisables. Pour ces raisons, il soutiendra la pétition et demande son renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe PLR rappelle que cette pétition a été déposée à la suite d'un choc émotionnel causé par un accident. Il remarque que cette pétition demande des mesures curieuses puisque irréalisables. Il ajoute qu'il serait possible de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat, mais rappelle qu'une réponse vient d'être donnée. Cela étant, il votera le renvoi au Conseil d'Etat afin de soutenir les pétitionnaires.

Le groupe MCG déclare qu'il soutiendra également le renvoi au Conseil d'Etat. Cela étant, il trouve étonnant de constater que les passages piétons n'ont pas été déplacés devant les bus à l'arrêt, puisqu'il semble qu'il s'agisse d'une mesure de sécurité élémentaire.

Le groupe des Verts déclare être également en faveur d'un renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Il ajoute que l'on peut en effet espérer des éléments de réponse meilleurs que ce qui a été entendu au cours de la dernière audition. Il observe ainsi qu'une réflexion pourrait être menée sans se contenter de dire qu'il est impossible de faire quoi que ce soit. Il ajoute avoir l'impression de se heurter à des gens qui ne veulent rien faire, voire même qui pourraient empirer la situation.

Le groupe socialiste déclare qu'il renverra également cette pétition au Conseil d'Etat, tout en mentionnant ne pas croire que les riverains puissent donner un mètre de terrain. Il pense que cette pétition pourrait par contre permettre de clarifier les rôles des uns et des autres. Il ajoute que le renvoi permettrait en outre de saluer le travail mené au sein de la commune tout en l'encourageant à voter les crédits envisagés pour les mesures proposées. Il rappelle par ailleurs que les zones 30 km/h interdisent les passages piétons et remarque que Genève devrait cesser de mélanger les mesures de sécurisation qui génèrent beaucoup de flou.

Le groupe Ensemble à Gauche déclare qu'il renverra également cette pétition au Conseil d'Etat tout en ne se berçant pas d'illusions sur les mesures envisageables. Il ajoute que toutes les demandes des pétitionnaires ne peuvent pas être honorées, ce qui est habituel, mais il pense que ce renvoi représente également un signal.

Le Président passe ensuite au vote de la pétition 1975 pour un renvoi au Conseil d'Etat.

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

**Le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat est adopté à l'unanimité.**

## **7. Conclusion**

La Commission des pétitions vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de suivre ses conclusions en renvoyant la pétition 1975 au Conseil d'Etat.

## **Pétition (1975)**

### **pour une route Antoine-Martin sécurisée et résidentielle**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

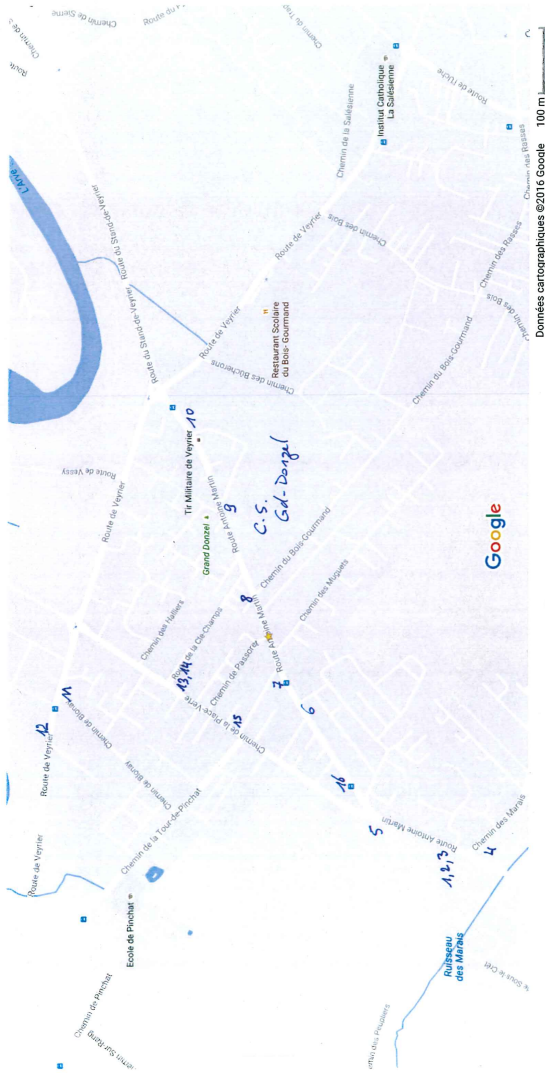
Les soussignés, riverains de la route Antoine-Martin ou proches de ces derniers, demandent instamment que des mesures soient prises par les autorités compétentes pour sécuriser ce tronçon routier et lui rendre sa vocation résidentielle. Ils sollicitent à cet effet que les aménagements suivants soient étudiés et réalisés :

- Création d'une zone 30 résidentielle, à l'image de ce qui s'est réalisé sur les chemins adjacents (chemins de la Place-Verte, du Bois-Gourmand, de la Tour-de-Pinchat).
- Elargissement, sur l'ensemble de la route, du trottoir existant afin de permettre aux piétons de se croiser sans empiéter sur la chaussée.
- Construction de ralentisseurs, conformément à celui implanté à l'angle des chemins de la Tour-de-Pinchat et de la Place-Verte, devant la poste, aux emplacements des arrêts de bus, ceci afin de modérer la vitesse des automobiles sans entraver la vitesse d'exploitation des bus.
- Marquage par un bitume coloré des bandes cyclables dessinées sur les deux côtés de la route.
- Renforcement de l'éclairage des passages piétons et installation de feux rouges avec « bouton-poussoir », tant sur la route Antoine-Martin que sur les cheminements scolaires en général (route de Marsillon, route de Veyrier (hauteur crèche de la Cigogne et école Bois-Gourmand), chemin de Pinchat).

N.B. 1254 signatures

*M. Charles Lassauce  
Route Antoine-Martin 10  
1234 Vessy*

*M<sup>me</sup> Katia Tornare  
Chemin Henry-Berner 20  
1234 Vessy*



*PN 99 annexe 1*



Photo 1 : Troittoirs étroits, piétons sur la route...



Photo 2 : Passage piétons sans sécurité



Photo 3 : Débouché sans visibilité sur bande cyclable

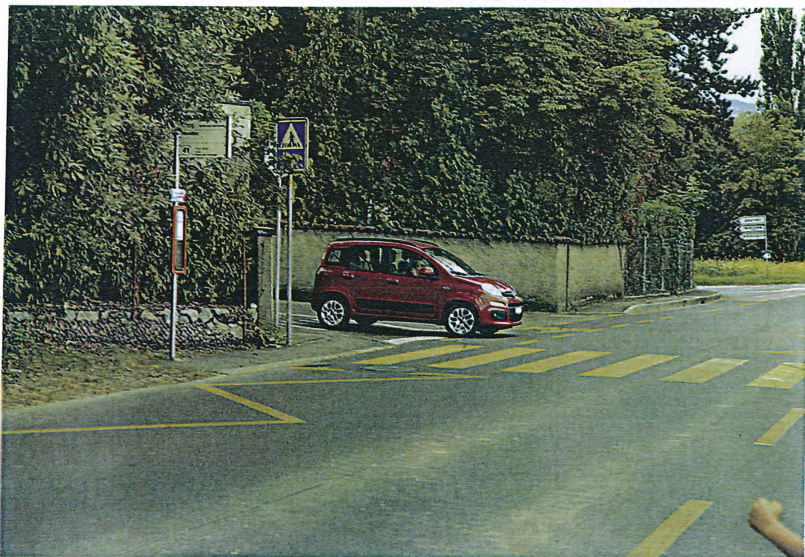


Photo 4 : Bande cyclable colorée mieux respectée



Photo 5 : Accès protégé vs ligne droite engageante...



Photo 6 : chemin débouchant directement sur bande cyclable, sans visibilité



Photo 7 : Carrefour aménagé : feux à bouton poussoir pour piétons



Photo 8 : Centre sportif : axe de droite protégé, axe de gauche négligé...



Photo 9 : Arrêt TPG du centre sportif : trottoirs étroits, passage sans protection



Photo 10 : Trottoir étroit, largeur d'une poussette



Photo 11 : Feux à bouton poussoir à l'arrêt de bus



Photo 12 : Passage sans protection (sauf feu orange clignotant, dans l'arbre...)



Photo 13 : voirie rétrécie, surélévation, passage piéton sécurisé



Photo 14 : Aménagement de la voirie



Photo 15 : Carrefour de la poste, surélevé et dégagé



Photo 16 : A quand des passages piétons sécurisés ?







REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département de la sécurité et de l'économie  
**Police**

ANNEXE 2



Direction de la Police  
Commandante de la Police  
Case postale 236  
1211 Genève 8

Grand Conseil  
Commission des pétitions  
Monsieur le Président  
Christian FREY  
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2  
Case postale 3970  
1211 Genève 3

N/réf.:  
Dossier traité par : MB/le  
V/réf.:

Genève, le 19 octobre 2016

**Concerne : P 1975 pour une route Antoine-Martin sécurisée et résidentielle : demande d'informations**

Monsieur le Président,

J'accuse réception de votre courrier du 12 septembre 2016 concernant l'objet cité en exergue et vous en remercie.

Par la présente, je vous prie de trouver, en annexe, une note de service du Directeur de la stratégie de la Police laquelle recense les accidents (tous types confondus) survenus sur la route Antoine-Martin depuis l'année 2011.

En vous souhaitant bonne réception dudit document, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération.

  
Col Monica BONFANTI  
Commandante de la Police

Annexe : mentionnée



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
 Département de la sécurité et de l'économie  
**Police**

## NOTE DE SERVICE

De : Didier FROIDEVAUX, directeur de la stratégie

A : Col Monica BONFANTI, commandante de la police

Date : 11.10.2016

Objet : Grand Conseil – commission des pétitions. P 1975 pour une route Antoine-Martin sécurisée et résidentielle: demande d'informations. Courrier du 12.09.2016

### Recensement des accidents (2011 à 2016, au 10.10)

Les bases de données permettent de recenser 24 accidents – tous types confondus – sur l'ensemble de la période.

#### Répartition par année :

Année	Nombre d'accidents
2011	4
2012	8
2013	2
2014	5
2015	0
2016	5

#### Répartition par type :

Type	Nombre d'accidents
DM (mobilier urbain)	5
DM (clôture privée)	2
DM (collision)	4
DM (perte de maîtrise)	2
DM (arrangements)	6
Avec blessé	5

DM : dégâts matériels

#### Remarques :

Un accident grave, impliquant quatre enfants dont un grièvement blessé, a eu lieu le 31 mai 2016. Les autres accidents avec blessés ont causé des blessures légères.

Didier Froidevaux