

Date de dépôt: 20 octobre 2004

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Sami Kanaan : Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre pour que la nouvelle zone 30 dans le quartier Cluse-Roseraie soit sûre et crédible ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 23 septembre 2004, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

"Les zones à vitesses limitées, dites zones 30, constituent un moyen efficace de favoriser une bonne harmonie entre les différents usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, piétons ou cyclistes, et qu'ils soient habitants du quartier, visiteurs ou pendulaires. Différentes études et enquêtes en Suisse ont montré qu'une fois instaurées ces zones 30 rencontrent une très large adhésion. Elles contribuent à la sécurité routière (un accident est nettement moins grave à 30 km/h qu'à 50 km/h) ainsi qu'à la qualité de vie du quartier, par exemple en diminuant le bruit dû au trafic.

Mais ce succès n'est possible que si leur mise en place se fait de manière cohérente, avec des mesures d'accompagnement suffisantes, aussi bien sur le plan constructif (ralentisseurs, resserrements de voirie, etc.) que sur le plan de la signalisation, ou encore de l'information préalable et parallèle, et bien sûr sur le plan des contrôles. Il ne suffit pas d'installer quelques panneaux à l'entrée de la zone, indiquant qu'il s'agit d'une zone 30 !

Une nouvelle zone 30 vient enfin d'être instaurée dans le quartier de Cluse-Roseraie, sur le territoire de la Ville de Genève, suite à des demandes insistantes de la population du quartier et après un large processus de concertation de cinq ans. Malheureusement, il semblerait que les mesures d'accompagnement soient largement insuffisantes, créant une grande

inquiétude dans le quartier, notamment concernant la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Ainsi la plupart des passages piétons ont été supprimés à la demande du Canton, ce qui correspond à la logique de ces zones 30 et à l'ordonnance fédérale en la matière, mais sans mesures d'accompagnement ni informations suffisantes aux automobilistes. De plus, selon des informations fiables, la police a reçu pour instructions de ne pas faire de contrôle dans les zones 30. Dans les médias elle expliquait que c'était faute de matériel technique adéquat.

C'est pourquoi nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1) Est-ce que lorsque l'Office des Transports et de la Circulation (OTC) autorise une commune genevoise, quelle qu'elle soit, à instaurer une zone 30, veille-t-il à ce que toutes les mesures d'accompagnement soient planifiées et mises en oeuvre dans un délai adéquat ?*
- 2) Pourquoi est-ce que, dans le cas de la zone 30 de Cluse-Roseraie, aucune mesure constructive d'aménagement urbain, notamment des ralentisseurs de type coussin berlinois et des resserrements de voirie (avancées de trottoirs, surtout vers les carrefours), n'a été prise antérieurement à l'effacement des passages piétons ? Comment se fait-il que les passages piétons aient pu être supprimés avant que les mesures d'accompagnement soient prises ?*
- 3) Comment se fait-il que la police prétend ne pas pouvoir / vouloir faire des contrôles dans les zones 30, à Plainpalais ou ailleurs, faute de matériel adéquat, alors que le Conseil d'Etat a délégué trois de ses représentants pour signer le 7 avril 2004 en grande pompe la Charte européenne de la sécurité routière ?*
- 4) Quelles mesures concrètes compte prendre le Conseil d'Etat pour corriger ces lacunes dans la zone de Cluse-Roseraie, en collaboration avec la Ville de Genève ?*
- 5) Le Conseil d'Etat pourrait-il envisager de mettre au point, avec les spécialistes concernés, un « mode d'emploi » pour les communes qui proposent des zones 30, afin qu'elles soient encouragées à le faire mais dans les règles, c'est-à-dire en prévoyant notamment une information suffisante, des mesures constructives, une présence active des agents municipaux (surtout au début) pour expliquer les nouvelles règles, suivies de contrôles de la police ? La phase information-sensibilisation suivies de contrôles avec sanctions est indispensable pour faire changer les comportements. Le Conseil d'Etat peut-il appuyer les communes dans ce sens ?*

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour sa réponse."

L'interpellation urgente de Monsieur le député Sami Kanaan pose plusieurs questions, la présente réponse conservera leur ordre.

1. Instauration d'une zone 30

De manière générale, l'Office des transports et de la circulation (ci-après l'OTC) veille à ce que toutes les mesures d'accompagnement nécessaires soient prises lors de l'introduction d'une nouvelle zone 30. La procédure d'élaboration d'une zone 30 se déroule comme suit. Tout d'abord, les communes requérantes élaborent un plan complet de la zone qu'elles font parvenir à l'OTC. Après un premier examen, plusieurs rencontres sont organisées entre les techniciens de l'OTC et les représentants du requérant afin de mettre au point la signalisation et les aménagements physiques nécessaires à la réalisation de la zone. C'est dans le cadre de ces séances qu'est également traité le planning de mise en place de la zone. L'OTC demande tout d'abord la réalisation des aménagements physiques puis une fois ces derniers réalisés, la mise en place du marquage et de la signalisation verticale est effectuée. Les délais pour ce dernier type d'intervention sont en général très brefs afin d'éviter de laisser une zone qui ne ferait pas l'objet d'une réglementation précise.

2. Le cas particulier de la zone "Cluse-Roseraie"

Le cas de la zone 30 "Cluse-Roseraie " est particulier. Il convient, tout d'abord, de relever que la Ville de Genève s'est orientée vers un choix de mise en place de la zone 30 en question n'impliquant pas la construction d'aménagements physiques modérateurs de vitesse. Après de nombreux échanges entre l'Etat et la Ville de Genève, aucun consensus n'a pu être trouvé, la Ville de Genève souhaitait le maintien des passages piétons existants et la création de nouveaux afin de sécuriser les traversées. C'est dans ce contexte difficile que l'entrée en vigueur de la zone 30 a été décidée. Toutefois, comme pour chaque projet d'envergure, celui-ci était destiné à être retravaillé et affiné afin de prendre en compte les remarques que les habitants du quartier allaient faire et ainsi arriver à une situation plus confortable et en conformité avec la législation en vigueur.

Cette situation s'est doublée d'une mauvaise réalisation du projet sur le plan matériel, l'entreprise qui devait procéder aux marquages n'a pas pu les réaliser à temps et des passages ont été supprimés avant l'entrée en vigueur de la zone.

Il convient, à ce stade, de mentionner l'important travail de concertation qui a été mené par le requérant auprès des riverains. La résultante de ce

travail, le projet soumis, a donc pu être entourée à tort par un faux sentiment d'acceptation du projet.

La création de la zone 30 "Cluse-Roseraie" représente l'exemple type de ce qui ne doit pas être refait à l'avenir. L'OTC s'engage à éviter qu'une telle situation ne se reproduise.

3. Le contrôle de la vitesse dans les zones 30

En l'état, le matériel radar (photos argentiques) dont dispose la gendarmerie ne permet pas d'enregistrer la vitesse dans les zones 30 km/h correctement aménagées. On entend par là que les zones obligeant les usagers, de par les aménagements (seuils, stationnement alterné, obstacles etc.), à effectuer des déplacements latéraux ne peuvent pas être prises en compte par nos appareils.

A l'heure actuelle, des essais sont effectués avec des appareils numériques. Les tests en cours nous confirment que ces équipements posent également quelques problèmes dans les zones en question. Si nous faisons l'acquisition de ce matériel, il ne faut donc pas perdre de vue qu'il sera très difficile de positionner le mobile box en pleine ville, ceci pour des questions de place et aussi d'aménagement des lieux (une route en courbe ou trop de véhicules en stationnement entraînent des risques d'erreur pour la détection).

En conclusion, il faut impérativement que ces zones soient aménagées de telle façon que les usagers doivent lever le pied de l'accélérateur et de ce fait circuler à la vitesse prescrite. Il n'est pas réaliste, comme sur certains axes déjà réglementés sur le territoire, d'implanter simplement de la signalisation verticale et de laisser le soin à la gendarmerie d'effectuer des contrôles. De tels "aménagements", pour le surplus, sont contraires à la conception des zones 30, telles qu'elles ont été voulues par le législateur.

4. Les mesures pour la zone 30 "Cluse Roseraie"

Suite aux différentes remarques des habitants du quartier, les services de la Ville de Genève et de l'OTC se sont réunis afin d'examiner leurs demandes.

Il est apparu que la Ville de Genève devait construire des éléments physiques modérateurs de vitesse (coussins berlinois et décrochements latéraux) et que quelques passages piétons devaient être maintenus à certains endroits, au regard de l'affectation des bâtiments (cuisine scolaire, notamment) qui n'était pas connue de la Ville de Genève lors de l'établissement du premier plan. De la modération de vitesse doit également

être réalisée à l'aide de simples marquages et la sécurité des piétons améliorée par l'intermédiaire d'installations à certains carrefours de places deux-roues ou grâce à la pose de bornes, permettant une meilleure visibilité aux conducteurs.

L'OTC a donné un bref délai à la Ville de Genève pour réaliser ces améliorations qui devraient être exécutées à ce jour.

Les services de l'Etat et de la Ville de Genève restent étroitement en contact afin d'évaluer si d'autres aménagements doivent encore être créés.

5. L'information aux Communes

Afin d'éviter que les problèmes survenus lors de la création de la zone 30 "Cluse-Roseraie" ne se reproduisent, l'OTC est en train de rédiger un catalogue des aménagements et des marques qui peuvent être réalisés dans une zone 30 afin de préserver la sécurité des piétons et de modérer la vitesse des véhicules automobiles. Ce document est destiné à être évolutif et sera communiqué aux Communes afin qu'elles puissent s'en inspirer lors de l'élaboration de leurs projets. Il conviendra de rajouter à ce document les principaux éléments, notamment en terme de communication (séance publique, plaquette, brochure, etc.), qui doivent accompagner la mise en place d'un tel aménagement.

Il convient de noter que diverses publications réalisées par des associations, le Bureau de prévention des accidents et l'Office fédéral des routes notamment, traitent de cet aspect. L'OTC s'en est toujours fait l'écho en les diffusant auprès des instances concernées.

Dans le but de présenter des cas concrets d'aménagements de zones 30 en milieu urbain, une visite de la ville de Zurich sera organisée. Elle est destinée tant aux techniciens qu'aux responsables politiques de l'Etat et de la Ville de Genève. Le choix de Zurich est très intéressant car sur 26 zones 30, seules 3 comprennent encore des passages piétons. Par contre, toutes ces zones sont aménagées de façon importante dans le but de modérer la circulation.

Une information plus générale va être faite par le biais de la presse afin de rappeler à tout un chacun les règles de conduite applicables dans les zones 30.

Pour information, les services de l'administration ont travaillé **6 heures** pour élaborer et coordonner la présente réponse.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Robert Cramer

Secrétariat du Grand Conseil**IUE 123**

Interpellation présentée par le député:

M. Sami Kanaan

Date de dépôt: 23 septembre 2004

Messagerie

Interpellation urgente écrite

Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre pour que la nouvelle zone 30 dans le quartier Cluse-Roseraie soit sûre et crédible ?

Les zones à vitesses limitées, dites zones 30, constituent un moyen efficace de favoriser une bonne harmonie entre les différents usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, piétons ou cyclistes, et qu'ils soient habitants du quartier, visiteurs ou pendulaires. Différentes études et enquêtes en Suisse ont montré qu'une fois instaurées ces zones 30 rencontrent une très large adhésion. Elles contribuent à la sécurité routière (un accident est nettement moins grave à 30 km/h qu'à 50 km/h) ainsi qu'à la qualité de vie du quartier, par exemple en diminuant le bruit dû au trafic.

Mais ce succès n'est possible que si leur mise en place se fait de manière cohérente, avec des mesures d'accompagnement suffisantes, aussi bien sur le plan constructif (ralentisseurs, resserrements de voirie, etc.) que sur le plan de la signalisation, ou encore de l'information préalable et parallèle, et bien sûr sur le plan des contrôles. Il ne suffit pas d'installer quelques panneaux à l'entrée de la zone, indiquant qu'il s'agit d'une zone 30 !

Une nouvelle zone 30 vient enfin d'être instaurée dans le quartier de Cluse-Roseraie, sur le territoire de la Ville de Genève, suite à des demandes insistantes de la population du quartier et après un large processus de concertation de cinq ans. Malheureusement, il semblerait que les mesures d'accompagnement soient largement insuffisantes, créant une grande

inquiétude dans le quartier, notamment concernant la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Ainsi la plupart de passages piétons ont été supprimés à la demande du Canton, ce qui correspond à la logique de ces zones 30 et à l'ordonnance fédérale en la matière, mais sans mesures d'accompagnement ni information suffisantes aux automobilistes. De plus, selon des informations fiables, la police a reçu pour instructions de ne pas faire de contrôle dans les zones 30. Dans les médias elle expliquait que c'était faute de matériel technique adéquat.

C'est pourquoi nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1) Est-ce que lorsque l'Office des Transports et de la Circulation (OTC) autorise une commune genevoise, quelle qu'elle soit, à instaurer une zone 30, veille-t-il à ce que toutes les mesures d'accompagnement soient planifiées et mises en oeuvre dans un délai adéquat ?
- 2) Pourquoi est-ce que, dans le cas de la zone 30 de Cluse-Roseraie, aucune mesure constructive d'aménagement urbain, notamment des ralentisseurs de type coussin berlinois et des resserrements de voirie (avancées de trottoirs, surtout vers les carrefours), n'a été prise antérieurement à l'effacement des passages piétons ? Comment se fait-il que les passages piétons aient pu être supprimés avant que les mesures d'accompagnement soient prises ?
- 3) Comment se fait-il que la police prétend ne pas pouvoir / vouloir faire des contrôles dans les zones 30, à Plainpalais ou ailleurs, faute de matériel adéquat, alors que le Conseil d'Etat a délégué trois de ses représentants pour signer le 7 avril 2004 en grande pompe la Charte européenne de la sécurité routière ?
- 4) Quelles mesures concrètes compte prendre le Conseil d'Etat pour corriger ces lacunes dans la zone de Cluse-Roseraie, en collaboration avec la Ville de Genève ?
- 5) Le Conseil d'Etat pourrait-il envisager de mettre au point, avec les spécialistes concernés, un «mode d'emploi» pour les communes qui proposent des zones 30, afin qu'elles soient encouragées à le faire mais dans les règles, c'est-à-dire en prévoyant notamment une information suffisante, des mesures constructives, une présence active des agents municipaux (surtout au début) pour expliquer les nouvelles règles, suivie de contrôles de la police ? La phase information-sensibilisation suivie de contrôles avec sanctions est indispensable pour faire changer les comportements. Le Conseil d'Etat peut-il appuyer les communes dans ce sens ?

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour sa réponse.