

Date de dépôt : 6 novembre 2018

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour l'amélioration de la sécurité piétonne

Rapport de majorité de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon (page 1)

Rapport de minorité de M. Sylvain Thévoz (page 32)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions, présidée par M. Jean-Marie Voumard, a étudié cette pétition en quatre séances, les 3 et 24 septembre et les 1^{er} et 8 octobre 2018.

M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique SGGC, a assisté aux travaux de la commission et M. Christophe Vuilleumier en a pris les procès-verbaux. Qu'ils soient remerciés pour leur précieuse contribution.

3 septembre 2018 : Audition de M. Stephen Caudwell, pétitionnaire, et M^{me} Isabelle Brunier, présidente de l'association « Vivre aux Eaux-Vives »

Présentation de la pétition 2046 par son auteur

M. Caudwell distribue un PowerPoint et remercie la commission pour cette audition. Il mentionne que le sujet est complexe. Il annonce que des contacts ont été pris avec la maison de quartier pour cette pétition, et de nombreux parents l'ont signée.

Amélioration de la sécurité piétonne aux Eaux-Vives

Il explique que c'est l'objectif de cette pétition, en modifiant la circulation en faveur de la mobilité douce et en améliorant les aménagements. Il pense que le problème principal relève des infrastructures pour les piétons, du volume de trafic motorisé, de la priorité donnée aux voitures et de la mauvaise qualité de la conduite. Il pense notamment aux excès de vitesse. Il déclare encore que les infrastructures sont insatisfaisantes, notamment en termes de lumières et d'îlots centraux, de lignes de sécurité et de signalisation. Il indique également que la visibilité n'est fréquemment pas bonne. Il signale ainsi que des passages piétons se trouvent derrière les arrêts de bus, une situation dangereuse pour les piétons qui souhaitent traverser la rue lorsqu'un bus stationne. Il précise que les voitures ne voient pas les piétons débouchant de derrière le bus.

Parc des Eaux-Vives

Il évoque encore le parc des Eaux-Vives en déclarant que les signalisations qui existent concernent principalement les vélos, alors que des voitures et des camions peuvent aussi se trouver dans ce parc. Il observe que c'est un problème qui inquiète de nombreux parents.

Passages piétons

Il estime que les temps de traversées aux passages piétons régulés par des feux sont trop courts, ce qui est particulièrement ennuyeux pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Il observe que les automobilistes sont souvent peu respectueux des piétons, ce d'autant plus qu'il n'est pas rare qu'ils consultent leur téléphone portable au volant.

Vitesse

Il évoque un anthropologue, Jared Diamond, qui explique que les risques inhérents à des événements hors de contrôle sont souvent disproportionnés dans l'opinion publique alors que les risques communs sont systématiquement sous-estimés. Il ajoute que cet auteur pense que les gens ne craignent guère la vitesse, sans doute pour des raisons historiques, les êtres humains ayant vécu durant des millénaires sans voyager rapidement.

Campagnes de sensibilisation

Il évoque des campagnes comme « Anastase », à Lausanne, ainsi que « Le cycliste » proposé par la police. Et il remarque que ces deux exemples sont intéressants, mais ignorent l'un comme l'autre les accidents causés par les véhicules motorisés, l'inattention et la conduite dangereuse. Il expose des éléments statistiques en indiquant que, entre 2013 et 2017, Genève a enregistré une diminution de motards blessés de 199 à 159, et une diminution de piétons

blessés de 78 à 49. Il observe qu'en 2013, trois piétons ont été tués, cinq en 2016 et six en 2017.

Enfants

Il rappelle que, jusqu'à douze ans, les enfants ne sont pas capables de se débrouiller seuls pour se rendre à l'école par exemple, et que le danger est plus prononcé pour les enfants plus âgés. Il pense qu'il est urgent de mener des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière et piétonne, peut-être par le biais de la télévision ainsi que dans les écoles. Il remarque que les accidents impliquent des blessures moins graves lorsque le véhicule concerné roule à 30 km/h et non à 50 km/h. Il ajoute qu'une vitesse de 30 km/h améliore le temps de réaction de l'automobiliste.

Financements

Il signale que les budgets pour l'amélioration de la mobilité ne sont pas médiocres, mais il se demande ce qu'il en est des montants destinés à l'amélioration de la sécurité piétonne. Il remarque que des collaborations potentielles existent avec la société civile, les entreprises locales ou les organisations internationales et le canton. Il termine en déclarant que la sécurité piétonne est un enjeu vital et qu'il est important de créer des communautés vivables et dynamiques.

M^{me} Brunier mentionne avoir rencontré M. Caudwell à l'automne 2017 et elle explique qu'il avait déjà mis sur pied sa campagne. Elle ajoute que son association poursuit les mêmes objectifs que lui, raison pour laquelle elle s'y est ralliée. Elle rappelle que ces différents problèmes se retrouvent dans l'ensemble du canton, mais elle observe que le quartier des Eaux-Vives est traversé par plusieurs pénétrantes qui ne sont pas pacifiées, un quartier qui n'a pas de zone piétonne à l'exception d'un tronçon de vingt mètres.

Revêtement phonoabsorbant

Elle indique que les habitants ont demandé un revêtement phonoabsorbant à la Ville de Genève qui a choisi de placer un tel revêtement sur des tronçons à 30 km/h et non sur les pénétrantes.

Contrôle

Elle déclare également qu'une surveillance accrue serait nécessaire comme le démontre le sens unique à la rue Versonnex qui est très souvent violé par des voitures et même des camions qui n'hésitent pas à tourner à gauche.

Questions des commissaires

Un commissaire (S) demande ce qu'il en est des passages piétons et des normes existantes.

M. Caudwell répond que la norme suisse n'est pas disponible à Genève en bibliothèque. Il déclare avoir la norme fédérale originale et il mentionne que le dernier règlement est plus strict.

Le commissaire (S) demande pourquoi les piétons sont les oubliés de la circulation. Il remarque que M. Caudwell qui vient de l'étranger a peut-être un regard original sur le sujet.

M. Caudwell répond que ces problèmes ne sont pas spécifiques à la Suisse et se retrouvent à travers le monde. Il remarque être attentif à cette problématique, car son fils est maintenant confronté à ces risques. Il ajoute que la Suisse est dans la moyenne des statistiques internationales dans le domaine.

Un commissaire (PLR) demande ce qu'il pense des modifications qui viennent d'être annoncées pour le quartier des Eaux-Vives.

M^{me} Brunier répond que c'est surtout du quai Gustave Ador dont il est question. Elle remarque que ces mesures vont dans le sens de la volonté des habitants. Elle rappelle que ce projet avait été planifié à l'époque de M^{me} Künzler, mais elle remarque que ce projet n'est qu'une petite partie de ce qui a été demandé.

Le commissaire (PLR) pense que ce quartier est particulièrement mal loti. Il ajoute avoir compris que des discussions avaient déjà été menées avec la Ville de Genève. Il se demande si des procédures sont en cours et si des projets sont envisagés. Il évoque le revêtement phonoabsorbant et il se demande si un agenda est prévu à cet égard. Il demande encore si la commission peut obtenir une copie des normes qui ont été évoquées.

M^{me} Brunier répond que la pétition a été déposée devant la Ville de Genève, mais elle mentionne que la commission des pétitions de la Ville de Genève ne l'a pas encore traitée.

M. Caudwell ajoute que l'original a été envoyé au Grand Conseil et une copie au Conseil municipal.

M^{me} Brunier signale que l'Association des habitants des Eaux-Vives n'a jamais vu de planning à l'égard des travaux de revêtement. Mais elle remarque que la Ville de Genève est l'une des communes les plus en retard dans ce domaine.

Une commissaire (PDC) évoque la LMCE en rappelant que c'est M. Barthassat qui a lancé cette loi. Elle indique habiter la rue Pictet-de-Rochemont, la deuxième rue la plus bruyante du canton. Elle ajoute adhérer à tous les constats qui ont été faits, mais elle se demande si les requêtes de la pétition ne trouvent pas une réponse justement dans la LMCE.

M. Caudwell remarque avoir repris les chiffres du département cantonal. Il pense que l'application de cette loi peut être bénéfique.

La commissaire (PDC) demande s'il espère que cette pétition permette de mettre en place plus rapidement les mesures d'amélioration.

M. Caudwell répond que les projets dont il a eu des échos concernent uniquement le trafic motorisé et non les piétons.

Un commissaire (Ve) pense que la situation des Eaux-Vives est explicite. Il rappelle alors que la loi est claire et arrête que les zones 1 et 2 donnent la priorité à la mobilité douce. Il ajoute que la loi n'est en l'état pas respectée puisque l'ensemble du quartier des Eaux-Vives devrait être aménagé pour la mobilité douce. Il se demande si cette pétition constitue un premier pas pour lancer la discussion.

M. Caudwell répond avoir écrit à M. Barthassat l'année passée après avoir lu la LMCE. Il ajoute que cette dernière a été une vraie motivation pour l'organisation de cette pétition. Il précise que de nombreuses personnes sont inquiètes de l'interprétation de la loi qui propose de nombreuses mesures sur la fluidification du trafic mais peu d'éléments sur la mobilité douce.

Le commissaire (Ve) demande ce que M. Barthassat a répondu. Il demande si la commission peut avoir cette réponse.

M. Caudwell acquiesce.

Une commissaire (S) remarque que certaines écoles ont bénéficié du soutien de l'ATE pour établir des plans de mobilité scolaire et elle se demande si cela a été fait aux Eaux-Vives. Elle remarque que cette démarche a permis de relever des problématiques dans certains quartiers.

M. Caudwell répond que c'est une bonne idée.

M^{me} Brunier déclare que la concertation a été très large dans le quartier des Eaux-Vives. Elle ajoute que des mesures ont été prises, notamment des modifications de parking. Mais elle observe que le problème relève principalement des voitures qui percolent dans les rues et qui viennent de l'extérieur de la ville. Elle ajoute que ce trafic de transit est important et d'autant plus problématique que les automobilistes ne font pas preuve d'un comportement très respectueux.

Une commissaire (MCG) demande ce que M. Caudwell pense des bouchons dans les rues de Genève. Elle se demande s'il imagine des giratoires ou des feux supplémentaires. Elle se demande également si la volonté de gagner du temps ne provient pas de la perte de temps générée par des mesures en amont. Elle rappelle que des projets ont été présentés pour fermer les quais, mais elle se demande ce qui se passera si toutes les rues sont fermées.

M. Caudwell répond que les infrastructures pour les piétons ne sont pas complexes, comme les lignes de sécurité qui garantissent la visibilité. Il ajoute être automobiliste, cycliste et piéton, et il observe que la visibilité est un vrai problème pour les piétons mais également pour les automobilistes qui ne peuvent pas anticiper les dangers. Il rappelle que, au préalable, c'était au piéton de créer un contact visuel avec l'automobiliste, mais il remarque que cette notion a évolué. Il ajoute que les responsabilités sont donc partagées, mais il rappelle que les autorités ont aussi une part de responsabilité en établissant des infrastructures nécessaires.

M^{me} Brunier rappelle que le réseau n'est pas extensible et elle pense que des mesures sont nécessaires comme le covoiturage. Elle précise qu'il faut en effet intervenir sur les éléments du trafic. Elle ajoute que Genève est parvenu à présent à un point de saturation.

Une commissaire (PDC) demande quelle est la position des pétitionnaires à l'égard de la traversée du lac. Dans une vision systémique, l'interaction entre la traversée du lac et l'allègement des rues de la ville de Genève proches du lac semble logique. Elle pense que c'est une solution qui pourrait largement soulager le quartier des Eaux-Vives.

M. Caudwell pense que c'est un élément qui n'entre pas dans la pétition. Il déclare, cela étant, que c'est effectivement un espoir, mais il mentionne que les résultats pourraient ne pas être ceux attendus.

Discussion de la commission

Le président demande si les commissaires ont des demandes d'auditions.

Un commissaire (S) propose l'audition d'un représentant du département spécialiste des aménagements piétons, ainsi qu'un spécialiste des services de la Ville de Genève. Il observe qu'il faut poser la question à M. Pagani. Il pense que cela permettrait d'avoir une vision plus claire. Il propose également l'audition de M. Derek Christie qui vient de terminer sa thèse de doctorat à l'EPFL sur la question des aménagements piétons.

Une commissaire (Ve) propose également l'audition de la DGT et des services de la Ville.

Le président passe au vote de l'audition de M. Christie :

Oui : 8(1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 MCG, 1 UDC)

Non : 3 (3 PLR)

Abstentions : 3 (1 PDC, 1 PLR, 1 MCG)

Cette audition est acceptée.

24 septembre 2018 : audition de M. Derek Christie, expert de la marche en milieu urbain et assistant-doctorant (EPFL)

M. Christie déclare avoir fait une thèse de doctorat sur la marche. Il mentionne que celle-ci est un moyen de transport prioritaire en Suisse, avec 40% de toutes les étapes couvertes par ce moyen de transport. Il ajoute que, en termes de déplacements, soit l'entier du trajet, 30% d'entre eux sont réalisés en utilisant la marche, un moyen nécessitant peu de place. Il indique que la marche concerne surtout les villes, avec une concentration particulière en ville de Genève, dans la petite ceinture urbaine. Il précise que ce phénomène est plus fort à Genève qu'à Bâle, Zurich ou Berne. Il signale que la marche est très bien connectée aux transports publics.

Sécurité

Il déclare que la dangerosité de la marche diffère en fonction du temps et de la longueur du trajet. Il précise que la dangerosité réelle est plus forte sous l'angle du temps, raison pour laquelle il est intéressant de rendre la marche plus fluide. Il mentionne que la marche est un moyen de transport dangereux qu'il convient de protéger dans l'espace public. Il signale que les risques sont démultipliés avec la vitesse des véhicules, notamment là où les flux de piétons sont importants.

Incompatibilité

Il explique ne pas avoir été associé à la pétition qui est axée entièrement sur les Eaux-Vives. Il constate un souci concernant les passages piétons et les zones 30 km/h puisque ces deux mesures ne sont pas compatibles en vertu de la loi fédérale. Il signale que la raison de cette incompatibilité relèverait historiquement de l'interdiction de traverser la chaussée à moins de 50 mètres d'un passage piéton. Quant à l'éclairage et la signalisation, il mentionne que ces deux aspects sont fondamentaux pour les piétons et particulièrement pour les piétons les plus fragiles. Il répète qu'il est important de réduire la vitesse dans les zones fortement utilisées par les piétons.

Vieillesse de la population

Il évoque les ralentisseurs en mentionnant qu'en ville ces derniers peuvent ralentir les transports publics, mais il imagine que cette mesure ne pose pas de problème à l'intérieur d'un parc. Il observe qu'il est important de réfléchir au résultat et adapter les mesures en conséquence. Il pense que les problèmes évoqués pour le parc des Eaux-Vives existent également pour la Perle du lac. Il mentionne qu'il est important de veiller à des temps de passage suffisants pour les feux piétons, compte tenu du vieillissement de la population.

Caméras routières

Il n'a pas de point de vue idéologique à l'égard des caméras routières, mais il doute que les piétons soient rassurés par une mesure de ce type. Il pense qu'une augmentation des contrôles serait bienvenue. Il pense que la sensibilisation est toujours une bonne mesure, mais il remarque que la plupart des automobilistes sont conscients du danger qu'ils représentent. Il indique que les automobilistes dangereux sont une très petite proportion.

Niveaux sonores des routes

Il remarque que l'OPB est une obligation fédérale et il ne voit pas comment il serait possible de s'opposer à ce principe. Il pense qu'il serait intéressant de cibler les populations les plus bruyantes, notamment les deux-roues motorisés immatriculés en France. Il pense enfin qu'une démarche participative basée sur la sécurité piétonne peut être intéressante pour tous les acteurs de la mobilité. Il ajoute que l'idée de concentrer le trafic sur des grands axes est une sorte de convention adoptée par le canton et les communes, et il remarque que réduire la vitesse sur ces axes entraînerait sans doute des reports de trafic hors de ces axes. Il se demande si des mesures comme des 40 km/h pourraient être envisagées. Cela étant, il déclare que les idées évoquées dans cette pétition vont dans le bon sens.

Questions des commissaires

Une commissaire (PDC) remarque que le canton est confronté à la volonté de réduire la pollution lumineuse, contrairement au principe évoqué faisant de la lumière un élément important de sécurité pour les piétons. Elle demande s'il ne faudrait pas réduire la vitesse à 30 km/h sur Pictet-de-Rochemont où des voitures passent parfois à 100 km/h.

M. Christie répond que l'éclairage est fondamental pour les piétons, et il rappelle que les éclairages ont beaucoup changé au cours de ces dernières années avec des réductions de gêne pour les voisinages. Il mentionne, concernant Pictet-de-Rochemont, qu'il faudrait déjà faire respecter le 50 km/h avant de prendre de nouvelles mesures. Il déclare, ne pas être opposé à l'instauration de zones 30 km/h sur des pénétrantes puisque cela dépend du contexte, mais il ne sait pas si c'est le bon axe pour ce faire.

Une commissaire (S) demande pourquoi la marche est plus importante au centre de Genève que dans les autres villes suisses.

M. Christie répond que Genève est la ville la plus dense au centre-ville, Zurich pouvant être comparable. Il ajoute que le quartier de la Roseraie est aussi dense que Paris. Il mentionne que de nombreuses personnes viennent de l'extérieur de la ville en train et se déplacent à pied au centre-ville. Il observe

que cette densité s'évapore à la Servette ou à Fontenex. Il rappelle que les piétons qui restent longtemps à l'extérieur sont soumis à une pollution et il se demande s'il ne faudrait pas créer des parcours piétons de la même manière que des parcours sont envisagés pour les vélos.

Un commissaire (S) demande comment expliquer les blessés ou les tués sur les passages piétons et s'il s'agit d'un manque de lumière ou de normes biaisées, ou du temps de passage trop court. Il évoque ensuite une pétition d'actif-trafiC qui demande des zones à 20 km/h et il se demande si cette mesure ne pourrait pas être une solution idéale pour les piétons. Il se demande enfin ce qu'il faut penser des vélos électriques.

M. Christie répond qu'il est difficile de généraliser les accidents qui sont presque toujours le résultat d'une combinaison de facteurs. Il pense qu'il serait pertinent d'analyser cet aspect en profondeur et de comparer le résultat avec les autres villes suisses. Il observe que le nombre d'accidents est trop faible pour tirer des statistiques probantes. Il pense qu'il y a un énorme manque de capacité scientifique, soit universitaire soit HES, dans le domaine de la mobilité. Quant aux normes, il pense qu'une étude assez large serait nécessaire. Il répète que les études sont rares dans ce domaine et sont pour la plupart anglo-saxonnes. Il évoque ensuite les zones 20 km/h qu'il considère plus intéressantes que les zones 30. Mais il mentionne que toutes les rues ne se valent pas, puisque certaines sont plus utiles pour les piétons. Il ajoute s'interroger sur la notion politique du sujet, et il pense qu'il serait nécessaire de réfléchir en termes de parcours et non de quartiers. Il signale ensuite avoir demandé à toutes les personnes qui ont constitué sa base de données si elles renaient en conflit avec les voitures et les vélos, et il mentionne avoir observé que les conflits étaient très rares. Il ajoute que les vélos électriques relèvent d'un changement planétaire et d'une évolution positive, à l'instar des revêtements phonoabsorbants. Il mentionne que les temps de passage aux passages piétons devront sans doute être augmentés en raison du vieillissement de la population. Il répète que des études scientifiques devraient être réalisées. Il rappelle que la loi oblige de laisser passer les gens qui sont engagés sur le passage piéton, même si le feu est passé au vert.

Un commissaire (PLR) demande s'il connaît les outils permettant de jouer avec le temps aux passages piétons.

M. Christie répond qu'il y a une grande variété de systèmes à Genève, mais il pense qu'il est possible de trouver des entreprises proposant des systèmes intelligents. Il déclare n'avoir jamais vu de système permettant de prolonger les feux.

Une commissaire (Ve) remarque qu'il existe des plans directeurs piétonniers au niveau des communes, et elle mentionne avoir l'impression qu'il manque un plan directeur cantonal de manière à avoir une vue d'ensemble. Elle se demande dès lors si des outils de ce type, actifs, ne manquent pas à Genève.

M. Christie acquiesce en mentionnant que certains lieux sont bien aménagés mais ne sont pas pensés dans un contexte plus large. Il pense qu'introduire un outil permettant de contextualiser un lieu dans un réseau serait une bonne idée. Mais il rappelle que la marche arrive toujours en dernier, comme la Cendrillon des modes de transport. Il pense qu'il est nécessaire de réfléchir à la marche sur de longues distances, ce d'autant plus que la marche apporte un réel bénéfice en termes de santé.

1^{er} octobre 2018 : audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), accompagné de M. Gérard Widmer, directeur, direction régionale Arve-Lac (DI)

M. Dal Busco invite M. Widmer à donner des précisions techniques sur cette pétition. M. Widmer déclare que cette pétition ne comporte pas d'argumentaire. Il précise alors la norme VSS 640 241 (2016) qui porte sur les traversées piétonnes sans feu et il explique que ces dernières ont toujours été réalisées selon cette norme, dont la déclinaison peut changer au cours du temps. Il ajoute que si certains passages piétons ne sont pas à la norme 2016, ils doivent l'être en cas de modification d'aménagement lors des projets. Il déclare en outre que si deux voies de circulations vont dans le même sens, la norme prévoit un îlot entre eux, mais il remarque que des exemples de ce type sont rares à Genève. Il évoque alors le quai Gustave-Ador en mentionnant que le passage piéton devant la rue de la Scie nécessiterait deux îlots, soit une emprise très importante. Il ajoute que c'est pour cette raison que des feux ont été choisis en lieu et place.

Sécuriser les traversées piétonnes

Il indique ensuite que la pétition évoque une série de rues et il explique que le projet sur Gustave-Ador permettra de sécuriser toutes les traversées piétonnes et de créer un nouveau passage piéton au droit de la rue des Pierres-du-Niton. Il ajoute que le projet sur la route de Frontenex permettra également de sécuriser les passages. Il observe qu'il restera donc cinq passages piétons n'étant pas sécurisés, mais il remarque que les travaux de collecteur, que la Ville de Genève doit mener, permettront de prendre des mesures et d'apporter des solutions. Il ajoute que la question est pour l'heure discutée avec la Ville de Genève mais également avec les TPG.

Limitation de vitesse

Il évoque ensuite la limitation de vitesse que propose la pétition et il rappelle que les normes indiquent des distances de visibilité en tenant compte de la situation la plus péjorative pour le piéton. Il remarque qu'il semble en l'occurrence délicat de placer en 30 km/h des axes rectilignes, ce d'autant plus que les propositions de la pétition portent sur des axes prioritaires.

Ralentisseurs

Il en vient au troisième point de la pétition qui porte sur des ralentisseurs au sein du parc des Eaux-Vives, mais il rappelle que ce dernier relève du domaine privé de la Ville de Genève. Il ajoute que c'est à cette dernière d'intervenir puisqu'aucune autorisation n'est nécessaire.

Personnes à mobilité réduite

Il évoque les temps de passage pour les personnes à mobilité réduite en indiquant que Genève est plus généreux à cet égard que le minimum de la norme. Il rappelle que la norme pour une traversée de vingt mètres indique un temps de onze secondes, soit une vitesse de 6,5 km/h, et il mentionne que Genève prévoit 17 secondes, soit 4,2 km/h. Il précise que doubler le temps de parcours pour tenir compte de la vitesse de déplacement des personnes à mobilité réduite générerait des problèmes de capacité des carrefours, bien que les temps de vert soient adaptés ponctuellement dans le voisinage des écoles, avec des boutons poussoirs. Il remarque que cette mesure ne peut pas être généralisée, car elle entraînerait des bouchons dans l'ensemble de la ville.

Caméras-radars

Il signale que poser des caméras-radars, notamment à l'entrée de la rue des Eaux-Vives, relève de la police et il pense en l'occurrence que celle-ci considérerait que la situation est claire avec une obligation d'aller tout droit. Il observe qu'une démarche est en cours auprès de l'office de métrologie de la Confédération afin de mettre en place des caméras dans des situations particulières comme à la rue du Rhône. Il précise qu'une consultation fédérale doit être lancée pour permettre ce type de mesure.

Sensibilisation piétons-automobilistes

Pour lui, ce projet dépasse largement le cadre des Eaux-Vives, il remarque que le canton peut collaborer à cet égard avec la police. Il termine en rappelant que les propriétaires de route doivent assainir ces dernières afin de respecter les normes fédérales. Et il mentionne qu'il est possible pour le département de collaborer avec des associations d'habitants, mais il précise que ce sont les communes, et en l'occurrence la Ville de Genève, qui entretiennent les liens sur le terrain.

Projets en cours et LMCE

M. Dal Busco remarque que les projets en cours répondent à plusieurs objectifs de la pétition, et il mentionne que ces mesures sont mises en œuvre lorsque cela est possible. Il rappelle que son but est de respecter la LMCE qui est cohérente et explicite. Il ajoute qu'il existe une marge de manœuvre, notamment sur certains axes secondaires se trouvant dans les zones devant être pacifiées. Il indique alors que les statuts d'un certain nombre d'axes doivent encore être précisés. Il répète que la LMCE fixe un cadre suffisamment clair pour pouvoir agir.

Questions des commissaires

Un commissaire (PLR) évoque les personnes âgées et demande quelles sont les consultations menées pour tenir compte des besoins particuliers de ces derniers.

M. Dal Busco répond être conscient de ces besoins en mentionnant que certains secteurs sont évidemment stratégiques, notamment dans le voisinage des EMS. Il ajoute que c'est une approche différenciée qu'il convient de mettre en place.

M. Widmer ajoute que l'association HAU est représentée dans le CODEP auquel tous les projets d'adaptation du réseau routier sont soumis. Il mentionne que, si les commissaires connaissent des associations pouvant être intéressées à participer, ils peuvent transmettre leurs coordonnées.

M. Dal Busco rappelle encore que la gare des Eaux-Vives sera la seconde gare de Genève dans peu de temps, et que de nombreuses personnes transborderont à cet endroit, raison pour laquelle l'interface avec le tram est importante. Il ajoute qu'il convient de veiller à ce que les parcours piétons dans cette zone soient soignés puisqu'ils seront nombreux venant de la gare à parcourir ce périmètre. Il pense notamment à la rue de la Terrassière.

Un commissaire (PLR) déclare que les pétitionnaires évoquent trois axes et il demande si le département mène une réflexion sur l'avenue de Montchoisy.

M. Widmer répond que la Ville doit réaménager la zone 30 qui existe dans ce périmètre. Il ajoute que le canton aimerait tester dans cette rue des interdictions temporaires de tourner à gauche afin d'éviter que les automobilistes prennent cette rue comme voie de fuite aux heures de pointe. Il remarque, cela étant, qu'il semble difficile de piétonniser Montchoisy.

Le commissaire (PLR) rappelle ensuite que le parc de la Grange avait été doté de coussins berlinois, mais qu'ils avaient finalement été supprimés compte tenu des risques qu'ils génèrent.

M. Widmer acquiesce en observant qu'il ne s'agissait pas de coussins berlinois mais de dispositifs qui n'étaient pas aux normes et qui avaient été supprimés suite à un accident.

Le commissaire (PLR) demande quel est le niveau de collaboration avec le département de la sécurité. Il rappelle que de nombreux automobilistes ne respectent pas les zones 30 et il se demande pourquoi les radars ne sont pas déployés plus fréquemment.

M. Dal Busco acquiesce et déclare que la discipline n'est pas le fort de tous les utilisateurs de l'espace public. Il ajoute qu'il serait partisan d'une augmentation du contrôle afin d'instiller des comportements plus citoyens, tant auprès des automobilistes que des cyclistes ou des piétons.

Un commissaire EAG a le sentiment que les feux défavorisent la fluidité des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite pour favoriser le trafic automobile. Il se demande ce qu'il en est. Il évoque ensuite l'article 3 de la LMCE et il observe qu'il n'est pas question de réseau pour les piétons alors que tel est le cas pour tous les autres utilisateurs de l'espace public. Il se demande si la LMCE ne défavorise pas les piétons.

M. Dal Busco ne le pense pas et fait remarquer que la LMCE poursuit une logique de zones. Il ajoute que les piétons sont liés à ce principe, alors que les autres modes de mobilité relèvent d'un principe de réseaux. Il pense que c'est en fin de compte une question de sémantique.

M. Widmer pense qu'il est nécessaire de distinguer les situations. Il ajoute qu'un piéton pourrait se dire qu'il peut traverser aisément une seule voie de circulation alors qu'il doit attendre. Mais il observe que la situation change lorsque la chaussée présente plusieurs voies de circulation. Il signale alors que des caméras de détection thermique sont en train d'être installées sur certains îlots afin de savoir si des personnes sont restées coincées.

Une commissaire (MCG) demande si les feux gérés par des boutons poussoirs sont réglés afin de laisser la priorité aux voitures.

M. Widmer répond que le bouton poussoir ne donne pas la priorité mais indique que des piétons veulent passer. Il rappelle que la plupart des feux sont réglés en fonction d'un tempo de 90 secondes, certains étant réglés sur un rythme de 120 secondes. Il précise que, durant ce laps de temps, une phase de vert est donnée à chaque mouvement du carrefour. Il précise qu'il transmettra à la commission un explicatif à cet égard.

Un commissaire (MCG) évoque une fiche technique adjointe à un PL qui évoque des caméras thermiques sur la route de Chancy et il demande si ces caméras ont déjà été mises en fonction.

M. Widmer confirme en déclarant qu'une caméra de ce type a été installée à l'avenue de la Roseraie. Il ajoute qu'une autre caméra sera installée vers la place de Sardaigne à Carouge. Il peut également transmettre des informations à cet égard.

8 octobre 2018 : audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève, chargé du département des constructions et de l'aménagement

M. Pagani déclare ne pas avoir de pouvoir sur les rues dont il est question dans cette pétition puisque ces rues appartiennent au réseau structurant. Il précise que c'est le canton qui s'en occupe.

Ralentisseurs

Il rappelle avoir installé des ralentisseurs dans le parc. Il signale que la question des caméras relève du canton.

Sensibilisation

Il explique que la Ville mène des campagnes en plaçant des affiches. Il rappelle que la Ville et le canton ont été condamnés à l'égard du boulevard du Pont-d'Arve qui va être placé en zone 30 pour réduire le bruit. Il précise, cas échéant, que les voies de circulation seront réduites dans cette rue.

Questions des commissaires

Un commissaire (PLR) évoque l'invite portant sur les nuisances sonores et il demande ce qu'il en est des travaux à cet égard dans ce secteur.

M. Pagani répond que la cartographie des mesures d'assainissement est sur internet et il rappelle que la Ville aura terminé en 2030 l'installation du revêtement phonoabsorbant sur les tronçons qui lui appartiennent. Il fera parvenir à la commission cette carte.

Le commissaire (PLR) signale qu'un ralentisseur avait été installé dans le parc des Eaux-Vives, mais qu'il n'était pas conforme.

M. Pagani répète que le ralentisseur, qui avait été déposé à la suite d'un accident, a été remis sur le haut de la route qui traverse et qu'il est conforme. Il précise que la Ville n'a pas jugé nécessaire d'installer une mesure de ce type sur la première partie puisqu'elle est courbée. En conclusion, il estime que la Ville a répondu favorablement à cette invite, à l'instar de celle portant sur les nuisances sonores.

Un commissaire (S) demande si M. Pagani est d'accord avec les constats évoqués dans la pétition. Il se demande s'il faut soutenir cette pétition.

M. Pagani répond que les statistiques des piétons renversés sur les passages ne font qu'augmenter. Il ajoute que la mesure des zones 30 dans les quartiers est très efficace, mais il remarque que les routes cantonales se trouvant sur le territoire de la Ville de Genève présentent de gros problèmes de sécurité. Il précise rêver de placer l'ensemble du territoire de la Ville en zone 30, comme à Yverdon. Il pense que cela permettrait d'éviter des drames.

Le commissaire (S) demande si les préoccupations portant sur les piétons sont au centre des réflexions.

M. Pagani répond que M. Barthassat avait décidé de créer sur la rue de Lyon une onde verte de manière à permettre aux voitures de passer en premier, alors qu'au préalable les piétons avaient la priorité. Il espère que M. Dal Busco ne poursuivra pas cette politique qui laisse à penser aux automobilistes qu'ils peuvent traverser la ville sans s'arrêter. Il évoque alors la nouvelle place de Cornavin et il remarque que le nombre de piétons a doublé en l'espace de quatre ans dans ce périmètre, ce qui dénote une volonté de marcher de la part des gens. Il évoque encore la future gare des Eaux-Vives en mentionnant que le nombre de piétons va largement augmenter pour éviter les trams bondés. Il précise que c'est pour cette raison que la rue de la Terrassière est en cours d'étude pour être requalifiée.

Le président demande s'il y a d'autres demandes d'auditions. Faute de réponse, il propose de passer au vote.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2046 au Conseil d'Etat :

Oui : 7 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 PDC)

Non : 7 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Abstention : 1 (1 PDC)

Le renvoi est refusé.

Le président passe au vote du dépôt sur le bureau de la P 2046 en rappelant qu'une égalité signifie un classement :

Oui : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Non : 5 (2 Ve, 3 S)

Abstention : 1 (1 EAG)

Le dépôt sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Commentaire de la rapporteure

Mesdames les députées, Messieurs les députés, la commission a porté une grande attention à cette pétition. Il a été relevé l'importance de poursuivre des études sur le rôle de la marche dans la cité et la place du piéton qui doit y être prépondérante. Il a été tenu compte du vieillissement de la population, notamment pour le temps de passage aux passages piétons. Le Conseil d'Etat s'y est engagé par la LMCE qui fixe un cadre suffisamment clair pour pouvoir agir. Pour ces raisons, la commission a déposé cette pétition sur le bureau du Grand Conseil et vous remercie de bien vouloir en faire autant.

Pétition (2046-A)

Pour l'amélioration de la sécurité piétonne

Mesdames et
Messieurs les députés,

Nous souhaitons :

- que tous les passages pour piétons des routes principales (route de Frontenex, avenue Pictet-de-Rochemont, rue François-Versonnex et rue des Eaux-Vives) soient conçus selon la norme suisse 640241 (2016) incluant un éclairage et une signalisation appropriés, des lignes de sécurité, des îlots centraux ;
- réduire la limite de vitesse à 30 km/h sur la route de Frontenex, l'avenue Pictet-de-Rochemont, l'avenue William-Favre, la rue des Eaux-Vives et le quai Gustave-Ador ;
- pouvoir installer des ralentisseurs sur l'allée allant au restaurant de l'Hôtel du Parc des Eaux-Vives depuis le quai Gustave-Ador ;
- pouvoir adapter le temps de passage au vert des feux piétons à la vitesse de déplacement des personnes âgées et à mobilité réduite ;
- installer une caméra de surveillance routière à la jonction de la rue des Eaux-Vives et de la rue François-Versonnex pour sensibiliser les automobilistes qui tournent à droite, lorsque les feux piétons sont verts ;
- mettre en place un projet de sensibilisation public pour les piétons et pour les automobilistes, incluant une sensibilisation aux dangers du trafic motorisé ;
- limiter le niveau sonore des routes principales en accord aux normes légales de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB).

Cette pétition demande aux autorités de l'Etat de Genève de mettre tout en œuvre pour réaliser un quartier bien conçu pour la sécurité des piétons, cyclistes et usagers de transports publics dès 2019, dans le cadre d'une démarche participative avec les habitant-e-s, usager-ère-s et associations concernées.

N.B. 519 signatures
Piétonnes Vivantes
p.a. M. Stephen Caudwell
Rue du 1^{er}-Juin 4
1207 Genève

Une Pétition pour l'amélioration de la sécurité piétonne aux Eaux-Vives

Présentation pour la Commission des pétitions, Grand Conseil, République et Canton de Genève

Lundi 3 septembre 2018



Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

1

Piétonnes Vivantes – Introduction

- Une campagne citoyenne pour aider l'amélioration de la sécurité routière et la mobilité douce aux Eaux-Vives et Genève.
 - **Liens effectués** avec la Maison de Quartier des Eaux-Vives, l'APE Montchoisy Vollandes
 - **Aide reçu** des parents d'élèves des Eaux-Vives, des voisin(e)s et ami(e)s de la sécurité piétonne et de la mobilité douce aux Eaux-Vives et à Genève
 - **Objectifs**
 - Amélioration de la sécurité piétonne aux Eaux-Vives, et à Genève
 - Changement de la priorité donnée à la circulation motorisée à la mobilité douce, en particulier aux piétons
 - Encouragement à plus d'espaces publics conçus pour les personnes, plutôt que pour le trafic motorisé
 - Contribution à la cohésion sociale dans le quartier

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

2

Problèmes principaux pour piéton(ne)s aux Eaux-Vives et Genève

■ Infrastructure

- Passages pour Piétons (PPP) – souvent de très mauvaise qualité
- Largeur des trottoirs – parfois trop étroite
- Routes principales conçues pour la circulation routière et non pour les habitants et entreprises du quartier

■ Volume du trafic motorisé

- **Priorité donnée aux voitures** 1) temps très bref accordé aux piétons pour traverser sur PPPs avec feu; 2) avertissements concernant danger lié à la circulation des vélos et non des voitures, en particulier dans la région du Parc des Eaux-Vives
- **Mauvaise qualité de la conduite** - excès de vitesse, attention limitée, téléphones portables au volant, insuffisance du respect des piétons déjà sur PPPs

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

3

Passages pour Piéton(ne)s - typiques



Qualité -

- Pas de lumières
- Pas d'ilôts centraux
- Pas de lignes de sécurité,
- Pas de signalisation

Position - PPP à côté d'un arrêt de bus



Deux voies – quand un bus s'arrête au PPP, le véhicule en 2ème voie ne s'arrête souvent pas

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

4

Peur de vélos .. pas de voitures/camions Parc des Eaux-Vives

Signalisation très axée sur les dangers liés aux vélos mas pas aux voitures/ camions



Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

5

Temps de traversée aux PPPs régulés par des feux de circulation



Le temps des feux piétons verts n'est généralement pas suffisamment long pour permettre aux adultes de traverser,

mais encore moins pour les personnes âgées, à mobilité réduite.

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

6

Styles de conduite typiques actuels ... et universels!



Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

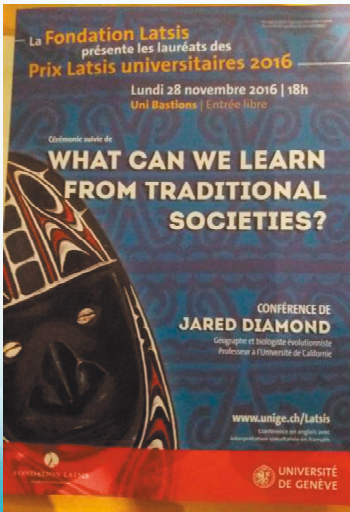
7

Pourquoi ?

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

8

Perception du risque



1. Nous exagérons les risques des événements qui sont hors de notre contrôle – des tireurs fous, des terroristes, des accidents d'avion (*beaucoup de morts à la fois, de manière spectaculaire*)

2. Nous sous-estimons les risques des événements que nous pouvons contrôler – **la conduite**, accidents domestiques, alcool, habitudes alimentaires (*1 mort d'une façon banale*)

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

9

Notre (Êtres humains) évolution de peur

Nos corps ont évolué au fil des millions d'années, sans voyager à des vitesses élevées. Par conséquent, alors que nous avons une peur très naturelle des hauteurs nous n'ont pas la capacité de juger la vitesse. Cependant, nous voyageons maintenant à grande vitesse. *Vision Zero Initiative, Suede.*

La peur des hauteurs? ✓



La peur de vitesse? ✗

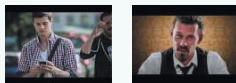


Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

10

Campagnes de sensibilisation Sécurité Routière – suisses recentes

'Anastase': le tour de magie par Commune Lausanne, la Police, TCS – le piéton clairement idiot, selon ce film



'Le cycliste' par la Suva Suisse (assurance), la Police — le cycliste idiot, selon ce film

Les deux exemples sont utiles mais ignorent le problème beaucoup plus grave – les accidents causés par les véhicules motorisés et la conduite inattentive et dangereuse.

le moment ... masse x vélocité (kg . m/s)

SUV: 2000 kg x 50 km/h (13.88 m/s) = 27,778 kg.m/s

Piéton: 70 kg x 6 km/h (1.66 m/s) = 116 kg.m/s

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

11

Statistique des accidents de la route 2013 – 2017 (Blessés graves)

Blessés graves Geneve 2013 to 2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Tous les blessés	380	377	337	332	317
Voitures	42	47	39	32	27
Bus/tram	3	4	0	3	0
Camions	1	1	4	1	1
Motos	199	186	176	151	159
Cyclomoteurs	3	9	1	2	3
E-bikes	5	3	5	12	8
Vélos	47	60	63	61	69
Piétons	78	67	49	70	49
sur le PPP	31	28	21	28	20
hors du PPP	47	39	28	42	29

Source: Statistiques des accidents de la route 2017, République et Canton de Genève (DS, Police cantonale)

12

Statistique des accidents de la route 2013 – 2017 (Tués)

Tués Geneve 2013 to 2017

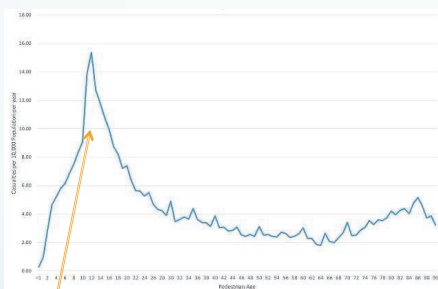
	2013	2014	2015	2016	2017
Tous les tués	10	11	9	11	11
Voitures	1	1	2	2	0
Bus/tram	0	0	0	0	0
Camions	0	0	0	0	0
Motos	5	5	3	2	3
Cyclomoteurs	0	0	0	0	0
E-bikes	0	0	0	1	0
Vélos	1	1	2	1	2
Piétons	3	4	2	5	6
sur le PPP	1	0	0	3	4
hors du PPP	2	4	2	2	2

Source: Statistiques des accidents de la route 2017, République et Canton de Genève (DS, Police cantonale)

<https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/La-route-a-tue-onze-fois-l-an-dernier-a-Genève/story/10362666>

13

Besoin des campagnes de sensibilisation de sécurité routière pour piéton(ne)s



Sommet de victimes routières, Angleterre – enfants de 12 ans, 16 per 10000 population/ année

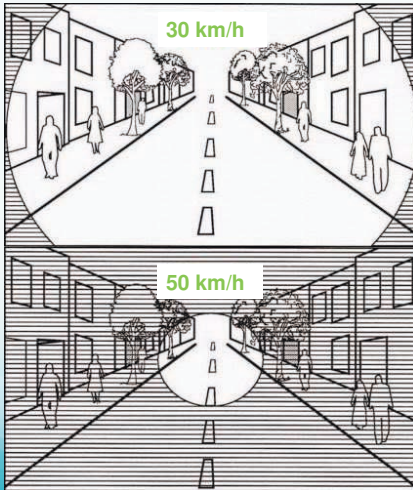
ONG Parisienne, Rue de l' Avenir:
*'jusqu'à 10-12 ans, un enfant est
pratiquement incapable de se
débrouiller seul dans la circulation.'*
(Sept 2013)

Besoin urgent de campagnes de sensibilisation de
sécurité routière pour piétonnes – régulier

- Télé – enfants, parents, ainé(e)s et conducteurs
- Ecoles - enfants

Différence critique entre 50 & 30 km/h

Perception du conducteur:



Beaucoup de choses change quand les voitures ralentissent de 50 km/h à 30 km/h.

Surtout, la perception, temps de réaction et les résultats d'accident sont bien meilleurs à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h ; alors que la circulation ne change pas beaucoup.

Bill Lindeke streets.mn

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

15

DI plans de la mobilité de demain

- **La mobilité modernisée – stratégie de régulation du trafic 2017-2020** (Mars 2018)
 - Basé sur le *Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)* June 2016 et les 102 mesures établis mars 2017.
 - **Tout pour la fluidification de trafic motorisé - 50 millions CHF**
 - Moderniser les feux – **32 M**
 - Adapter les panneaux directionnels – **4 M**
 - Créer une Centrale de régulation du trafic – **14M**
- **En marche vers la mobilité de demain** (Mai 2018)
 - **Reseau de tram** sera étendu de pres de 15km, 2025
 - 250 kms de lignes de train (**Léman express**), dec 2019. **CEVA 1,6 milliard CHF**
 - **Reseau routier** s'agrandira avec nouveau axes pour pacifier les centres et fluidifier la circulation sur les axes structurants
 - **Grande traversée du lac** (l'In 157 62.8%, 2014) **3.6 milliard CHF**

Exemple:

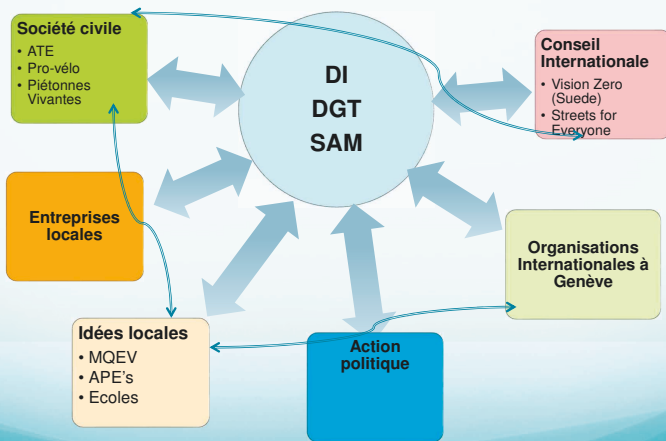
**Événement/ Marché
Place des Eaux-Vives**

Quel budget y a-t-il pour améliorer la sécurité piétonne, pour les habitantes?

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

16

Soutien/ collaboration potentielle pour la Sécurité piétonne/ mobilité optimale



Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

17

la sécurité piétonne: un enjeu vital

Comment le Département des Infrastructures (DI) va-t-il:

Bien se coordonner avec les:

- Habitant(e)s et Entreprises locales
- Associations des Personnes Agées et Ecoles



- Améliorer l'Infrastructure piétonne
- Aborder la mauvaise qualité de la conduite
- Fluidifier les piétons (habitants), pas seulement la circulation routière
- Limiter le niveau sonore aux normes de l'OPB

...à créer des communautés **vivables et dynamiques !**

Merci beaucoup !

Piétonnes Vivantes, Stephen Caudwell 3/9/2018

18

P 2046 AMÉLIORATION SÉCURITÉ PIETONNE

COMMISSION DES PÉTITIONS
1^{ER} OCTOBRE 2018



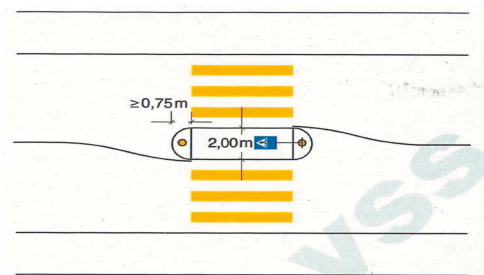
Département des Infrastructures
Direction générale des transports

01/10/2018 - Page 1

NORME VSS 640 241 (2016)



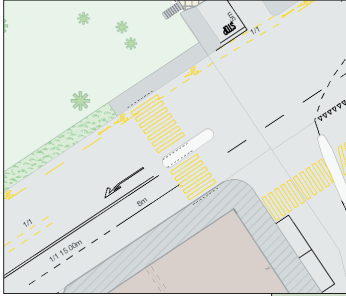
Cette norme s'applique aux passages piétons qui ne sont pas sécurisés au moyen d'installations de feux de circulation tricolores permanentes



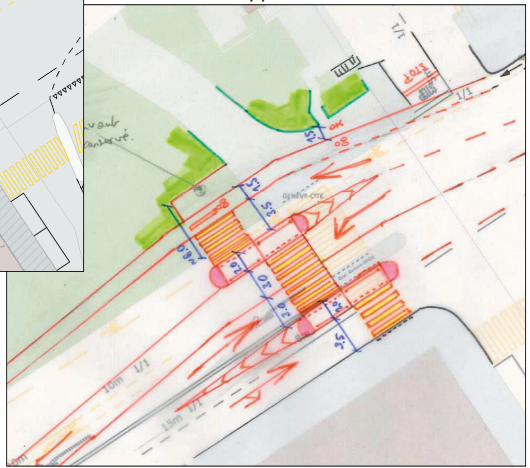
Indépendamment de la largeur de chaussée et du volume de trafic, même si certaines voies de circulation sont dévolues aux transports publics, un îlot de protection des piétons doit toujours être prévu entre deux voies de circulation dans le même sens

EXEMPLE RUE DE LA SCIE

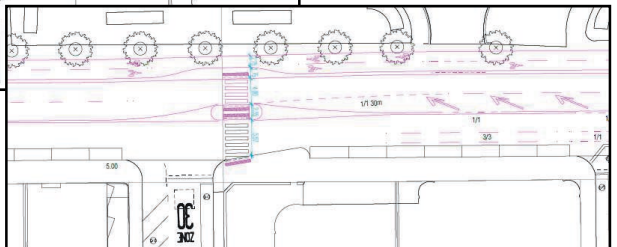
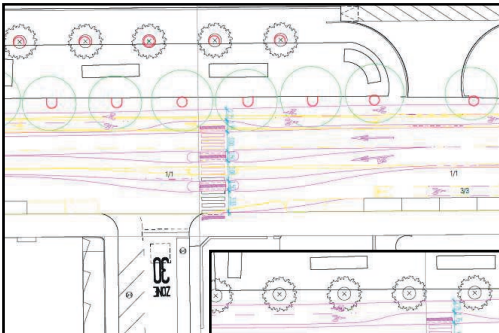
situation actuelle (avant chantier Gustave Ador)



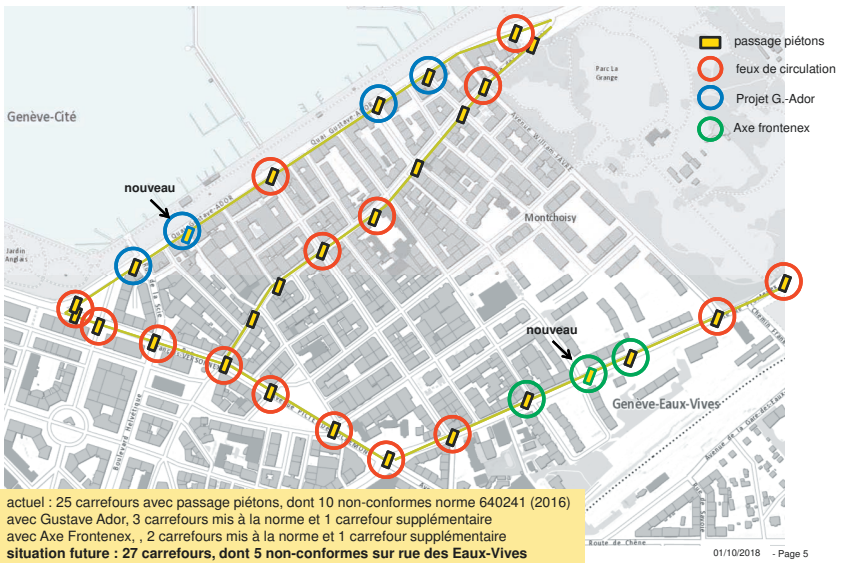
application norme VSS (sans feux)



EXEMPLE AVENUE DE LA GRENADE



LES PASSAGES PIÉTONS DANS LES RUES DE LA P 2046



> 2. LIMITER LA VITESSE À 30KM/H SUR FRONTENEX, PICTET DE ROCHEMONT, WILLIAM FAVRE, EAUX-VIVES, GUSTAVE ADOR

La LMCE indique dans article 7 que certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative (30 aux heures de pointe, 50 en dehors).

La norme indique une distance de visibilité nécessaire de 25m à 30km/h et de 55m à 50 km/h. Ainsi, il faudrait aménager pour une vitesse réglementaire de 50km/h tout en limitant à certaines heures à 30km/h.

- Frontenex : axe primaire
- Pictet de rochemont : axe primaire
- William Favre : axe secondaire
- Eaux-vives : axe secondaire
- Gustave Ador : axe primaire

> 3. INSTALLER DES RALENTISSEURS SUR L'ALLÉE ALLANT AU RESTAURANT DU PARC DES EAUX-VIVES



01/10/2018 - Page 7

> 4. POUVOIR ADAPTER LE TEMPS DE PASSAGE AU VERT DES FEUX PIÉTONS À LA VITESSE DES PMR

Les normes indiquent de considérer des temps de vert minimaux correspondant à une vitesse de 1,5 m/s (6,5km/h).

A Genève, il est plutôt considéré un temps de vert minimal correspondant à une vitesse de 1,2 m/s (4,2km/h).

Pour un passage piétons de 10m, le minimum légal est de 6,0 secondes, la DGT considère 9 secondes. Pour une traversée de 20m, la DGT considère 17 secondes au lieu de 11 secondes.

01/10/2018 - Page 8

- > **5. INSTALLER UNE CAMERA DE SURVEILLANCE AU CARREFOUR EAUX-VIVES/VERSONNEX POUR SENSIBILISER LES AUTOMOBILISTES TOURNANT À DROITE**



01/10/2018 - Page 9

- > **MERCI DE VOTRE ATTENTION**

01/10/2018 Page 10

Date de dépôt : 6 novembre 2018

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Sylvain Thévoz

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions du Grand Conseil (ci-après : « la commission ») a consacré quatre séances au traitement de l'objet mentionné en référence, les lundis 3 septembre, 24 septembre, 1^{er} octobre et 7 octobre, sous la présidence de M. Jean-Marie Voumard.

Au nom de la commission, le rapporteur de minorité tient en particulier à remercier les personnes suivantes de leur précieuse contribution aux travaux : les pétitionnaires, M. Stephen Caudwell, pétitionnaire, M^{me} Isabelle Brunier, présidente de l'association « Vivre aux Eaux-Vives », M. Derek Christie, expert de la marche en milieu urbain, assistant-doctorant (EPFL), M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, M. Gérard Widmer, directeur, direction régionale Arve-Lac (DI), M. Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève chargé du département des constructions et de l'aménagement, M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique de commissions, et M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste.

Introduction

La Tribune de Genève, ce lundi 5 novembre, titre laconiquement : *Accident mortel : Une piétonne fauchée par un automobiliste aux Eaux-Vives – La jeune femme de 27 ans a été renversée à l'avenue William-Favre. L'homme aurait bu de l'alcool. La police recherche des témoins.* Ce 5 novembre, une piétonne de 27 ans a perdu la vie après avoir été renversée par une voiture à l'avenue William-Favre. L'enquête, menée par la Brigade routière et accidents, devra établir les circonstances de ce drame. Une jeune femme de 27 ans qui meurt sur la route, cela ne devrait pas arriver. Quelles en sont les raisons ? L'enquête le déterminera. Mais quoi qu'il en soit, la dangerosité des passages piétons, le manque de sécurité pour les piétons qui s'aventurent sur la route sur et hors de ceux-ci, la vitesse excessive des automobilistes, et l'emprise de la voiture dans les quartiers, à proximité d'écoles et de parcs, demeure un danger constant dans

une ville encore trop soumise à un mode de transport dangereux et envahissant. L'examen de cette pétition a permis de souligner ce fait.

La LMCE est claire et arrête que les zones 1 et 2 donnent la priorité à la mobilité douce. La loi n'est en l'état pas respectée, puisque l'ensemble du quartier des Eaux-Vives devrait être aménagé pour la mobilité douce. Cette pétition constitue un premier pas pour lancer la discussion, et arriver rapidement à des changements pour préserver la qualité de vie et la vie tout court de nos concitoyen.ne.s. Les statistiques des piétons renversés sur les passages ne font qu'augmenter. Il ajoute que la mesure des zones 30 dans les quartiers est très efficace, mais il remarque que les routes cantonales se trouvant sur le territoire de la Ville de Genève présentent de gros problèmes de sécurité. Il précise rêver de placer l'ensemble du territoire de la Ville en zone 30, comme à Yverdon. Il pense que cela permettrait d'éviter des drames ou de placer des totems à l'entrée des quartiers.

Le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat a malheureusement échoué d'une voix, le PDC s'étant abstenu et la droite ayant voté contre. Nous prions instamment cette majorité faible de revenir sur sa décision, espérant qu'elle se rallie à l'importance de soutenir cette pétition dans ce rapport avec l'appui des arguments énoncés lors des auditions.

Audition du lundi 3 septembre

M. Stephen Caudwell, pétitionnaire, M^{me} Isabelle Brunier, présidente de l'association « Vivre aux Eaux-Vives »

M. Caudwell, habitant des Eaux-Vives, rappelle que l'objectif de cette pétition est l'amélioration de la sécurité piétonne dans le quartier des Eaux-Vives en modifiant la circulation en faveur de la mobilité douce, et en renforçant la sécurité des aménagements existants, pour la sécurité des habitant.e.s. Pour les pétitionnaires, le problème principal relève des infrastructures pour les piétons, du volume de trafic motorisé, de la priorité donnée aux voitures et de la mauvaise qualité de la conduite, notamment aux excès de vitesse. Cela conduit à des dangers pour les habitant.e.s du quartier. Il déclare encore que les infrastructures sont insatisfaisantes, notamment en termes d'éclairage des passages piétons, d'îlots centraux, de lignes de sécurité et de signalisation. Il indique également que la visibilité n'est fréquemment pas bonne. Il signale ainsi que des passages piétons se trouvent derrière les arrêts de bus, une situation dangereuse pour les piétons qui souhaitent traverser la rue lorsqu'un bus stationne. Il précise que les voitures ne voient pas les piétons débouchant de derrière le bus. Il évoque encore le parc des Eaux-Vives en déclarant que les signalisations qui existent concernent principalement les

vélos, alors que des voitures et des camions peuvent aussi entrer dans ce parc. Il observe que c'est un problème qui inquiète de nombreux parents. De plus, l'obscurité qui environne le parc réduit la visibilité et fait courir de nombreux risques aux piétons quand ils traversent la route. Les enfants qui sortent de jeux dans le parc sont particulièrement à risque lorsqu'ils doivent traverser les routes qui bordent le parc. De plus, les temps de traversée aux passages piétons régulés par des feux sont trop courts, ce qui est particulièrement dangereux pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. Il observe en outre que les automobilistes sont souvent peu respectueux des piétons, ce d'autant plus qu'il n'est pas rare qu'ils consultent leur téléphone portable au volant. Cela est dangereux pour les piétons. M. Caudwell observe que, en 2013, trois piétons ont été tués, cinq en 2016 et six en 2017 et il se demande ce que font les décideurs politiques pour enrayer cette hausse. Il rappelle ensuite que, jusqu'à 12 ans, les enfants ne sont pas aptes à déceler le danger routier, en se rendant seuls à l'école par exemple, et que le danger est encore plus prononcé pour les enfants plus âgés, qui ne sont plus accompagnés. Il pense qu'il est urgent de mener des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière et piétonne. Il remarque également que les accidents impliquent des blessures moins graves lorsque le véhicule concerné roule à 30 km/h et non à 50 km/h. Il ajoute qu'une vitesse de 30 km/h améliore le temps de réaction de l'automobiliste.

M^{me} Brunier ajoute que son association « Vivre aux Eaux-Vives » poursuit les mêmes objectifs que M. Caudwell, raison pour laquelle elle s'est ralliée à lui. Elle rappelle alors que ces différents problèmes se retrouvent dans l'ensemble du canton, mais que le quartier des Eaux-Vives est traversé par plusieurs pénétrantes qui ne sont pas pacifiées. Le problème relève principalement des voitures qui percolent dans les rues et qui viennent de l'extérieur de la ville. Elle ajoute que ce trafic de transit est important et d'autant plus problématique que les automobilistes ne font pas preuve d'un comportement très respectueux. C'est un quartier qui n'a pas de zone piétonne à l'exception d'un tronçon de 20 mètres. Les habitant.e.s ont demandé un revêtement phonoabsorbant à la Ville de Genève qui a choisi de placer un tel revêtement sur des tronçons à 30 km/h et non sur les pénétrantes. Elle déclare également qu'une surveillance accrue serait nécessaire comme le démontre le sens unique à la rue Versonnex qui est très souvent violé par des voitures et même des camions qui n'hésitent pas à tourner à gauche. Cette pétition a été déposée devant la Ville de Genève, qui en commencera l'examen le 26 novembre.

Audition du 24 septembre 2018

M. Derek Christie, expert de la marche en milieu urbain, assistant-doctorant (EPFL)

M. Derek Christie prend la parole et déclare avoir fait une thèse de doctorat sur la marche. Il mentionne que celle-ci est un moyen de transport prioritaire en Suisse, avec 40% de toutes les étapes couvertes par ce moyen de transport. Il ajoute que, en termes de déplacements, soit l'entier du trajet, 30% d'entre eux sont réalisés en utilisant la marche, un moyen nécessitant peu de place. Il indique encore que la marche concerne surtout les villes, avec une concentration particulière en ville de Genève, dans la petite ceinture urbaine. Il précise que ce phénomène est plus fort à Genève qu'à Bâle, Zurich ou Berne. Il signale en outre que la marche est très bien connectée aux transports publics. Il évoque encore la sécurité en déclarant que la dangerosité de la marche diffère en fonction du temps et de la longueur du trajet. Il précise que la dangerosité réelle est plus forte sous l'angle du temps, raison pour laquelle il est intéressant de rendre la marche plus fluide. Il mentionne donc que la marche est un moyen de transport dangereux qu'il convient de protéger dans l'espace public. Il signale également que les risques sont démultipliés avec la vitesse des véhicules, notamment là où les flux de piétons sont importants. Il n'a pas été associé à la pétition qui est axée entièrement sur les Eaux-Vives. Il constate en l'occurrence un souci concernant les passages piétons et les zones 30 km/h puisque ces deux mesures ne sont pas compatibles en vertu de la loi fédérale. Il signale que la raison de cette incompatibilité relèverait historiquement de l'interdiction de traverser la chaussée à moins de 50 mètres d'un passage piéton. Quant à l'éclairage et la signalisation, il mentionne que ces deux aspects sont fondamentaux pour les piétons et particulièrement pour les piétons les plus fragiles. Il répète qu'il est important de réduire la vitesse dans les zones fortement utilisées par les piétons. Il évoque encore les ralentisseurs en mentionnant qu'en ville ces derniers peuvent ralentir les transports publics, mais il imagine que cette mesure ne pose pas de problème à l'intérieur d'un parc. Il observe qu'il est important de réfléchir au résultat et d'adapter les mesures en conséquence. Il pense en outre que les problèmes évoqués pour le parc des Eaux-Vives existent également pour la Perle du Lac. Il mentionne ensuite qu'il est important de veiller à des temps de passage suffisants pour les feux piétons, compte tenu du vieillissement de la population. Il ajoute ne pas avoir de point de vue idéologique à l'égard des caméras routières, mais il doute que les piétons soient rassurés par une mesure de ce type. Il pense, cela étant, qu'une augmentation des contrôles serait la bienvenue. Il pense par ailleurs que la sensibilisation est toujours une bonne mesure, mais il remarque que les automobilistes sont pour la plupart conscients du danger qu'ils

représentent. Il indique que les automobilistes dangereux sont une très petite proportion.

Il en vient au niveau sonore des routes en remarquant que l'OPB est une obligation fédérale et il ne voit pas comment il serait possible de s'opposer à ce principe. Il pense enfin qu'une démarche participative basée sur la sécurité piétonne peut être intéressante pour toutes les actrices et tous les acteurs de la mobilité. Il ajoute que l'idée de concentrer le trafic sur des grands axes est une sorte de convention adoptée par le canton et les communes, et il remarque que réduire la vitesse sur ces axes entraînerait sans doute des reports de trafic hors de ces axes. Il se demande si des mesures comme des 40 km/h pourraient être envisagées. Cela étant, il déclare que les idées évoquées dans cette pétition vont dans le bon sens. De plus, l'éclairage est fondamental pour les piétons. Il rappelle que les éclairages ont beaucoup changé au cours de ces dernières années avec des réductions de gêne pour les voisinages. Il mentionne, concernant Pictet-de-Rochemont, qu'il faudrait déjà faire respecter le 50 km/h avant de prendre de nouvelles mesures. Il déclare, cela étant, ne pas être forcément opposé à l'instauration de zones 30 km/h sur des pénétrantes.

Il rappelle en outre que les piétons qui restent longtemps à l'extérieur sont soumis à une pollution et il se demande s'il ne faudrait pas créer des parcours piétons de la même manière que des parcours sont envisagés pour les vélos.

Concernant les accidents exposant les piétons, ils sont presque toujours le résultat d'une combinaison de facteurs. Il pense, cela étant, qu'il serait pertinent d'analyser cet aspect en profondeur et de comparer le résultat avec les autres villes suisses. Il observe en outre que le nombre d'accidents est trop faible pour tirer des statistiques probantes. Il pense qu'il y a un énorme manque de capacité scientifique, soit universitaire soit HES, dans le domaine de la mobilité. Quant aux normes, il pense qu'une étude assez large serait nécessaire. Les études sont rares dans ce domaine et sont pour la plupart anglo-saxonnes. Il ajoute s'interroger sur la notion politique du sujet, et il pense qu'il serait nécessaire de réfléchir en termes de parcours et non de quartiers.

Il existe des plans directeurs piétonniers au niveau des communes, mais il manque un plan directeur cantonal de manière à avoir une vue d'ensemble. Certains lieux sont bien aménagés, mais ne sont pas pensés dans un contexte plus large. Introduire un outil permettant de contextualiser un lieu dans un réseau serait une bonne idée. Malheureusement, la marche arrive toujours en dernier, comme la Cendrillon des modes de transport. Il est nécessaire de réfléchir à la marche sur de longues distances, ce d'autant plus que la marche apporte un réel bénéfice en termes de santé.

Audition du 1^{er} octobre 2018

M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, et M. Gérard Widmer, directeur, direction régionale Arve-Lac (DI)

M. Widmer prend la parole pour déplorer le manque d'argumentaire de la pétition. Pour lui, la pétition évoque une série de rues, et il explique que le projet sur Gustave-Ador permettra de sécuriser toutes les traversées piétonnes et de créer un nouveau passage piéton au droit de la rue des Pierres-du-Niton. Il ajoute que le projet sur la route de Frontenex permettra également de sécuriser les passages. Il observe qu'il restera donc cinq passages piétons n'étant pas sécurisés, mais il remarque que les travaux de collecteur, que la Ville de Genève doit mener, permettront de prendre des mesures et d'apporter des solutions. Il ajoute que la question est pour l'heure discutée avec la Ville de Genève mais également avec les TPG.

Il évoque ensuite la limitation de vitesse que propose la pétition et il rappelle que les normes indiquent des distances de visibilité en tenant compte de la situation la plus péjorative pour le piéton. Il remarque qu'il semble en l'occurrence délicat de placer en 30 km/h des axes rectilignes, ce d'autant plus que les propositions de la pétition portent sur des axes prioritaires. La Ville doit réaménager la zone 30 qui existe dans le périmètre autour de la rue de Montchoisy. Le canton aimerait tester dans cette rue des interdictions temporaires de tourner à gauche afin d'éviter que les automobilistes prennent cette rue comme voie de fuite aux heures de pointe. Il remarque, cela étant, qu'il semble difficile de piétonniser Montchoisy.

Il en vient au troisième point de la pétition qui porte sur des ralentisseurs au sein du parc des Eaux-Vives, mais il rappelle que ce dernier relève du domaine privé de la Ville de Genève. Il ajoute que c'est à cette dernière d'intervenir puisqu'aucune autorisation n'est nécessaire.

Concernant les temps de passage pour les personnes à mobilité réduite, il indique que Genève est plus généreuse à cet égard que le minimum de la norme. Il rappelle que la norme pour une traversée de 20 mètres indique un temps de 11 secondes, soit une vitesse de 6,5 km/h, et il mentionne que Genève prévoit 17 secondes, soit 4,2 km/h. Il précise que doubler le temps de parcours pour tenir compte de la vitesse de déplacement des personnes à mobilité réduite générerait des problèmes de capacité des carrefours, bien que les temps de vert soient adaptés ponctuellement dans le voisinage des écoles, avec des boutons poussoirs. Mais il remarque que cette mesure ne peut pas être généralisée car elle entraînerait des bouchons dans l'ensemble de la ville. M. Widmer répond que le bouton poussoir ne donne pas la priorité mais indique que des piétons veulent passer. Il rappelle que la plupart des feux sont réglés en fonction d'un

tempo de 90 secondes, certains étant réglés sur un rythme de 120 secondes. Il précise que, durant ce laps de temps, une phase de vert est donnée à chaque mouvement du carrefour. Il précise qu'il transmettra à la commission un explicatif à cet égard (ce document n'est à ce jour pas parvenu à la commission, les commissaires ne l'ont à ce jour pas réclamé).

Il signale ensuite que poser des caméras-radars, notamment à l'entrée de la rue des Eaux-Vives, relève de la police et il pense en l'occurrence que celle-ci considérerait que la situation est claire avec une obligation d'aller tout droit. Il observe toutefois qu'une démarche est en cours auprès de l'office de métrologie de la Confédération, afin de mettre en place des caméras dans des situations particulières comme à la rue du Rhône. Il précise qu'une consultation fédérale doit être lancée pour permettre ce type de mesure. Quant au projet de sensibilisation des piétons et des automobilistes qui dépasse largement le cadre des Eaux-Vives, il remarque que le canton peut collaborer à cet égard avec la police. Il termine en rappelant que les propriétaires de route doivent assainir ces dernières afin de respecter les normes fédérales. Il est possible pour le département de collaborer avec des associations d'habitant.e.s, mais il précise que ce sont les communes, et en l'occurrence la Ville de Genève, qui entretiennent les liens sur le terrain.

M. Dal Busco remarque que les projets en cours répondent à plusieurs objectifs de la pétition. Il mentionne que ces mesures sont mises en œuvre lorsque cela est possible. Il rappelle alors que son but est de respecter la LMCE qui est cohérente et explicite. Il ajoute qu'il existe une marge de manœuvre, notamment sur certains axes secondaires se trouvant dans les zones devant être pacifiées. Il indique alors que les statuts d'un certain nombre d'axes doivent encore être précisés. Il répète que la LMCE fixe un cadre suffisamment clair pour pouvoir agir. Si deux voies de circulations vont dans le même sens, la norme prévoit un îlot entre eux, mais il remarque que des exemples de ce type sont rares à Genève. Il évoque alors le quai Gustave-Ador en mentionnant que le passage piéton devant la rue de la Scie nécessiterait deux îlots, soit une emprise très importante. Il ajoute que c'est pour cette raison que des feux ont été choisis en lieu et place. Si certains passages piétons ne sont pas à la norme 2016, ils doivent l'être en cas de modification d'aménagement lors des projets.

Il rappelle aussi que la gare des Eaux-Vives sera la seconde gare de Genève dans peu de temps, et il mentionne que de nombreuses personnes transborderont à cet endroit, raison pour laquelle l'interface avec le tram est importante. Il ajoute qu'il convient de veiller à ce que les parcours piétons dans cette zone soient soignés puisque de nombreux piétons venant de la gare parcourront ce périmètre. Il pense notamment à la rue de la Terrassière.

Audition du 8 octobre 2018**M. Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève, chargé du département des constructions et de l'aménagement**

M. Pagani prend la parole et déclare ne pas avoir de pouvoir sur les rues dont il est question dans cette pétition, puisque ces rues appartiennent au réseau structurant. Il précise que c'est le canton qui s'occupe de ces rues. Il signale par ailleurs avoir installé des ralentisseurs dans le parc. Il signale que la question des caméras relève, quant à elle, du canton. Quant à la sensibilisation, il explique que la Ville mène des campagnes en plaçant des affiches. Il rappelle en outre que la Ville et le canton ont été condamnés à l'égard du boulevard du Pont-d'Arve qui va être placé en zone 30 pour réduire le bruit. Il précise, cas échéant, que les voies de circulation seront réduites dans cette rue. La Ville aura terminé en 2030 l'installation du revêtement phonoabsorbant sur les tronçons qui lui appartiennent. Il fera parvenir à la commission cette carte (ce document n'est à ce jour pas parvenu à la commission, les commissaires ne l'ont à ce jour pas réclamé).

M. Pagani évoque alors la nouvelle place de Cornavin. Il remarque que le nombre de piétons a doublé en l'espace de quatre ans dans ce périmètre, ce qui dénote une volonté de marcher de la part des gens. Il évoque aussi la future gare des Eaux-Vives en mentionnant que le nombre de piétons va largement augmenter. Il précise que c'est pour cette raison que la rue de la Terrassière est en cours d'étude pour être requalifiée.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2046 au Conseil d'Etat :

Oui : 7 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 PDC)

Non : 7 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Abstention : 1 (1 PDC)

Le renvoi est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2046 en rappelant qu'une égalité signifie un classement :

Oui : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Non : 5 (2 Ve, 3 S)

Abstention : 1 (1 EAG)

Le dépôt sur le bureau du Grand Conseil est accepté.