

Date de dépôt : 2 janvier 2020

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour un développement des zones de rencontre

Rapport de majorité de M. Alexis Barbey (page 1)

Rapport de première minorité de M^{me} Delphine Klopfenstein Broggin (page 27)

Rapport de seconde minorité de M. Sylvain Thévoz (page 30)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Alexis Barbey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions a traité cet objet pendant ses séances des 6 et 27 mai, puis des 17 et 24 juin et enfin du 26 août 2019, sous les présidences successives de M. Jean-Marie Voumard et de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon. Les procès-verbaux ont été pris par M. Sébastien Pache et M. Christophe Vuilleumier qu'il convient de féliciter pour leur maîtrise. Enfin, la commission a été assistée dans ses travaux par M^{me} Nadia Salama.

Résumé pour lecteur pressé

L'association actif-traffic a déposé le 12 mars 2019 une pétition munie de 431 signatures demandant que la Ville et l'Etat de Genève multiplient les zones de rencontre. Une zone de rencontre est une rue ou une portion de rue dans laquelle le trafic est limité à 20 km/h. L'espace de voirie y est partagé avec les piétons et les deux-roues, avec priorité aux piétons. Il s'agit d'une alternative à la piétonnisation complète d'une rue.

L'exemple le plus connu à Genève est celui de la rue Leschot. A Bâle, Berne et Zurich, les prototypes sont nettement plus nombreux que sur les bords du Léman.

Les commerçants sont en général opposés à la piétonnisation des rues, de peur de perdre de la clientèle. Certaines organisations faïtières le sont aussi, de crainte de voir la guerre des transports se rallumer à Genève et la mobilité – en particulier celle des professionnels – diminuer.

D'autres spécialistes saluent cette pétition en disant qu'elle permettrait une revitalisation de l'espace urbain. L'utilisation de zones mixtes piétons-autos permettrait de créer des sortes de places au sens méditerranéen du terme, un type d'espace dont la ville de Genève manque.

Enfin, l'expérience des commerçants de la rue Leschot est positive. Ils parlent d'espace apaisé.

La majorité de la commission admet l'intérêt ponctuel des zones de rencontre, mais considère que fixer des objectifs généraux serait contre-productif. Chaque emplacement étant un cas particulier, c'est au cas par cas qu'il faut régler les problèmes.

D'autre part, il ne faut pas mettre à mal l'application de la LMCE en lançant trop de projets qui pourraient mettre à mal la paix des transports.

Par 9 voix contre 5, la commission propose de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Table des matières

Lundi 6 mai 2019 – Audition des pétitionnaires.....	3
Lundi 27 mai 2019 – Audition de M ^{me} Catherine Drijard	8
Lundi 17 juin 2019 – Audition du M ^{mes} Nathalie Hardyn et Isabelle Fatton.....	11
Lundi 17 juin 2019 – Audition de M. Vincent Kaufmann	16
Lundi 24 juin 2019 – Audition de MM. Thomas Wenger, Marco Ziegler et Louis-Philippe Tessier	20
Lundi 26 août 2019 – Discussion de commission et décision.....	24

Lundi 6 mai 2019 – Audition de M. Thibault Schneeberger, pétitionnaire et cosecrétaire d’actif-traffic, et de M^{me} Andrea von Maltitz, pétitionnaire et cosecrétaire d’actif-traffic

M. Schneeberger remercie la commission et indique tout d’abord qu’ils sont cosecrétaires de l’association actif-traffic, association s’occupant de mobilité, présente en Suisse depuis plus de 25 ans et qui milite pour la mobilité douce, la mobilité d’avenir et les transports publics. Il relève qu’ils ont lancé en mars dernier cette pétition ayant obtenu plus de 430 signatures et qu’ils l’ont déposée auprès du Grand Conseil ainsi qu’auprès du Conseil municipal de la Ville de Genève.

M. Schneeberger indique tout d’abord qu’une zone de rencontre désigne une zone où le trafic motorisé est limité à 20 km/h, où les piétons ont la priorité et peuvent traverser partout. Il ajoute que du stationnement peut exister dans ces zones, mais qu’il doit rester relativement modeste. Il souligne que leur pétition demande donc que le canton et la Ville de Genève établissent un plan de développement et de réalisation des zones de rencontre dans l’objectif de réduire le bruit, les nuisances et l’insécurité liés au trafic routier et de créer des espaces de convivialité. Il souligne que ce plan demandé devra prévoir un doublement minimum des zones de rencontre en dix ans (d’ici 2028). Il ajoute que l’on peut aussi entendre ce doublement en termes de surface des zones de rencontre. Il relève ensuite que ces zones devront se situer en priorité dans les zones 1 et 2, définies par le découpage cantonal, suite à la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée, tout en mettant l’accent sur les zones sensibles où il y a des écoles, des EMS, des commerces de proximité, etc. Il souligne que cette pétition vient dans la droite ligne de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée, acceptée par la population en juin 2016 par plus de 67% des votants, cette dernière stipulant que dans les zones 1 et 2, la priorité d’aménagement et de gestion du trafic est donnée à la mobilité douce et aux transports publics, que la vitesse en zone 1 est au maximum de 30 km/h, que l’accès à ces zones pour les autres modes de transport est restreint et que les zones à priorité piétonne sont favorisées.

M^{me} von Maltitz rappelle qu’il existe des zones à vitesse limitée de trois types : zone piétonne (10 km/h maximum), zone de rencontre (20 km/h), zone 30 (30 km/h). Elle ajoute que ce qu’ils demandent ici n’a rien d’exotique puisqu’il en existe déjà 500 en Suisse, dont 111 à Berne et 80 à Bâle-Ville, mais seulement 30 à Genève. Elle précise que ces zones, à Berne, sont distribuées sur l’ensemble du territoire de la ville. Elle ajoute que ces zones peuvent être très flexibles et qu’il en existe donc de différents types. Elle donne l’exemple de la rue Leschot, mais relève qu’il y a aussi des zones (à Berne) qui s’étendent à tout un quartier. Elle précise ensuite que les zones

de rencontre peuvent être divisées en différents types : les zones classiques (20 km/h maximum) ouvertes à tous les types de transport, les zones pour le jeu avec un dessin à l'entrée de la rue montrant que les enfants peuvent jouer sur la rue ; enfin, les zones de rencontres avec un accès restreint des véhicules motorisés (seulement à certaines heures). Elle précise que l'accès reste toujours possible pour les résidents. Elle souligne enfin que la taille et l'horaire de l'accès à ces zones rendent donc ces dernières très flexibles.

M. Schneeberger souligne qu'à l'intérieur des zones de rencontre classiques, il existe différents types d'aménagements. Il rappelle que la rue Leschot était une rue avec le passage de 5000 véhicules par jour et beaucoup de pollution, mais qu'aujourd'hui il s'agit d'une rue pacifiée, avec encore un accès aux véhicules motorisés des riverains et pour l'accès au parking souterrain. Il précise que les accès à des parkings souterrains rendent en effet très difficile la piétonnisation totale des rues, raisons pour lesquelles ils privilégient les zones de rencontre. Il souligne qu'il ne s'agit pas forcément d'aménagements coûteux et qu'il est en outre possible de faire de telles zones à la demande des habitants.

M^{me} von Maltitz ajoute qu'à Berne, l'on a déjà pu faire de telles zones pour seulement 20 000 francs.

Un-e député-e MCG se demande si les zones de rencontre sont au fond les anciennes zones résidentielles.

M. Schneeberger lui répond par l'affirmative, mais observe qu'une zone de rencontre n'est cependant pas nécessairement une zone résidentielle à proprement parler puisqu'elle peut abriter également des commerces, des bureaux, etc.

Un-e député-e MCG se demande s'ils ont déjà été entendus par le Conseil municipal de la Ville de Genève.

M. Schneeberger lui répond par la négative.

Un-e député-e S se demande en quoi ces zones sont moins dangereuses en termes d'accidentologie ; par ailleurs, il se demande s'il y a des études sur la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air, notamment car l'on entend parfois que le fait que les voitures bouchonnent en périphérie de ces zones pollue beaucoup plus.

M^{me} von Maltitz précise que, si tout le monde roule à la même vitesse et moins vite, les accidents sont beaucoup moins violents et beaucoup plus rares.

M. Schneeberger pense que, même sans prendre de mesures, l'exemple de la rue Leschot montre bien qu'il s'agit d'un espace bien moins pollué

qu'auparavant. Il ajoute qu'à quelques rues de là, il y a le boulevard du Pont-d'Arve qui est autrement plus pollué.

M^{me} von Maltitz ajoute que le fait de rouler plus calmement permet de générer moins de pollution.

Un-e député-e S se demande pourquoi l'on constate à Genève un retard en matière de zones de rencontre par rapport aux autres villes suisses comme Berne ou Bâle.

M. Schneeberger pense qu'il s'agit d'un manque de volonté politique ; il relève qu'il y a eu beaucoup moins de blocages politiques à Berne ou Bâle, à l'heure de proposer des initiatives visant à apaiser les quartiers.

Un-e député-e Vert-e remercie les pétitionnaires et se demande quel nombre de zones de rencontre ils souhaitent véritablement à Genève ; elle se demande si l'on ne pourrait pas être plus ambitieux que simplement le doublement des 30 zones actuelles.

M. Schneeberger souligne qu'ils ont imaginé que le fait d'en faire trois par an sur 10 ans était quelque chose de réalisable et il rappelle que rien n'empêche de faire des zones de rencontre très étendues ; il souligne que la proposition peut bien sûr varier et aller plus loin que le doublement du chiffre actuel.

Un-e député-e Vert-e considère que la présence des voitures dans ces zones reste malgré tout problématique ; elle relève qu'il peut y avoir un problème d'échelle puisqu'il y a à la fois des terrasses, des enfants jouant dans la rue et des véhicules qui continuent à transiter. Elle se demande donc si l'on ne risque pas d'entrer en concurrence avec les zones piétonnes.

M^{me} von Maltitz rappelle qu'il y a quand même la loi qui interdit de supprimer trop de places de stationnement et ajoute que l'on doit donc composer avec les voitures qui sont déjà là. Elle relève qu'ils seraient néanmoins les premiers à soutenir la volonté du Grand Conseil d'aller plus loin dans cette démarche.

M. Schneeberger pense que l'on ne peut pas utiliser qu'un seul outil et il relève que les zones 20 font donc partie de la palette d'outils à disposition.

Un-e député-e PDC observe qu'ils ont dénoncé les voitures de transit, mais souligne que, lorsque des voitures sont bannies d'un endroit, elles doivent alors passer ailleurs ; elle se demande donc s'il ne faudrait pas aussi permettre la construction de la traversée du lac pour ainsi permettre l'émergence de ces zones piétonnes et de rencontre au sein de l'hypercentre. Elle pense que l'un va bien avec l'autre.

M^{me} Maltitz indique qu'ils sont pour une piétonnisation du centre-ville, mais qu'ils sont contre une traversée du lac qui apporterait encore plus de voitures dans la région.

Un-e député-e PLR observe que l'on veut donc restreindre la circulation, mais elle désire savoir si des commerçants ont signé leur pétition ; elle relève que les commerçants, par le passé, s'étaient plutôt opposés à de telles mesures.

M^{me} Maltitz souligne que les commerçants ont au début toujours assez peur de ces zones, mais qu'ils s'aperçoivent par la suite qu'ils ne sont pas péjorés par ces zones, car les personnes ont tendance à flâner dans ces rues et quartiers et donc à plus fréquenter les différents commerces.

M. Schneeberger ajoute qu'il y a des exemples en Suisse allemande qui le montrent bien et que c'est précisément dans les zones commerciales qu'il fait sens de mettre en place de telles zones. Il souligne qu'ils n'ont néanmoins pas approché spécifiquement les commerçants avec cette pétition.

M^{me} Maltitz ajoute qu'à Carouge, ces zones sont très prisées par les badauds.

Un-e député-e PLR observe qu'il y a néanmoins des parkings à proximité à Carouge. Par ailleurs, elle se demande s'ils sentent une certaine ouverture de la part des commerçants allant dans le sens de ces zones.

M^{me} Maltitz considère que ce n'est pas un avantage pour les très grandes surfaces, mais qu'il s'agit néanmoins d'une réelle évolution pour les petits commerces ; elle ajoute que des quartiers à Berne ont grâce à cela été totalement transformés.

M. Schneeberger relève néanmoins qu'il y a également de grandes enseignes qui s'installent dans ces zones, notamment les magasins Pfister dans les villes de Suisse allemande.

Un-e député-e S indique qu'elle a habité elle-même dans un chemin devenu zone de rencontre et qu'en effet, cela a permis de modifier le quartier et de donner une nouvelle vie aux habitants. Néanmoins, elle relève que certains habitants souhaiteraient malgré tout des passages piétons dans la zone. Par ailleurs, elle relève que, dans ces zones, il est possible pour les personnes handicapées ou pour les personnes qui doivent transporter quelque chose d'accéder en véhicule à ces zones, ce qu'elle considère comme un grand avantage.

M^{me} Maltitz précise qu'il y a la priorité piétonne dans ces zones et donc que les voitures doivent laisser passer les piétons ; elle pense qu'il n'y a donc plus besoin de passages piétons.

Un-e député-e S observe qu'il n'y a plus de trottoirs et que des gens parfois ne se sentent plus en sécurité.

M. Schneeberger précise que les automobilistes perdent un peu leurs repères, mais il explique que le fait qu'il n'y ait plus de trottoirs et de passages piétons oblige les automobilistes à être plus vigilants ; il pense que l'on crée une véritable culture de ces espaces-là. Il évoque les trottoirs qui traversent les rues, comme à proximité du Remor, et relève qu'au départ, les automobilistes n'avaient pas l'habitude de cela mais qu'ensuite, cela entre dans les mœurs.

Un-e député-e S souligne que les gens de son quartier ont en effet mis un certain temps à s'habituer, mais que l'effet de pacification désormais fonctionne très bien.

Un-e député-e S se demande quelle est la stratégie d'actif-trafic et il désire savoir comment l'on peut apporter un relai à cette pétition et au travail culturel que l'association effectue pour tendre vers la ville du futur.

M^{me} Maltitz précise que leur grande campagne cette année concerne la marchabilité des villes et elle explique qu'ils demandent donc actuellement quelle est la satisfaction de la population par rapport aux aménagements présents. Elle ajoute qu'ils souhaitent aller toujours dans la direction de la pacification et de la piétonnisation de la ville.

M. Schneeberger précise qu'il s'agissait aussi de rappeler que cet outil existait et donc que l'on peut pacifier des quartiers tout en permettant un stationnement modéré.

M^{me} Maltitz précise qu'une telle pacification permet en outre d'éviter la confrontation entre voitures et piétons.

Un-e député-e UDC désire savoir ce qu'ils font du résultat négatif de l'initiative sur la fermeture de 200 rues piétonnes.

M^{me} Maltitz souligne que ce ne sont pas de rues piétonnes dont ils parlent mais de zones de rencontre ; elle pense en outre que les mentalités ont évolué et peut-être que, si l'on avait su de quelles rues il s'agissait, l'initiative aurait mieux passé ; elle observe que c'est au moment où l'on a concrétisé la chose avec 50 rues qu'il y a eu un refus. Elle indique enfin qu'il est essentiel que la majorité des riverains concernés soient en faveur d'un tel projet.

Un-e député-e MCG remercie les personnes auditionnées, leur indique qu'ils seront tenus informés de la suite donnée à leur pétition et les raccompagne.

Discussion interne

Un-e député-e MCG demande si la commission souhaite des auditions.

Un-e député-e S désire l'audition de M. Vincent Kaufmann du laboratoire de sociologie urbaine à Lausanne, lequel est une pointure internationale dans le domaine. Il pense qu'il faudrait en outre le témoignage de certains commerces de la rue Leschot (de l'association des commerçants de cette rue, si elle existe).

Un-e député-e PDC propose l'audition du département au sujet de la mobilité cohérente et équilibrée.

Un-e député-e MCG observe qu'à la rue de Carouge, les commerces ferment les uns après les autres.

Un-e député-e S propose qu'il y ait aussi l'audition de l'association des commerçants. Elle propose en outre que l'audition du département se fasse à la fin.

Un-e député-e UDC pense que, pour être représentatif des commerçants et de la mobilité, il faudrait l'audition du GTE (Groupement Transports et Economie).

Un-e député-e Vert-e précise que, si l'on part dans ce genre d'auditions, il faut alors avoir aussi la réplique de GTE et donc celle de la Coordination transports et déplacements (CTD).

Un-e député-e MCG propose de commencer par les auditions de M. Vincent Kaufmann et des commerçants de la rue Leschot et indique que l'on avisera ensuite pour les autres auditions.

Lundi 27 mai 2019 – Audition de M^{me} Catherine Drijard, coresponsable de la librairie Au Chien Bleu

M^{me} Drijard prend la parole et déclare être en faveur de cette pétition. Elle rappelle alors que la rue Leschot est semi-piétonne et reste très peu fréquentée par les voitures, ce qui est particulièrement agréable.

La présidente remarque qu'il y a donc une grande différence entre la situation actuelle et la situation précédente.

M^{me} Drijard acquiesce en remarquant que la situation actuelle n'a plus rien à voir avec ce qu'il en était jadis. Elle observe ainsi que la plupart de ses clients viennent à pied. Elle ajoute que sa collègue, M^{me} Véronique Gendre, considère que la zone piétonne est une nécessité. Elle pense que les lieux piétons sont très appréciés par les chalands et sont donc très fréquentés.

Un-e député-e PLR observe qu'une zone 20 n'est pas une véritable zone piétonne puisqu'il y a des voitures qui roulent au pas. Il ajoute avoir souvent entendu des craintes de la part de commerçants ayant peur de perdre des clients si leur rue devait devenir piétonne. Il se demande ce qu'il faut en penser.

M^{me} Drijard pense que cette opinion est infondée.

Un-e député-e PLR demande si d'autres commerçants ont exprimé des arguments négatifs à l'égard des zones piétonnes.

M^{me} Drijard répond par la négative en mentionnant n'entendre que des arguments positifs.

Un-e député-e S déclare avoir remarqué que la rue Leschot constitue une rue d'évitement pour les véhicules empruntant le boulevard des Philosophes, des véhicules qui roulent en l'occurrence rapidement.

M^{me} Drijard répond par la négative. Elle ajoute que les voitures prennent plutôt par la rue des Voisins.

Un-e député-e S mentionne que certains commerçants œuvrant dans le domaine du luxe craignent de perdre des clients si leur rue devait devenir piétonne. Il demande ce que M^{me} Drijard en pense.

M^{me} Drijard répète que cet avis est infondé. Elle ajoute que l'émir qui vient acheter une montre viendra avec son garde du corps. Elle pense qu'il est plus agréable de se balader à pied dans une ville.

Un-e député-e S demande si elle a le sentiment que sa rue est plus accidentogène avec la zone 20.

M^{me} Drijard répond par la négative en mentionnant que les voitures qui prennent cette rue savent qu'il faut rouler lentement.

Un-e député-e S demande si elle serait en faveur d'une extension de la zone de rencontre.

M^{me} Drijard acquiesce en déclarant que ce serait une bonne chose à la rue des Voisins, par exemple.

Un-e député-e PLR demande s'il y aurait un gain en supprimant totalement les voitures dans la rue Leschot ou si la situation est satisfaisante.

M^{me} Drijard répond que ce serait bien, mais elle pense que la situation est déjà satisfaisante.

Un-e député-e PLR demande pourquoi ce serait mieux.

M^{me} Drijard répond qu'elle serait plus ouverte et permettrait aux gens de se balader plus librement.

Un-e député-e PLR rappelle que cette rue était un enfer jadis.

M^{me} Drijard acquiesce.

Un-e député-e PLR observe que la situation actuelle est donc un purgatoire avec une option paradisiaque.

La présidente demande si cette zone de rencontre a permis de limiter la circulation.

M^{me} Drijard acquiesce.

Un-e député-e Vert-e demande si elle pense que son opinion est partagée par d'autres commerçants dans d'autres rues.

M^{me} Drijard répond ne pas avoir d'échanges avec les autres commerçants.

Un-e député-e Vert-e demande si le fait que des voitures continuent à circuler dans sa rue représente un plus pour elle.

M^{me} Drijard répond par la négative.

Un-e député-e UDC demande s'il y a des places de parc dans sa rue.

M^{me} Drijard acquiesce.

Un-e député-e UDC demande si elle a le sentiment que des clients iraient voir ailleurs s'ils ne pouvaient plus se garer dans cette rue.

M^{me} Drijard répond par la négative.

Un-e député-e UDC remarque qu'elle n'a pas un commerce de passage comme une boulangerie. Et il observe que les commerçants qui tiennent des commerces de passage sont généralement opposés aux zones piétonnes. Il se demande dès lors s'il y a des commerces de passage dans la rue Leschot.

M^{me} Drijard répond par la négative.

Un-e député-e UDC rappelle alors que dans une pétition préalable, des auditions avaient été menées démontrant que des commerçants tenant des commerces de passage étaient opposés aux zones piétonnes puisque le risque pour eux était de perdre des clients.

Un-e député-e PDC demande s'il y a déjà eu des interventions d'urgence dans sa rue, soit par le biais de la police soit par les pompiers, qui auraient été entravées par la zone de rencontre.

M^{me} Drijard répond par la négative en mentionnant que la rue est suffisamment large.

Un-e député-e MCG demande quel est le type de sa librairie.

M^{me} Drijard répond qu'elle est spécialisée dans la jeunesse.

Un-e député-e S demande quand sa rue est passée en zone de rencontre.

M^{me} Drijard répond que cet aménagement s'est fait il y a douze ans.

Un-e député-e S demande depuis quand elle est présente.

M^{me} Drijard répond avoir ouvert son commerce il y a dix ans.

Un-e député-e S demande si la situation de cette rue a été un facteur de choix pour son installation.

M^{me} Drijard acquiesce.

Lundi 17 juin 2019 – Audition de M^{me} Nathalie Hardyn, présidente du Groupement Transports et Economie (GTE), et de M^{me} Isabelle Fatton, secrétaire patronale (GTE)

M^{me} Hardyn prend la parole et déclare ne plus être présidente du GTE depuis quelques jours. Elle évoque alors la pétition et mentionne qu'une zone de rencontre donne la priorité aux piétons avec des aménagements spécifiques. Elle déclare que le GTE s'oppose aux demandes de cette pétition qui est soit une provocation, soit une ignorance de la législation actuelle, notamment du plan de la mobilité douce. Elle rappelle ensuite que la population genevoise a voté un compromis en matière de mobilité, entraînant une alliance en faveur de la loi actuelle qui donne la priorité à la mobilité douce et aux transports publics ainsi qu'un accès garanti à tous les usagers. Elle rappelle également que les électeurs de la Ville de Genève avaient refusé la création de 50 rues piétonnes. Elle constate, cela étant, que cette pétition risque de rouvrir en fin de compte la guerre des transports. Elle observe que cette pétition s'inscrit en effet dans une tendance s'opposant à la mobilité à Genève, tant motorisée que piétonnière. Elle évoque ainsi le projet de parking des Clé-de-Rive qui prévoit la piétonnisation de 20 000 m² et la suppression de 500 places en surface, un projet contre lequel certains se sont mobilisés. Elle pense que cette pétition, si elle était mise en œuvre, constituerait une entrave à la mobilité et notamment à celle des transports publics autant qu'à celle des transports professionnels, l'un des fers de lance du GTE. Elle répète qu'il existe plusieurs plans, le tout chapeauté par une stratégie mobilité 2030 et elle craint que l'administration passe son temps à faire des plans si cette pétition devait être acceptée.

M^{me} Fatton prend la parole à son tour et rappelle que le plan d'action de mobilité douce précise qu'il y a déjà 903 kilomètres de route en régime 20 et 30 à Genève. Elle pense que la thématique soulevée par la pétition devrait être intégrée dans la future version de la mobilité douce. Elle rappelle ensuite que l'ordonnance sur la signalisation routière stipule qu'une diminution de la vitesse peut être réalisée notamment en raison d'une perception difficile des dangers. Elle ajoute que de telles zones sont envisageables pour des situations

particulières qui doivent être étudiées au cas par cas. Elle remarque encore qu'il y a des caractéristiques qui permettent de créer ce genre de zone, autour de gares, ou dans des centres historiques. Cela étant, elle ne voit pas d'utilité à fermer des rues à proximité des bâtiments administratifs et elle mentionne qu'il y a de nombreuses zones de détente et de parc permettant aux enfants de jouer. Elle signale ensuite que quatre ans ont été nécessaires pour parvenir à un consensus avec les commerçants qui sont friands de zones et de places piétonnes avec des places de stationnement, mais non d'une solution hybride comme proposée par la pétition.

Un-e député-e Vert-e déclare qu'il se souvenait que les 50 rues piétonnes avaient été acceptées. Il remarque ensuite que la Suisse alémanique a plus facilement intégré le fait qu'il fallait réduire les émissions de CO₂ par deux d'ici 2050, et que les personnes devant circuler le plus librement étaient bien les entreprises qui ont besoin d'être livrées. Il observe à cet égard que des réflexions portent sur des technologies de remplacement et il aimerait en entendre un peu plus sur cette problématique. Il rappelle que l'urgence est actuelle, que les écoles polytechniques font de la recherche dans ce domaine et il se demande ce que les milieux économiques proposent en guise de solution.

M^{me} Hardyn répond que le GTE est opposé à cette pétition, mais elle mentionne que les milieux économiques ont été auditionnés par la commission des transports qui projette de réduire le stationnement, une perspective que le groupement soutient. Elle mentionne que le plus important est de conserver la possibilité de mobilité pour les entreprises. Elle ajoute que le GTE est également en faveur du parcage souterrain. Elle rappelle, cependant, que les émissions de CO₂ inhérentes au chauffage sont plus importantes que les émissions provenant des véhicules.

Un-e député-e PLR déclare qu'il y a non seulement le problème de la pollution, mais également le problème de la sécurité qui s'inscrit en filigrane de cette pétition. Il évoque alors l'audition d'une commerçante de la rue Leschot en déclarant qu'elle n'était pas très en faveur de ce projet. Il demande ensuite si une pareille zone serait de nature à faire diminuer les accidents et augmenter l'apport de clientèle. Il remarque ensuite que la guerre des transports n'est effectivement pas terminée et il observe une volonté de remise en question de l'accord qui avait été passé. Il se demande dès lors si cette pétition ne constitue pas un risque d'ouvrir plus largement encore cette guerre.

M^{me} Fatton répond que ce régime de zone 20/30 est très hybride. Elle remarque que si des gens circulent sur la chaussée, il y aura tout de même des véhicules qui passeront. Elle ne croit donc pas à cette solution.

M^{me} Hardyn déclare que les milieux économiques ont l'impression d'avoir fait beaucoup d'effort en matière de mobilité, en soutenant des mesures de restriction de stationnement ou le Léman Express par exemple. Elle pense donc que même s'il y a un changement de mentalité, les membres du GTE ont le sentiment que « le bouchon semble poussé très loin ». Elle ajoute que certains, au sein du GTE, ont des velléités de positions plus radicales.

Un-e député-e PLR demande ce qu'il en est des accidents.

M^{me} Fatton répond ne pas avoir de statistiques, mais elle déclare que lorsqu'une rue change de régime, il y a une phase d'éducation à assurer. Elle observe alors habiter dans une zone 30 et elle remarque que les automobilistes accélèrent entre les coussins berlinois.

Un-e député-e Vert-e demande quelles sont les avancées en matière de mobilité durable, trois ans après l'adoption de la loi.

M^{me} Hardyn répond que les autorités sont axées sur le projet du Léman Express et elle rappelle que les choses prennent beaucoup de temps à Genève, plus qu'en Suisse allemande.

Un-e député-e Vert-e demande si le GTE est prêt à attendre vingt ans pour la traversée du lac.

M^{me} Hardyn répond que la mobilité douce doit être développée.

Un-e député-e Vert-e demande quelle serait la position du GTE si cette pétition parlait de zone piétonne.

M^{me} Fatton répond que si un projet de places souterraines est lié, le GTE sera en faveur. Elle rappelle alors que le projet des Clé-de-Rive envisage la plus grande zone piétonne du canton. Elle signale également que le plan de mobilité douce prévoit un grand nombre de mesures et des pénétrantes dans les quartiers.

Un-e député-e Vert-e signale ensuite qu'il est également question de limiter la vitesse et elle pense qu'il faudrait pouvoir compter sur les milieux économiques pour faire respecter les diminutions de vitesse qui permettent d'apaiser les centres-villes.

M^{me} Hardyn rappelle que la LMCE prévoit des zones modulables en fonction des heures.

M^{me} Fatton signale qu'il n'y a pas que les voitures, mais également les vélos électriques qui représentent un danger.

Un-e député-e S déclare être étonné par la position du GTE à l'égard de cette pétition qui n'est pas très exigeante et il mentionne avoir l'impression que le GTE mène un combat d'arrière-garde. Il se demande si les milieux

économiques ne peinent pas à considérer les évolutions de la société en restant à un modèle des années 70. Il se demande dès lors si M^{me} Hardyn et M^{me} Fatton sont représentantes des commerçants, commerçants dont il a fait le tour à la rue Leschot et qui sont tous en faveur des zones de rencontre. Il rappelle par ailleurs que des villes comme Bâle ou Zurich, par exemple, ont toutes adapté leur voirie en sortant du « tout-bagnole ».

M^{me} Fatton répond que le GTE représente trois associations commerçantes sur douze, dont 19 grandes enseignes et quelque 90 commerces par ailleurs.

M^{me} Hardyn observe que le GTE représente les milieux de la mobilité, avec quelque 30 000 membres, et elle ne croit pas qu'il soit possible de taxer ces milieux de pro-bagnole. Elle rappelle que Genève est un canton qui attire et qui propose de nombreux emplois. Elle ajoute que le Léman Express changera certainement la situation puisque les pendulaires prennent volontiers les transports publics lorsque ces derniers sont de qualité. Elle déclare encore que le GTE a largement évolué depuis sa création et elle pense que les attaques répétées visent surtout la décroissance.

Un-e député-e S déclare avoir l'impression que le U lacustre ou la réduction du nombre de places de stationnement a été une concession de la part du GTE qui ne comprend pas les bienfaits de cette mesure. Il se demande par ailleurs si le GTE pourrait soumettre un questionnaire à ses membres sur la question de la mobilité.

M^{me} Hardyn déclare que ce sont les milieux économiques qui ont permis la création du Léman Express puisque des entreprises et des associations ont financé la campagne. Elle remarque que c'est le bureau du GTE qui prend les positions, avec l'unanimité de ses membres.

Un-e député-e S déclare comprendre les préoccupations des commerçants. Elle signale ensuite qu'en Allemagne, la vitesse est limitée dans les zones d'habitation, vitesse qui a un réel effet sur les conséquences des accidents. Elle demande ensuite quelle est la proportion de kilomètres placés en zone 20 ou 30.

M^{me} Fatton ignore la proportion.

Un-e député-e S déclare ensuite que le GTE n'est certainement pas opposé à des zones 20 ou 30 dans les rues qui n'abritent pas de nombreux commerces, comme la rue Peillonex à Chêne-Bourg.

M^{me} Hardyn déclare que la pétition demande le doublement de ces surfaces dans tous les quartiers de la ville de Genève. Elle pense qu'il est préférable d'étudier les possibilités dans le cadre du plan de mobilité douce.

Un-e député-e UDC demande si elles ont des statistiques, lorsqu'une rue subit un changement de régime, sur le nombre de commerces qui ferment ou qui se plaignent d'une baisse de leur chiffre d'affaires.

M^{me} Hardyn répond qu'il n'y a pas de statistique.

Un-e député-e UDC demande si le GTE reçoit des plaintes.

M^{me} Fatton acquiesce en déclarant que les plaintes portent sur la suppression de places de parc. Elle remarque ensuite que les interpellations lui parviennent le plus souvent lorsqu'il est trop tard.

Un-e député-e UDC remarque que les commerçants sont donc mal informés dès le début d'un projet.

M^{me} Fatton répond que c'est une hypothèse.

Un-e député-e UDC évoque ensuite la rue de Carouge en remarquant que de nombreuses boutiques ferment dans cette rue depuis une année ou deux. Il se demande quelle en est la raison.

M^{me} Fatton répond que c'est un problème de commerce en général, avec des magasins qui ne sont pas rénovés ou qui ne s'adaptent pas à leur clientèle. Elle pense donc que c'est une question de management plutôt que de circulation.

Un-e député-e MCG demande ce qui restera comme place à Genève pour rouler normalement si cette pétition est acceptée.

M^{me} Hardyn répond que c'est une vraie question.

Un-e député-e PLR déclare que si le monde change, avec la *pénalophylie*, l'ultra médiatisation et tout ce que propose la société moderne, il n'est guère possible d'accuser d'arrière-garde ceux qui s'y opposent. Il rappelle alors qu'il y a une loi sur la mobilité cohérente et équilibrée et il se demande si cette loi n'est pas également d'arrière-garde.

M^{me} Hardyn répond que le GTE estime que cette pétition n'a pas lieu d'être et retardera de nombreux projets.

Un-e député-e Vert-e remarque que les milieux économiques ont largement financé le Léman Express, un projet qui a par ailleurs entraîné de nombreuses retombées économiques. Et il se demande si les milieux économiques regrettent leurs investissements tant dans le tram que dans le Léman Express. Il rappelle que M. Gabriel Barrillier, en son temps, représentant de la FMB, était en faveur du Léman Express. Il se réjouit en l'occurrence du partenariat qui avait été passé entre les Verts et les milieux économiques et il constate à présent des regrets.

M^{me} Hardyn répond qu'il n'y a aucun regret. Elle ajoute que les entreprises souhaitent que leurs employés puissent venir travailler, d'une manière ou d'une autre.

Lundi 17 juin 2019 – Audition M. Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'EPFL

M. Kaufmann prend la parole et remercie la commission pour cette audition. Il déclare avoir lu la pétition et avoir une série de points à cet égard. Il évoque la redistribution de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes en déclarant que cet aspect lui semble important, ce d'autant plus que l'on assiste à une baisse de la motorisation des ménages depuis deux décennies tant en ville de Genève que dans sa couronne. Il précise que cette baisse est masquée par la hausse démographique. Il rappelle par ailleurs que le contexte genevois est le milieu le plus dense en Suisse et il pense que redonner de l'espace est donc important.

Il déclare ensuite que la question de la localisation lui semble importante en rappelant qu'il y a de nombreuses expériences d'apaisement dans des rues qui ne génèrent pas forcément une vitalité de l'espace public. Et il déclare que les zones de rencontre devraient donc être créées dans des lieux faisant sens sous l'angle social. Il signale ensuite que les villes suisses ont très peu d'espace public, par rapport aux villes du sud. Il remarque donc que la réduction de la circulation vise le plus souvent à favoriser d'autres modes de circulation et non la dimension sociale. Il ajoute que des espaces de rencontre véritables sont donc nécessaires et il ne croit pas que ces espaces soient très pertinents pour la circulation.

Il signale ensuite que de nombreuses places à Genève sont des carrefours et non de véritables places, ce qui est regrettable. Il rappelle ensuite que des efforts ont été réalisés à proximité des gares qui doivent être inaugurées le 15 décembre et il pense qu'il serait bon de prévoir de vrais espaces de rencontres à proximité de ces gares.

La présidente demande ce qu'il faut penser de la rue Leschot.

M. Kaufmann déclare bien connaître cette rue. Il rappelle qu'il y avait plusieurs commerces dans cette rue et il remarque qu'avoir fermé cette rue a entraîné la création d'un véritable lieu de rencontre. Il précise que ces espaces de rencontre n'ont pas besoin d'être immenses.

Un-e député-e S observe que le GTE ne comprend pas très bien ces espaces de rencontre, considérés comme hybrides. Il ajoute que les commerçants semblent préférer des zones piétonnes.

M. Kaufmann déclare qu'une zone de rencontre limite la vitesse à 20 km/h. Il ajoute qu'il est important pour des commerçants et des habitants de pouvoir accéder ponctuellement en voiture. Il remarque qu'il convient donc d'être plus fin avec une solution de ce type qui permet potentiellement de créer des lieux socialement pertinents. Il estime que la mixité des moyens de transport est intéressante et qu'une voiture se maîtrise.

Un-e député-e S évoque ensuite le projet des Clé-de-Rive et il demande s'il s'agit d'une solution ou simplement d'un problème qui est déplacé.

M. Kaufmann répond que cela dépend de la destination de ces places. Il mentionne que si les 900 places sont destinées à des pendulaires, il n'y aura pas de gain. Mais il remarque que si ces places sont proposées aux habitants des Eaux-Vives qui souffrent du manque de places de stationnement en libérant l'espace en surface, la proposition peut être intéressante.

Il rappelle en outre qu'il est difficile de frauder dans un parking souterrain, contrairement aux places en surface. Il rappelle qu'une amende par semaine de la fondation des parkings coûte toujours moins cher qu'un abonnement.

Un-e député-e PLR demande ce que signifie « socialement pertinent ».

M. Kaufmann déclare que Genève a l'art de créer des places, comme la place de l'Octroi, socialement mortes, sans vie et sans activité. Cela étant, il mentionne qu'il est plus facile de réaménager la place de l'Octroi que la place des Eaux-Vives dont les activités généreraient inévitablement une vie intense.

Un-e député-e PLR déclare que les lieux socialement pertinents génèrent également des nuisances puis des pétitions et il demande quelles sont les solutions miracles.

M. Kaufmann répond qu'une boîte de nuit s'était installée à Châtelaine, générant des nuisances. Mais il se demande ce qui pourrait causer des nuisances supplémentaires sur la place des Eaux-Vives où il existe déjà des terrasses. Il se demande s'il y a des nuisances sonores à la place Longemalle.

La présidente répond par la négative en déclarant que rien n'est ouvert la nuit.

Un-e député-e PLR déclare qu'il y a de nombreuses plaintes provenant de la Jonction où il y a de nombreux établissements.

M. Kaufmann déclare qu'il y a des disparités grandissantes entre les modes de vie, et il pense que la bienséance devrait se réguler de manière naturelle.

Un-e député-e MCG remarque qu'il existe également de nombreux espaces de rencontre, parallèlement aux places qui sont utilisées comme des carrefours. Elle se demande alors ce qu'il faut comprendre par espace de rencontre vis-à-vis des zones apaisées proposées dans la pétition. Elle évoque encore la Plaine de Plainpalais qui est morte.

M. Kaufmann répond que la plaine de Plainpalais permet de grandes manifestations ponctuelles comme le cirque ou le marché aux puces. Il déclare ensuite que les zones de rencontre ne supposent pas forcément la disparition totale des voitures, mais des ambiances douces, informelles où les uns et les autres peuvent accéder. Il observe ensuite qu'il est difficile de faire vivre les quais, à l'exception de l'été, contrairement à la place des Charmilles qui pourrait être un lieu socialement pertinent.

Un-e député-e Vert-e déclare que de nombreux textes ont été votés à Genève, avec des levées de boucliers provenant des mêmes milieux. Elle se demande comment expliquer cette situation particulière à Genève et la lenteur des évolutions, malgré l'adoption de textes de loi.

M. Kaufmann répond que la situation des politiques de transport est cristallisée depuis longtemps. Il ajoute que la question de la mobilité à Genève s'est construite comme un objet partisan, ce qui n'est pas le cas dans d'autres villes comme Bordeaux. Il pense donc qu'il serait nécessaire de sortir de cette logique. Il ne voit pas pourquoi la défense de l'automobile est en l'occurrence un front de la droite et que la défense des vélos en est un de la gauche. Il signale avoir été invité à l'assemblée générale de l'ASTAG et il déclare avoir indiqué ne pas comprendre pourquoi l'ASTAG était alignée sur la politique du TCS puisque son intérêt est de permettre aux chauffeurs professionnels de mieux circuler. Il pense dès lors qu'il faudrait continuer dans ce sens.

Un-e député-e PDC remarque qu'il souligne surtout la pertinence sociale et elle se demande s'il existe une liste des lieux qui feraient sens.

M. Kaufmann ne pense pas que cette liste existe, mais il remarque qu'il serait possible d'étudier ces endroits. Il ajoute qu'il donnerait la priorité aux lieux qui ont des commerces, sans oublier les communes suburbaines.

Un-e député-e PLR évoque la place Cornavin et il se demande si cet espace de rencontre n'est pas emblématique d'un échec.

M. Kaufmann répond que c'est un espace de circulation. Il ajoute que la place est totalement inhospitalière.

La présidente intervient et déclare que le paradoxe est qu'il y a très peu d'accidents à Cornavin puisque le contexte force les gens à être très attentif.

M. Kaufmann acquiesce, mais il remarque c'est tout de même un problème.

Un-e député-e PLR demande alors s'il est juste de dire qu'une zone de rencontre ne peut fonctionner que si l'on y réduit le trafic.

M. Kaufmann répond qu'il y a peu de voitures individuelles sur cette place, mais des taxis, des trams et des bus. Il mentionne que tous les espaces de cette place sont dévolus à la circulation, ce qui pose un réel problème.

Un-e député-e S évoque la possibilité d'avoir des couloirs piétons depuis la gare et elle se demande si des zones de rencontre doivent être liées à ces couloirs.

M. Kaufmann répond qu'entre le centre sportif de Sous-Moulin et la gare de Chêne-Bourg, il y a 800 mètres et il observe qu'il n'y a même pas de trottoir continu. Il remarque qu'il y a un problème de manque de réflexion passé un certain éloignement de l'infrastructure. Il observe alors que des zones de rencontre sont nécessaires pour s'arrêter, permettre aux enfants de jouer, des zones représentant des lieux de destination et pas forcément des lieux de passage. Il remarque, cela étant qu'il est évidemment possible de lier des zones de rencontre à des couloirs piétons.

Un-e député-e S remarque que le piéton n'est pas considéré comme « moyen de déplacement » et elle pense qu'une certaine cohérence manque entre les espaces permettant aux piétons et aux cyclistes de se déplacer.

M. Kaufmann remarque qu'il y a eu un report vers la marche très nette au cours des trente dernières années et il se demande s'il ne faudrait pas imaginer un redimensionnement de l'espace public en fonction des usages réels. Il rappelle que la Ville de Genève faisait office de référence avec son plan de mobilité piétonne conçu par Marie-José Wiedmer-Dozio, il y a quelques années, et il remarque que ce plan a été abandonné depuis lors.

Il évoque alors la gare des Eaux-Vives où les passagers du Léman Express vont débarquer et il remarque que le tram ne parviendra pas à embarquer tout le monde. Il ajoute qu'il serait dès lors nécessaire d'avoir un aménagement piéton qui descende vers Rive. Il remarque qu'il devrait être également possible d'imaginer des solutions entre Cornavin et la place Bel-Air.

La présidente remarque que les transports publics ont également augmenté au cours des trente dernières années.

M. Kaufmann acquiesce en déclarant qu'il y a eu une augmentation de l'utilisation des transports publics, mais il remarque que l'on reste tout de

même dans l'épaisseur du trait compte tenu de l'augmentation démographique.

Un-e député-e MCG remarque qu'une gare est un lieu d'où on part et où on arrive et elle s'étonne que M. Kaufmann souhaite en faire un lieu de rencontre.

M. Kaufmann observe que fixer des rendez-vous dans une gare est intéressant puisque ces lieux sont aisément atteignables. Il signale en l'occurrence avoir rendez-vous deux fois par mois à Cornavin avec des collègues français pour des séances de travail.

Un-e député-e MCG remarque qu'il y a pourtant de nombreux établissements au Mont-Blanc.

M. Kaufmann répond qu'il voit mal fixer un rendez-vous professionnel au McDonald's.

Un-e député-e S évoque le réchauffement climatique et il observe que créer des coulées vertes, par exemple, implique de gagner des espaces sur le béton et le bitume.

M. Kaufmann déclare qu'il n'y a jamais de vrai choix opéré à Genève et il pense qu'il est nécessaire à présent de faire des choix en faisant preuve de courage politique. Il pense en l'occurrence que la mise en place du Léman Express le 15 décembre est une opportunité pour récupérer de l'espace, sans que cela nuise à personne.

Un-e député-e MCG demande comment améliorer la mobilité piétonne en ville.

M. Kaufmann pense que créer des continuités avec des feux dont les rythmes sont rapides serait une solution.

Lundi 24 juin 2019 – Audition de M. Thomas Wenger, président de la Coordination transports et déplacements (CTD), M. Marco Ziegler, membre de Mobilité piétonne, et M. Louis-Phillippe Tessier, membre de Pro Vélo

M. Wenger prend la parole et déclare que la CTD soutient clairement cette pétition puisque ses buts sont de promouvoir une politique respectueuse de la mobilité, de respecter les ordonnances OPAIR et OPB et d'améliorer la sécurité des usagers. Il ajoute qu'il promet donc le développement et l'amélioration du réseau de transport collectif, des liaisons ferroviaires, des P+R et des zones à trafic limité. Il rappelle encore que la population a voté en faveur de l'initiative 144 en faveur de la mobilité douce, ainsi que de la LMCE, en 2016. Il rappelle que la CTD aimerait que la LMCE soit mise en

application plus rapidement, une loi qui stipule en l'occurrence des précisions sur les déplacements piétonniers et cyclistes. Il remarque que la LMCE priorise les modes de transport selon les zones, les zones 1 et 2 étant dédiées prioritairement à la mobilité douce et aux transports publics. Il ajoute qu'il est également question de restreindre les accès aux autres modes de transport. Il mentionne que la loi démontre donc une volonté pour le développement des zones de rencontre.

Il rappelle que ces dernières figurent dans les articles 106 et 32 de la loi sur la circulation routière. Il mentionne encore que la vitesse maximale est fixée à 20 km/h à l'intérieur de ces zones, et il observe que des marquages ou des éléments peuvent être installés pour faire respecter cette vitesse. Il rappelle en outre qu'il existe 15 zones de rencontre en ville de Genève, soit une vingtaine sur l'ensemble du canton. Il précise qu'il existe 500 zones de rencontre sur l'ensemble du pays. Il rappelle encore que les zones de rencontre permettent d'améliorer la qualité de vie, des zones de rencontre négociées le plus généralement avec les habitants. Il signale encore qu'à Bâle, ce sont des enfants qui ont dessiné les panneaux de signalisation des zones de rencontre. Il ajoute que les contextes proches des gares et des rues commerçantes sont les plus pertinents ainsi que les centres historiques. Il observe également que ces zones de rencontre favorisent les commerces, comme sont venues le démontrer plusieurs études.

M. Ziegler souligne que le site www.zonederencontre.ch énumère les bonnes pratiques à respecter. Il ajoute qu'il existe différents objectifs pour les zones de rencontre et il mentionne qu'il est nécessaire de bien analyser en amont les situations. Il remarque alors que la ville de Berne avait une longueur d'avance avec de nombreuses zones 30 qui se sont transformées avec le temps en zones de rencontre. Il pense que Genève doit également partir de l'existant. Il rappelle que le CA de la Ville de Genève, en 2010, recensait 30 zones de rencontre. Il ajoute que les outils mis en place existent de longue date, mais il remarque que leur application est très difficile. Il observe que le plan directeur des chemins piétonniers a ainsi été proposé en 2004, et il remarque que ce travail qui liste tout un programme de travaux possibles est disponible. Mais il mentionne que ce programme nécessite des moyens et une volonté politique.

M. Tessier observe qu'il serait nécessaire de préciser les déplacements cyclistes dans le cadre de ces zones. Il remarque que s'il est question de faire passer un flux cycliste de transit sur une zone de ce type, il convient d'être très attentif à l'aménagement afin d'éviter les dangers.

Un-e député-e S remarque que le groupe GTE entendu la semaine passée a eu des mots très forts contre cette pétition, en parlant notamment de

provocation, et il demande si des projets ont été retardés et si la guerre des transports pourrait être rouverte. Il demande ensuite quelle est la représentation des milieux économiques et commerçants au sein de la CTD.

M. Wenger déclare qu'il existe des projets comme Clé-de-Rive qui divisent les uns et les autres, mais il pense que depuis le vote de la LMCE la situation s'est calmée. Il remarque qu'une dynamique politique a permis de parvenir à un consensus. Il pense donc qu'il y a un certain armistice. Il mentionne ensuite que cette pétition ne déterre pas la hache de guerre, ce d'autant plus qu'elle s'inscrit dans le cadre de la loi. Il observe ensuite qu'il n'y a pas de représentants des milieux commerçants au sein de la CTD, ces derniers étant dans les rangs du GTE.

M. Ziegler signale ensuite que des zones de transition sont nécessaires et il mentionne que Strasbourg est un exemple emblématique avec des aménagements construits dans une continuité tant pour les stationnements de voitures que pour les vélos et les piétons. Et il remarque que la zone de rencontre est un outil d'un arsenal bien plus complet.

M. Wenger rappelle encore que les normes OPair et OPB ne sont pas toujours respectées à Genève et il mentionne que la mise en place de zones de rencontre relève des moyens à mettre en œuvre pour ce faire.

La présidente indique que le GTE précisait qu'il n'est pas forcément possible de répliquer à l'infini l'exemple de la rue Leschot.

Un-e député-e S demande quelles sont les références des études portant sur les conséquences sur le commerce. Elle évoque ensuite l'audition du professeur Kaufmann qui indiquait qu'il manque des places aménagées servant de destination. Elle se demande encore quel est l'avantage de la zone de rencontre par rapport à une zone 30.

M. Tessier répond qu'il fera parvenir les références des sources évoquant les conséquences sur le commerce. Il signale ensuite que les priorités sont très claires dans les zones de rencontre, ce qui n'est pas forcément le cas dans une zone 30. Il rappelle que cette cohabitation n'est pas forcément existante. Il observe qu'une place a une portée évidente, alors que dans un espace comme celui qui est projeté pour Clé-de-Rive, la situation sera bien plus floue.

M. Ziegler rappelle qu'il est question de connaître l'usage des places. Il remarque que la Ville de Genève avait un programme d'embellissement de ses places, notamment à Longemalle ou Simon-Goulart, et il remarque que l'idée est de créer un réseau complet. Il répète que le plan piéton précise ces différents éléments. Il signale ensuite qu'il n'y a pas de provocation puisque ces projets s'inscrivent dans le cadre de la LMCE.

M. Tessier évoque alors l'ouvrage « Pour des villes à échelle humaine ».

M. Wenger répète que la zone de rencontre permet une meilleure convivialité comme le démontrent les exemples de Spielstrasse à Bâle.

Un-e député-e Vert-e demande s'il ne serait pas préférable de se battre pour des zones piétonnes accessibles aux vélos de manière à exclure, lorsque cela est possible, les voitures, plutôt que pour des zones 30. Elle se demande s'il n'y a pas une concurrence entre les deux options.

M. Wenger répond qu'il y a tellement de situations différentes qu'il est bon d'avoir différentes options. Il observe ainsi qu'il serait impossible de passer la rue de Saint-Jean en zone 20, alors que la rue du Beulet pourrait être placée en zone de rencontre. Il déclare que la démarche ne peut donc être que du cas par cas.

Un-e député-e MCG déclare que le concept de zone de rencontre est intéressant. Cela étant, il ajoute avoir l'impression que si la pétition devait être appliquée, c'est l'ensemble de Genève qui serait placé en zone de rencontre.

M. Wenger déclare qu'il est question de doubler le nombre de zones de rencontre d'ici une dizaine d'années, et il remarque que vu le nombre de zones de ce type, cette proposition ne semble pas exagérée.

Un-e député-e MCG demande ce que signifie le « etc. » qui figure dans la pétition.

M. Ziegler déclare qu'il s'agit de faire l'analyse des espaces afin de distinguer les endroits les plus pertinents. Il rappelle que la LMCE acte le fait que la Ville de Genève sera en zone 30 à l'exception des axes principaux. Il pense que le doublement des zones de rencontre n'est pas un problème, mais il mentionne qu'il est nécessaire de prioriser les mesures.

Un-e député-e PDC remarque que le professeur Kaufmann trouverait plus intéressant d'avoir un objectif visant une cohérence sociale plutôt qu'un simple doublement de ces zones.

M. Wenger répond que l'objectif n'est pas de doubler aveuglément le nombre de zones de rencontre, mais d'intervenir de manière qualitative.

La présidente déclare que la loi de 2016 est devenue la référence et elle se demande dès lors en quoi cette pétition peut être utile puisqu'elle reprend les éléments de la loi.

M. Wenger répond que ce n'est pas la CTD qui a signé cette pétition, mais il remarque qu'il n'y a pas non plus de raison de refuser cette pétition qui s'inscrit dans le cadre de la loi. Il ajoute que certains aimeraient peut-être une application plus rapide de la loi. Il pense en l'occurrence que la LMCE

serait appliquée plus rapidement si les associations du GTE arrêtaient de déposer des recours.

La présidente demande quels sont les exemples de réalisation les plus intéressants.

M. Tessier répond que la zone piétonne de Carouge est très intéressante. Il pense que cette zone est également très positive pour les habitants.

M. Ziegler ajoute que la Vieille-Ville est également en zone de rencontre. Il remarque que ce périmètre est assorti de mécanismes supplémentaires. Il mentionne alors que cette pétition est une piqûre de rappel. Il déclare encore que l'OCT a créé un groupe de travail qui œuvre sur trois axes et il pense que ce dernier devrait s'étendre à la question des axes piétons.

M. Tessier évoque la zone piétonne à proximité de Payot et il pense que la qualité de cette zone n'a guère été travaillée. Il déclare qu'il est donc nécessaire de travailler plus avant sur la qualité de ces projets.

Lundi 26 août 2019 – Discussion de commission et décision

Un-e député-e Vert-e déclare que son groupe soutient cette pétition qui revêt un grand intérêt. Elle pense qu'il faut considérer ces zones de rencontre positivement tant pour les habitants que pour le commerce.

Un-e député-e S déclare que son groupe soutient également le renvoi de cette pétition. Il ajoute que la piétonnisation trop rapide braque les fronts alors que le développement de ce genre de zone permet de mobiliser les réflexions. Il signale que Genève a un retard à rattraper en comparaison avec la Suisse allemande.

Un-e député-e PLR déclare que son groupe estime que cette pétition pose une excellente question, mais propose une réponse plus ambiguë compte tenu du nombre important de cas de figure. Il ajoute que son groupe propose donc le dépôt de cette pétition.

Un-e député-e MCG remarque que son groupe déposera également cette pétition.

Un-e député-e UDC déclare que son groupe déposera également cette pétition. Il pense en effet que les commerçants de la rue Leschet ne sont pas complètement représentatifs du commerce genevois. Il rappelle par ailleurs l'audition du professeur Kaufmann qui expliquait qu'il ne faut surtout pas créer de généralités. Il rappelle encore que les zones de rencontre sont les lieux qui créent le plus de conflits entre les différents modes de mobilité.

Un-e député-e PDC mentionne que le PDC choisira également le dépôt de cette pétition. Elle observe, cela étant, que cette problématique ne devrait plus représenter un clivage gauche-droite.

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2062 au Conseil d'Etat :

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Abst. :	–

Le renvoi au Conseil d'Etat est refusé.

La présidente passe au vote du dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la P 2062 :

Oui :	9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	5 (3 S, 2 Ve)
Abst. :	–

Le dépôt pour information sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Pétition (2062-A)

pour un développement des zones de rencontre

Mesdames et
Messieurs les députés,

Afin de réduire le bruit, les nuisances et l'insécurité liés au trafic routier et afin de créer des espaces de convivialité, les soussigné-e-s demandent que le canton de Genève et la Ville de Genève établissent **un plan de développement et de réalisation de zones de rencontre**.

Ce plan devra prévoir au minimum **le doublement du nombre de tronçons limités à 20 km/h d'ici à 2028, par rapport à la situation de 2018**.

Ces zones apaisées devront se situer en priorité dans les zones I (hypercentre) et II (centre) et **dans tous les quartiers d'habitation à densité moyenne à forte**, à proximité des écoles, des homes pour personnes âgées, des maisons de quartier, des commerces de proximité, des administrations communales et cantonales, etc.

N.B. 431 signatures
actif-traffic
Case postale 325
1211 Genève 19

Date de dépôt : 14 octobre 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Delphine Klopfenstein Broggini

Mesdames et
Messieurs les députés,

A Genève, 30% des émissions de CO₂ sont imputables aux transports individuels motorisés. En parallèle, près de 80% de la population urbaine genevoise souffre de nuisances liées à l'excès de bruit, en particulier celui des routes, et le réseau de mobilité douce peine à faire sa place : la part modale des cyclistes n'atteint pas 7% de l'ensemble des déplacements. Ce tableau succinct mais très parlant révèle l'ampleur du potentiel pour améliorer la qualité de vie dans notre canton.

Plusieurs leviers existent pour une meilleure qualité de vie. Cette pétition a ciblé la question de la vitesse sur les routes et la convivialité dans les quartiers : elle propose de développer les zones de rencontre. La pétition le dit clairement : « Ces zones apaisées devront se situer en priorité dans les zones I (hypercentre) et II (centre) et dans tous les quartiers d'habitation à densité moyenne à forte, à proximité des écoles, des homes pour personnes âgées, des maisons de quartier, des commerces de proximité, des administrations communales et cantonales, etc. ». En demandant de doubler le nombre actuel de zones de rencontre en 10 ans d'ici à 2028, c'est-à-dire de passer de 30 à 60, la pétition cherche à pacifier la ville. La mesure n'est ni excessive ni révolutionnaire : avec une trentaine de nouvelles zones de rencontre, Genève serait encore et toujours en deçà de la moyenne des villes suisses allemandes.

Qu'entend-on réellement par zone de rencontre ?

La zone de rencontre n'empêche pas la circulation, elle la calibre en fonction de son environnement. En effet, dans ces zones, les véhicules motorisés peuvent circuler, mais leur vitesse ne doit pas dépasser 20 km/h. L'espace est partagé avec les autres usagers et usagères et la priorité est donnée aux piétons qui peuvent traverser la route à tout endroit. Ces piétons sont en général les habitant-e-s de la zone mais aussi les client-e-s des

commerces, les écolier·ère·s ou les patient·e·s d'un établissement du quartier. De ce fait, les piétons peuvent utiliser toute la chaussée pour des activités de jeu, de sport, d'achat, de déplacement, de flânerie ou de rencontre.

Le site de Mobilité piétonne Suisse, l'association des piétons, le précise : « Les zones de rencontre sont autorisées par la législation suisse depuis le 1^{er} janvier 2002. Elles sont régies par l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, qui en définissent les conditions et les règles d'introduction. Elles peuvent être instaurées sur des routes secondaires dans des quartiers résidentiels ou commerciaux. »

Retard en la matière à Genève

500 zones de rencontre existent en Suisse, dont 111 à Berne ou 80 à Bâle-Ville. A Genève, elles sont 30 et réparties entre la rue Leschet, les Rues Basses ou la Vieille-Ville. Quelques-unes toutefois ont vu le jour sur la rive droite du côté de Saint-Jean, mais elles ne sont pas toujours respectées. Si à Berne elles sont presque quatre fois plus nombreuses qu'à Genève, elles sont aussi bien distribuées sur l'ensemble du territoire de la ville, pouvant s'étendre à tout un quartier. A Genève, nous avons non seulement un retard à rattraper mais aussi un cadre légal, plébiscité par la population, qui justifient tous les moyens pour réaliser les objectifs de la pétition. En effet, en juin 2016, plus de 67% des votant·e·s acceptaient la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, stipulant qu'en zones 1 et 2, la priorité d'aménagement et de gestion du trafic est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

Pourquoi les zones de rencontre sont-elles nécessaires et efficaces ?

La liste dressée par les pétitionnaires est exhaustive. La zone de rencontre permet :

- une meilleure fluidité des déplacements piétons ;
- une meilleure sécurité pour les usager·ère·s vulnérables (enfants, personnes âgées, etc.) ;
- un réaménagement de l'espace public pour que les habitant·e·s se réapproprient leurs rues et que les enfants puissent y jouer ;
- une diminution du bruit, de la pollution de l'air et du stress lié au trafic motorisé ;
- un apaisement bénéfique pour le développement des terrasses et des commerces de proximité ;

- une meilleure convivialité dans les quartiers, favorisant la création de lien social.

D'autres mesures sont toutefois complémentaires aux zones de rencontre. Comme le déploiement d'un réseau cyclable sûr et attractif, notamment la création de voies vertes (comme stipulé dans la motion 2576), la piétonnisation de véritables places ainsi que le développement de cheminements piétons suffisamment larges, ou encore la poursuite de l'évolution des transports publics et le lancement du Léman Express deuxième génération.

Pourquoi placer la vitesse au centre ?

Pointer la vitesse des véhicules motorisés va dans la juste direction. Si la pose de revêtements phonoabsorbants permet de limiter le bruit des voitures et des motos, la réduction de la vitesse est une des mesures les plus efficaces. Car elle a non seulement un impact sur la pollution sonore mais aussi sur la sécurité. L'Office fédéral de l'environnement OFEV le dit clairement sur son site : « Réduire la vitesse autorisée est une mesure simple pour rendre le trafic routier moins bruyant. En abaissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h par exemple, on réduit les émissions sonores d'environ 3 dB, ce qui correspond à une diminution du trafic d'environ 50%. Dans ce domaine également, la réduction de la gêne ressentie est plus grande que la réduction effective du bruit, les pointes de bruit incommodantes étant éliminées de façon plus que proportionnelle. » A cela s'ajoute la sécurité gagnée, en particulier pour les usager·ère·s de la chaussée les plus vulnérables, à savoir les piétons, les cyclistes et, dans ces catégories, naturellement les enfants et les personnes âgées.

Les zones de rencontre sont encore trop peu répandues en Suisse romande et en particulier à Genève. Pour mieux connaître le rôle essentiel de ces aménagements dans nos villes, deux références en la matière : <https://zonederencontre.ch/> et <https://rue-avenir.ch/>.

A l'heure de la crise climatique, il s'agit d'opérer de vrais choix en matière de mobilité et de donner toutes ses chances à la mobilité douce. Un choix responsable pour apporter une meilleure qualité de vie aux habitant·e·s, maintenir une attractivité pour les commerces de proximité, assurer une sécurité dans le déplacement des piétons et cyclistes, réduire l'empreinte des véhicules individuels motorisés. Pour toutes ces raisons, nous vous encourageons, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à soutenir cette pétition.

Date de dépôt : 14 octobre 2019

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Sylvain Thévoz

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pourquoi est-il raisonnable de soutenir cette pétition ?

Cette pétition soumise au Grand Conseil a été lancée en mars 2019 par l'association actif-traffic, présente en Suisse depuis plus de 25 ans et qui milite pour la mobilité douce, la mobilité d'avenir et les transports publics. Cette pétition a obtenu plus de 430 signatures. Elle a été déposée auprès du Grand Conseil ainsi qu'auprès du Conseil municipal de la Ville de Genève. Ses buts ? Promouvoir une politique favorisant la mobilité, et respectant l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et améliorer la sécurité des usagers et usagers.

Cette pétition demande quelque chose de très simple, et qui est déjà largement répandu dans d'autres villes de Suisse : que le canton et la Ville de Genève établissent un plan de développement et de réalisation des zones de rencontre dans l'objectif de réduire le bruit, les nuisances et l'insécurité liés au trafic routier et d'ainsi créer des espaces de convivialité. Elle demande un doublement minimum du nombre de zones de rencontres en 10 ans, soit d'ici 2028, l'équivalent de trois nouvelles zones par an durant 10 ans. Cela est modeste et parfaitement réalisable. Ce doublement pourrait aussi être entendu en termes de surface des zones de rencontre. Ces zones devront se situer en priorité dans les zones 1 et 2, définies par le découpage cantonal, suite à la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), tout en mettant l'accent sur les zones sensibles où il y a des écoles, des EMS, des commerces de proximité, etc.

Cette pétition découle en droite ligne de la LMCE, acceptée en votation populaire en juin 2016 par plus de 67% des votant.e.s. Cette loi stipule qu'en zones 1 et 2, la priorité d'aménagement et de gestion du trafic est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. La vitesse en zone 1 est au maximum de 30 km/h. L'accès à ces zones pour les autres modes de transport

est restreint, les zones à priorité piétonne sont favorisées. La loi ancre une volonté pour le développement des zones de rencontre. Il est temps de la mettre en œuvre, de passer à l'action afin de respecter cette votation populaire.

La population a également voté en faveur de l'initiative 144 « Pour la mobilité douce (initiative des villes) » en 2016. Les zones de rencontre permettent d'améliorer la qualité de vie. Les normes OPAIR et OPB ne sont toujours pas respectées à Genève, ce qui pécore le niveau de la santé, et occasionne des coûts faramineux en termes de santé publique.

Qu'est-ce qu'une zone de rencontre ?

Pour rappel, les zones de rencontre désignent des zones où le trafic motorisé est limité à 20 km/h, où les piétons ont la priorité et peuvent traverser partout. Du stationnement peut exister dans ces zones, mais il doit rester relativement modeste. On peut comprendre qu'il soit important pour des commerçants et des habitants de pouvoir y accéder ponctuellement en voiture. La zone de rencontre ménage cette possibilité. C'est donc un bon compromis qui permet aussi de créer des lieux socialement pertinents.

Il existe des zones à vitesse limitée de 3 types : zone piétonne (10 km/h maximum), zone de rencontre (20 km/h), zone 30 (30 km/h). Il existe déjà 500 zones de rencontres en Suisse, dont 111 à Berne, 80 à Bâle-Ville, et seulement... 30 à Genève (dont la moitié en ville de Genève) ! A Berne, ces zones sont distribuées sur l'ensemble du territoire de la ville. Il en existe donc de différents types : des zones classiques (20 km/h maximum) ouvertes à tous types de transport, des zones pour le jeu avec un dessin à l'entrée de la rue montrant que les enfants peuvent jouer sur la rue ; des zones de rencontre avec un accès restreint des véhicules motorisés (seulement à certaines heures). L'accès restant toujours possible pour les résidents. La taille et l'horaire de l'accès à ces zones rendent ces dernières très flexibles. A l'intérieur des zones de rencontre classiques, il existe différents types d'aménagements. A Bâle, ce sont des enfants qui ont dessiné les panneaux de signalisation des zones de rencontre. Le potentiel participatif est élevé. (Voir annexe.)

Des exemples réalistes qui montrent les bienfaits des zones de rencontre

A Genève, la rue Leschot était une rue viciée avec le passage de 5000 véhicules par jour et beaucoup de pollution. Aujourd'hui, il s'agit d'une rue pacifiée, avec un accès garanti aux véhicules motorisés des riverains.

Le boulevard du Pont-d'Arve, deux rues plus loin, montre quelle catastrophe de pollution et de nuisances sonores perdure, si nous ne faisons rien.

Si les accès à des parkings souterrains rendent difficile la piétonnisation complète des rues, les zones de rencontre permettent un compromis réaliste. Aménager des espaces en zone de rencontre n'est pas coûteux. Les commerces en profitent largement, car la clientèle revient dans des espaces agréables où elle peut déambuler. Une commerçante de la rue Leschot est venue en commission témoigner du caractère bénéfique pour le commerce de cette zone de rencontre et de la satisfaction des commerçant.e.s du quartier. L'aménagement de la rue Leschot a eu lieu il y a 12 ans. Le fait que cette rue ait été une zone de rencontre a été un facteur décisif pour s'y installer. D'expérience, les commerçant.e.s ont toujours un peu peur de ces zones, mais par la suite ils constatent qu'ils en bénéficient fortement. Les habitant.e.s ont davantage tendance à y flâner et y fréquentent davantage les commerces. C'est également ce qui est en train de se passer au quai des Bergues, aménagé par la Ville de Genève, où les commerçant.e.s d'abord très réticent.e.s souhaitent maintenant aller plus loin dans la piétonnisation. Il y a de nombreux exemples également en Suisse alémanique qui illustrent le caractère bénéfique pour l'économie de limiter l'emprise des voitures, renforcer les centres-villes et les rendre plus conviviaux. Les zones de rencontre sont en cela, parmi d'autres, un outil idéal. L'exemple des zones de rencontre en ville de Carouge est également là pour le prouver.

Dépasser les positions dogmatiques : pour une mobilité et une qualité de vie meilleures

Il est de la responsabilité des député.e.s de trouver rapidement des solutions, pour apaiser, pacifier, les quartiers en ramenant le trafic automobile à sa juste place et en évitant la confrontation entre voitures et piéton.ne.s. Il serait incompréhensible qu'une majorité du parlement campe sur des positions hostiles à la mobilité douce, considérant l'évolution des villes et des technologies liées à la mobilité. M. Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), a eu l'occasion de rappeler en commission l'importance de redistribuer l'espace public au profit des piéton.ne.s et des cyclistes. Les scientifiques constatent une baisse significative de la motorisation des ménages depuis deux décennies tant en ville de Genève que dans sa couronne. Redonner de l'espace aux habitant.e.s est donc important. Les zones de rencontre répondent à un véritable besoin. La réduction de la circulation permettra de favoriser d'autres modes de circulation, mais aussi de renforcer la dimension sociale dans les quartiers.

La venue du Léman Express nous invite particulièrement à fournir des efforts à proximité des gares qui seront inaugurées à la fin de l'année afin de gérer d'importants flux piétons et cyclistes. Les trams ne parviendront malheureusement pas à embarquer tout le monde. La marche, si elle est encouragée, est un élément de mobilité fondamentale. Il y a d'ailleurs eu un report vers la marche très important au cours des trente dernières années, malgré un retard dans les infrastructures. La Ville de Genève faisait office de référence avec son plan de mobilité piétonne conçu par Marie-José Wiedmer-Dozio, il y a de cela quelques années.

De véritables choix politiques en termes de mobilité ne sont pas faits à Genève. Il est urgent désormais de les faire. La mise en place du Léman Express le 15 décembre est une opportunité pour redéfinir l'espace public en fonction des véritables besoins des gens, sans que cela ne nuise à personne, mais au contraire soit bénéfique pour toutes et tous.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, il paraîtra évident que soutenir cette pétition s'impose. Elle s'inscrit dans le cadre d'une loi dont les Genevoises et Genevois attendent toujours la concrétisation. Genève a un important retard à rattraper en comparaison avec la Suisse alémanique. Nous invitons le Grand Conseil à sortir des clivages partisans et à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin qu'il prenne acte de l'évolution de la mobilité, de l'urgence d'agir pour préserver la santé des Genevoises et Genevois. Les habitant.e.s sont pourtant toujours plus nombreuses et nombreux à se passer de véhicules motorisés et n'en peuvent plus d'être coincé.e.s dans les embouteillages, de risquer leur vie sur les routes. Aujourd'hui, ce sont les usagères et usagers exposé.e.s qui en paient le prix fort : piéton.ne.s, cyclistes.

D'imposantes surfaces de l'espace public sont confisquées au profit des véhicules motorisés. Ces surfaces doivent être davantage mises à disposition des habitant.e.s, d'une manière concertée, plus équitable. L'espace public devrait être davantage valorisé. Notre petit canton manque d'espace. Ce dernier continue d'être sacrifié et bétonné, comme dans les années 60. Pourtant nous avons bel et bien changé d'époque. Aller dans le sens de cette pétition et demander davantage de zones de rencontre, c'est aussi très concrètement obtenir davantage d'arbres et d'espaces verts. L'urgence climatique préoccupe maintenant tous les partis ou presque. Ces derniers disent souhaiter prendre des mesures. En voilà donc une, toute simple, réaliste et concrète. Une magnifique occasion de passer de la parole aux actes pour celles et ceux qui se disent également soucieuses et soucieux de notre

écosystème et de notre avenir, de voter le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat pour exécution.

La minorité de la commission des pétitions vous invite à renvoyer cette pétition P 2062 *Pour un développement des zones de rencontre* au Conseil d'Etat afin que ce dernier la mette en œuvre, pour l'avenir, la santé publique, et pour une mobilité pacifiée à Genève.



Pétition

au Grand Conseil de la République et Canton de Genève
au Conseil municipal de la Ville de Genève

Pour un développement des zones de rencontre

actif-trafiC
En avant toute !

Qu'est-ce qu'une zone de rencontre ?

Les véhicules motorisés peuvent y circuler, mais leur vitesse ne doit pas dépasser 20km/h.

Les piétons ont la priorité et peuvent traverser partout, même s'ils doivent prendre garde à ne pas gêner inutilement les véhicules.

Du stationnement peut exister, mais uniquement dans les cases prévues à cet effet.



Afin de réduire le bruit, les nuisances et l'insécurité liées au trafic routier et afin de créer des espaces de convivialité, les soussigné·e·s demandent que le Canton de Genève et la Ville de Genève établissent un plan de développement et de réalisation de zones de rencontre.



Ce plan devra prévoir au minimum le **doublement du nombre de tronçons limités à 20km/h d'ici à 2028, par rapport à la situation de 2018.**



Ces zones apaisées devront se situer en priorité dans les zones I (hyper-centre) et II (centre) et dans tous les **quartiers d'habitation à densité moyenne à forte**, à proximité des écoles, des homes pour personnes âgées, des maisons de quartier, des commerces de proximité, des administrations communales et cantonales, etc.

LMCE - loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée



Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

¹ Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

² En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

³ En zone I :

- a) le département prend les mesures visant à limiter la **vitesse à 30 km/h au maximum** selon les conditions prescrites par le droit fédéral;
- b) l'**accès** à cette zone par les autres modes de transport **est restreint**;
- c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- d) **les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées**;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;
- f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

⁴ En zone II :

- a) le trafic de transit est fortement restreint;
- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
- c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;
- f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de mascarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».

Zones à vitesse limitée



- zone piétonne **10 km/h**
– au pas...du cheval



- zone de rencontre **20 km/h**
priorité piétonne !

- zone 30 **30 km/h**



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

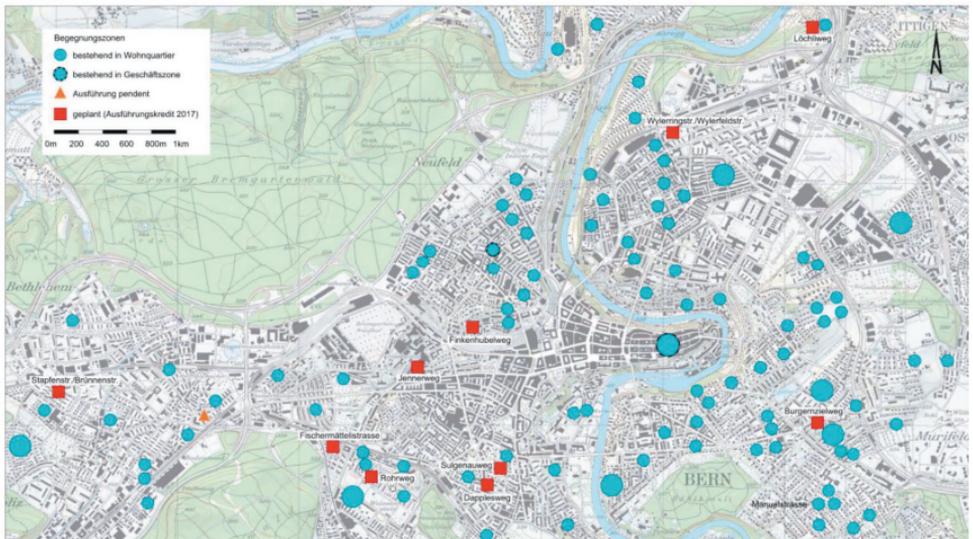
Begegnungszonen Zones de rencontre

Übersichtsplan 2017

grands points bleus = quartiers en ZR

STADT

Stadt Bern
 Direktion für Tiefbau
 Verkehr und Stadtgrün
 Verkehrsplanung



Berne : zones de rencontre étendue

Zone de rencontre du Burgfeld

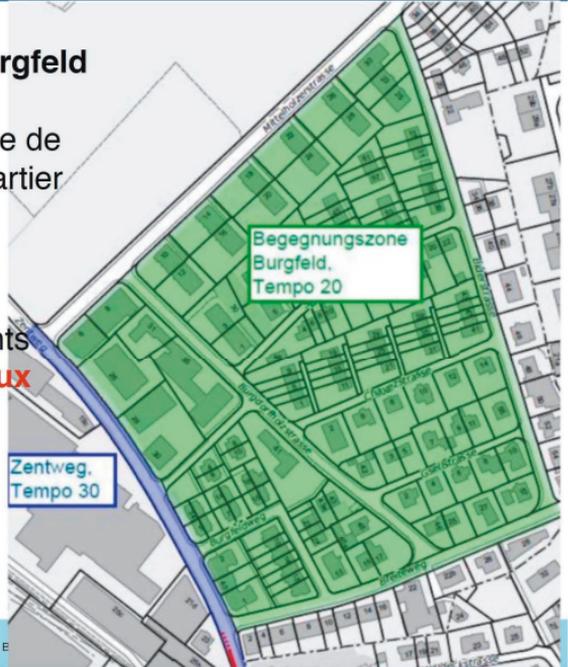
Première zone de rencontre de Suisse à l'échelle d'un quartier (hors vieilles-villes)

Motivation :

- Sécurité des déplacements
- Manque de **places de jeux**

Coûts :

Fr 95'000.- (€78'000.-)
Suppression de 120 places de stationnement



Membre du



Berne : zone de rencontre étendue du Burgfeld

Image 3D - Apple Plan



Bâle : une idée d'avance

3 types de zones de rencontre :

1. classique => ouverte à tous
2. interdite à la circulation motorisée (accès restreint)
=> spécialement pensée pour les cyclistes
3. pour le jeu



Zone de rencontre à accès restreint





Ville de Berne

Zone de rencontre
à accès restreint
à temps partiel



accès autorisé sur l'axe central
le matin jusqu'à 11h



Membre du



Genève : rue Leschot



avant

après

- 400 v/ j
- espace piéton maximum
- rue vivante....



- 5'000 v/j (transit)
- espace piéton **réduit**
- **rue sinistrée**
(bruit - pollution)

Genève : rue Leschot



Barikro-Clù de Schwiss
Associazion Borsarij de Entromonenti
Associazion Trafica e Ambienta

UCS

ATE

ATA

www.ate.ch

Genève : rue Leschot



Barikro-Clù de Schwiss
Associazion Borsarij de Entromonenti
Associazion Trafica e Ambienta

UCS

ATE

ATA

www.ate.ch

Genève : rues Flèches - Marronniers



Berleto-Châ de Schveiz
 Associaziun Svizterca di Entornament
 Associaziun Svizterca di Ambienta

UCS

ATE

ATA

www.ate.ch

Genève : Vieille-Ville



Berleto-Châ de Schveiz
 Associaziun Svizterca di Entornament
 Associaziun Svizterca di Ambienta

UCS

ATE

ATA

www.ate.ch

Place centrale de Bienne (BE)



Belehrer-Chief der Schweiz
Associazione Nazionale di Entomologisti
Associação Nacional de Entomologia

UCS ATE ATA

www.ate.ch

Bâle

Aménagement spartiate !



Reprise du modèle bernois des
zones de rencontre à la demande.

La majorité des riverains doivent
donner leur accord