

Date de dépôt : 27 janvier 2021

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour que le chemin des Crêts-de-Champel, entre la rue Albert-Gos et l'avenue Louis-Aubert, soit transformé en zone de rencontre

Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)

Rapport de minorité de M. Sylvain Thévoz (page 20)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions a étudié la pétition 2095 lors de ses séances des 2, 16 et 23 novembre 2020 sous la présidence de M^{me} Adrienne Sordet.

A également assisté à cette séance M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique du Secrétariat général du Grand Conseil. Qu'elle soit ici remerciée pour son soutien apprécié à la commission.

Le procès-verbal a été tenu par M. Christophe Vuilleumier que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

1. Audition de M. Laurent de Boccard, pétitionnaire

M. de Boccard explique que le chemin dont il est question est très modeste, mais est le lieu de beaucoup d'activités en lien avec les enfants, notamment des crèches et des écoles. Ce chemin est ainsi très utilisé par les enfants alors qu'il est dangereux en raison du trafic. Il remarque que ce chemin est devenu un axe de transit entre Veyrier et la ville. Il précise que la

vitesse y est déjà limitée à 40 km/h et constate que les places en épi et quelques ralentisseurs aménagés ne fonctionnent pas. Il mentionne que la police municipale intervient de temps à autre, entraînant un retour à la normale de manière momentanée. Il signale encore que la pétition a été déposée suite à plusieurs incidents ayant presque entraîné des accidents. Il rappelle qu'une zone de rencontre a été créée dans le pourtour de la gare de Champel et il pense qu'il serait également important de sécuriser les rues dans lesquelles il y a des enfants.

Un commissaire PLR remarque que ce chemin est en fin de compte la prolongation de l'avenue de Champel et qu'il est utilisé comme pénétrante vers le centre-ville. Il se demande quelles sont les alternatives à ce chemin pour les usagers qui se rendent aux HUG, et quelles pourraient être les mesures de conciliation.

M. de Boccard répond que l'idée n'est pas de bloquer le trafic, raison pour laquelle il n'est pas question de créer une zone piétonne. Il pense qu'il suffirait de réduire la vitesse, car à son avis une vitesse de 40 km/h est trop rapide devant une école.

Un commissaire socialiste constate une grande différence en termes de zones de rencontres entre la Suisse allemande et Genève. Il se demande quelles pourraient en être les raisons.

M. de Boccard pense que c'est une question culturelle et de comportement. Il ajoute que c'est sans doute aux autorités d'en déterminer les raisons. Mais il rappelle toutefois qu'il y a une volonté du peuple d'augmenter le nombre de ces zones. Il observe que cette pétition a reçu un soutien très fort des habitants du quartier.

Le commissaire demande ensuite ce qu'il en est des nuisances sonores inhérentes au trafic routier dans le quartier et s'il a eu des contacts avec les autorités.

M. de Boccard répond que les gens ne se plaignent pas beaucoup du bruit. Il explique que le trafic est très concentré à certains moments et précise que le quartier est très résidentiel. Il répète que les gens sont surtout inquiets de la vitesse. Il a eu un contact avec M^{me} Nivella qui a en parlé avec la Ville. Il signale encore qu'il a été reçu par la commission des pétitions de la Ville de Genève et que personne n'a remis en question le problème.

Une commissaire PDC se demande s'il s'est déjà entretenu avec les autorités administratives de la Ville de Genève.

M. de Boccard répond par la négative en mentionnant s'être borné à la pétition.

La commissaire demande ensuite quelles seraient, selon lui, les solutions envisageables. Elle se demande par ailleurs si le trafic de transit qui passe par cette rue ne risque pas d'être dévié ailleurs et s'il a pu constater que des mesures identiques dans d'autres quartiers de la Ville étaient efficaces.

M. de Boccard répond que c'est bien la raison pour laquelle la pétition ne propose pas de couper le trafic, afin d'éviter un report du trafic sur les rues voisines. Il signale ensuite que les places en épi limitent la vitesse, mais entraînent des problèmes de visibilité importants ainsi que des bouchons incroyables alors qu'il n'y a pas de raison que ce soit le cas. Il pense qu'il faudrait descendre la vitesse à 30 ou 20 km/h et supprimer les places en épi ainsi que donner la priorité aux piétons. Il a pu constater que la zone de rencontre devant l'école Peschier fonctionne très bien, à l'instar de la zone de rencontre qui se trouve sous la gare de Champel. Il signale que la zone de rencontre qui existe à Sous-Moulin fonctionne également très bien.

Un commissaire MCG demande s'il y a eu des excès de vitesse qui ont été constatés lors de contrôles.

M. de Boccard répond que des motards roulent parfois à 70 km/h et que les voitures elles-mêmes peuvent aussi rouler à 60 km/h en phase d'accélération. Il déclare, quoi qu'il en soit, que la limitation de vitesse n'est pas respectée et que le jour où un enfant se fauilera entre deux voitures, ce sera trop tard. Il observe également que la police municipale amende régulièrement les automobilistes, ce qui démontre bien qu'il y a des problèmes. Il signale alors qu'un automobiliste a récemment apostrophé sa mère qui traversait cette rue en lui disant que, la prochaine fois, il l'écraserait.

Un commissaire socialiste se demande quelle est la vertu pédagogique des aménagements visant à la prévention, comme c'est le cas à la rue des Deux-Ponts où il y a des panneaux lumineux qui indiquent la vitesse.

M. de Boccard pense qu'il existe des mesures peu onéreuses, pouvant même rapporter de l'argent au canton, comme les radars. Cela étant, il déclare être généralement très attentif à ces panneaux lumineux qui indiquent la vitesse.

2. Proposition d'audition

Une commissaire PDC pense qu'il serait intéressant d'entendre la Ville de Genève.

Un commissaire socialiste propose l'audition des services du département des infrastructures (DI). Et, dans un second temps, même si la Ville n'a pas la possibilité de créer des zones de rencontre, il proposera l'audition de la

conseillère administrative de la Ville chargée de la mobilité, s'il estime nécessaire de l'entendre.

Un commissaire UDC souhaite l'audition du Major Patrick Pulh de la police pour avoir des chiffres concrets sur le nombre d'accidents et les contrôles effectués dans cette rue.

Sans opposition de la commission, la présidente prend note de ces suggestions et organisera ces auditions en conséquence.

3. Audition du Major Patrick Pulh, chef de la police routière

M. Pulh déclare que le tronçon en question, soit le chemin des Crêts-de-Champel, est une voirie appartenant au réseau communal secondaire, avec une circulation à double sens et une vitesse de 40 km/h. Il ajoute que des gendarmes couchés ont été installés. Il précise que le trafic est essentiellement pendulaire pour rejoindre l'hôpital ou le centre-ville. Il mentionne que créer une zone de rencontre dans cette rue engendrerait inévitablement des reports.

Il signale ensuite qu'il y a eu six accidents sur ce tronçon au cours des trois dernières années, trois en lien avec des comportements inappropriés, deux accidents matériels. Il précise qu'il n'y a eu aucun accident sur un passage piéton ou un accident impliquant un piéton. Il ne croit pas dès lors que ce tronçon mérite des mesures spécifiques. Cela étant, il n'a pas de chiffres sur les charges de trafic et ne peut donc pas en parler. Il propose alors de transmettre à la commission les plans de la situation (annexe 1).

Un commissaire PDC demande si le danger évoqué par les pétitionnaires ne risquerait pas d'être déplacé dans un autre périmètre après l'établissement d'une zone de rencontre. Il observe par ailleurs qu'il y a de nombreux écoliers qui empruntent ces passages piétons.

M. Pulh confirme ce qu'il a dit précédemment. Créer une zone de rencontre dans cette rue engendrerait inévitablement des reports de trafic dans les rues voisines.

Un commissaire UDC est heureux de constater qu'il n'y a pas d'accidents impliquant des piétons ou des enfants. Cela étant, il se demande si les automobilistes s'arrêtent automatiquement pour laisser passer les piétons ou s'il reçoit régulièrement des plaintes pour refus de priorité.

M. Pulh rappelle qu'effectivement les automobilistes sont obligés de s'arrêter pour laisser passer un piéton sur un passage piéton. Il mentionne que des patrouilleuses scolaires sont également déployées dans cette rue. Il ajoute que des plaintes restent très rares et que, quand c'est le cas, il déploie des

hommes pour faire un constat. Il ajoute que la structure même de ce tronçon génère une certaine prudence et que les véhicules ne peuvent pas rouler vite à cet endroit.

Un commissaire socialiste mentionne que les habitants lancent, avec cette pétition, un cri d'alarme. Il se demande comment interpréter le décalage entre le constat des habitants et celui de la gendarmerie.

M. Pulh répond que son regard est purement pragmatique et se base sur des chiffres. Il ajoute, cela étant, que le mélange piétons-véhicules n'est jamais bon.

Le commissaire se demande alors pourquoi ce genre de pétitions est récurrent et quelles mesures prendre pour rassurer les gens. Il ajoute avoir l'impression que le constat est un peu lénifiant par rapport à la réalité. Il évoque alors la rue des Deux-Ponts où il observe régulièrement de nombreux véhicules violant la limitation de vitesse.

M. Pulh pense que la réponse ne doit pas forcément être policière. Il dit que la police n'attend pas les pétitions pour analyser les différents quartiers. Il ajoute que la police bénéficie d'une loi « radar » et que la police est en cours d'acquisition de nouveaux appareils, ce qui permettra d'augmenter la capacité opérationnelle. Il mentionne encore que les radars qui indiquent la vitesse rendent les automobilistes attentifs, mais ne stoppent pas les comportements individuels.

Le commissaire demande encore si les zones de rencontre diminuent les risques d'accident et s'il ne faudrait pas les promouvoir.

M. Pulh estime qu'une zone de rencontre ne doit pas être incluse dans une zone de passage. Il rappelle qu'il existe d'autres moyens avec des aménagements spécifiques et ne sait pas si une zone de rencontre dans le cadre du tronçon évoqué par les pétitionnaires constitue la seule réponse possible. Par ailleurs il ajoute que dans les zones de rencontre, il y a effectivement moins d'accidents.

Pour finir, le commissaire demande si Genève n'a pas un temps de retard par rapport aux autres villes suisses à l'égard des zones de rencontre.

M. Pulh répond que la gendarmerie travaille de concert avec le département et remarque que les efforts de celui-ci sont largement soutenus. Il mentionne qu'il est difficile de faire des comparaisons avec les autres villes. Cela étant, il rappelle que les aménagements de zone doivent être en adéquation avec ce qui est demandé.

4. Audition de M. Serge dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, M^{me} Marion Guillot, de la direction des transports collectifs (OCT), M^{me} Oumaïma Ben Amor, de la direction régionale Rhône-Arve, M. Gérard Widmer, directeur du secteur Arve-Lac (OCT)

M. Dal Busco propose de faire une présentation technique du tronçon en question (annexe 2) et passe la parole à M. Widmer.

M. Widmer déclare qu'il n'y a pas eu spécialement d'étude sur le chemin des Crêts-de-Champel et que les réflexions qui ont été menées en lien avec la gare de Champel portaient plutôt sur d'autres voies. Il explique ensuite que le trafic passant sur ce chemin est principalement à destination du parking du Lombard et de l'hôpital. Il ajoute qu'il n'y a pas de hiérarchisation à donner entre Miremont, Peschier et les Crêts-de-Champel, même si Miremont est en réseau secondaire. Il évoque ensuite les aménagements du chemin des Crêts-de-Champel, et plus particulièrement les trottoirs, en déclarant que ce tronçon est à 40 km/h avec un aménagement de zone 30.

Il indique encore qu'il y a eu une douzaine d'accidents sur ce tronçon depuis 2012, soit des touchettes lors de stationnements de véhicules avec des dommages matériels et des blessures légères. Il précise qu'aucun piéton n'est impliqué dans ces accidents. Pour lui, adopter une zone 20 impliquerait une suppression des trottoirs et une diminution du nombre de places de stationnement, lesquelles jouent actuellement un rôle de modérateur de trafic. Le nombre de sorties d'immeubles est également important et il ne croit pas que ce tronçon soit très pertinent pour une zone 20. Il pense qu'une zone 30 pour laquelle il est possible de conserver les trottoirs reste préférable.

M. Dal Busco explique qu'il serait donc envisageable d'abaisser la vitesse de 40 à 30 sur ce tronçon.

Un commissaire PLR remarque qu'une zone 20 est une zone de rencontre. Il se demande si des commerces ne sont pas un impératif pour adopter un tel régime.

M. Widmer répond que des commerces ne sont pas forcément obligatoires. Il faut par contre suffisamment de piétons pour justifier une telle mesure.

Un deuxième commissaire PLR demande quelle est la différence entre une zone 30 et une zone 40 et ce qui peut amener le canton à opter pour l'une ou l'autre variante.

M. Widmer répond que le chemin des Crêts-de-Champel est en réseau secondaire et que la loi sur la circulation routière ne permet pas de créer une zone 30 en réseau secondaire.

Le commissaire observe qu'avec la configuration actuelle il est donc difficile de rouler à 40 km/h.

M. Widmer acquiesce tout en étant certain que des automobilistes doivent y parvenir.

Un commissaire MCG déclare, pour sa part, qu'il est tout bonnement impossible de rouler à 40 km/h dans cette rue.

Un commissaire socialiste demande combien il y a de zones de rencontre à Genève par rapport à la Suisse allemande et si le retard avec celle-ci a été comblé.

M. Widmer pense qu'il y en a une dizaine. Il ajoute avoir été interrogé par des chercheurs qui se posaient également cette question. Il a l'impression qu'à Genève on s'est beaucoup focalisé sur les zones 30 et sur les zones piétonnes qui sont faciles à tester, alors qu'une zone 20 qui nécessite la suppression des trottoirs est plus compliquée à évaluer. Il ajoute qu'il est rare que des zones 20 soient sollicitées à Genève. Il précise que la zone 20 est entre la zone 30 et la zone piétonne et reste relativement floue.

Le commissaire explique que la commission a reçu plusieurs pétitions portant sur le même problème. Il se demande s'il ne faudrait pas être plus ambitieux pour permettre aux enfants d'aller librement à l'école. Il remarque que, en l'état, il est impossible de laisser un enfant prendre seul le chemin de l'école à proximité d'une route, entraînant ainsi des problèmes pour de nombreuses personnes astreintes à des horaires de travail.

M. Widmer répond que le département a travaillé avec l'ATE sur ce sujet et a développé le projet des Pedibus. Il remarque que les passages piétons sur ce chemin sont nombreux, deux étant encore surélevés, et que des patrouilles scolaires sont présentes. Il ajoute que des rues sont dans des situations plus compliquées. Il signale ensuite que ces problématiques sont réfléchies lors de l'élaboration des PLQ.

Le commissaire demande encore si les zones 30 sont bien respectées. Il évoque le boulevard du Pont-d'Arve en remarquant que tel n'est pas le cas sur ce tronçon. Il observe que sanctionner ces abus ne semble pas une priorité pour la gendarmerie. Il pense à contrario qu'une zone de rencontre permet de mieux faire respecter les limitations de vitesse.

M. Widmer répond que les données portant sur le boulevard du Pont-d'Arve viennent de tomber. Il remarque qu'il n'aurait pas cru à un tel résultat avec de simples panneaux sur une route rectiligne. Il observe que l'on enregistre en effet une diminution de la vitesse de -7 à -9 km/h et un abaissement du bruit de -3 DB. Il déclare encore que la police contrôle

maintenant plus facilement la vitesse dans les secteurs limités à 30 km/h, ce qui était moins le cas il y a quelques années.

Un commissaire PLR remarque qu'un itinéraire piéton existe à Champel, sur l'avenue Louis-Aubert. Il demande des détails à cet égard.

M. Widmer explique qu'un espace de vie enfantine et l'association « Le Chalet » se trouvent sur le bord de cet itinéraire qui est protégé par une bande d'herbe. Il ajoute que le trottoir est en outre de bonne dimension.

Un commissaire PDC signale qu'en face de l'école des Crêts-de-Champel se trouve la Guidance infantile qui voit évidemment de très nombreux enfants. Il pense dès lors qu'il faudrait éviter d'attirer le trafic sur le chemin des Crêts-de-Champel ou sur Louis-Aubert et Miremont.

M. Widmer signale que le but n'est pas d'attirer du trafic sur ces axes et de le maintenir sur le chemin Rieu et l'avenue Louis-Aubert qui sont des tronçons de la moyenne ceinture. Il indique que la Ville de Genève a d'ailleurs un projet de zone 30 km/h sur l'avenue de Miremont.

Un commissaire MCG se demande pourquoi ne pas limiter la vitesse à 30 km/h plutôt qu'à 40 km/h devant les écoles. Cela étant, il déclare qu'il est difficile de rouler à 40 km/h sur le chemin des Crêts-de-Champel qui a des places de stationnement en chicanes.

M. Widmer répond que le 40 km/h des kits-école est vieux de 40 ans et provient de la Confédération. Il ajoute que ces kits étaient destinés à attirer l'attention des automobilistes devant les écoles. Il remarque cependant que dans le développement de certaines zones 30, des communes oublient parfois de retirer les panneaux 40 km/h. Il rappelle que l'Office fédéral des routes a demandé aux cantons de retirer ces panneaux pour donner la préférence au 30 km/h. Il déclare que ce sont donc des éléments qui sont progressivement retirés. Il ajoute que l'application de la LMCE permet d'établir des tronçons à 30 km/h sans zone 30. Il indique que ce développement permettra de retirer plus rapidement ces panneaux.

Le commissaire comprend que ces panneaux 40 km/h vont donc disparaître. Il demande également si le bus ne passe pas sur le chemin des Crêts-de-Champel.

M. Widmer acquiesce, en observant que le principe de la Confédération est de s'en tenir à des vitesses de 30, 50 et 80 km/h. Cela étant, il remarque qu'appliquer un 80 km/h sur des tronçons limités à 70 km/h semble parfois mal adapté, raison pour laquelle des 60 et des 70 km/h demeurent. Pour ce qui est du bus, il explique que celui-ci passe plus loin. Il précise que seuls des bus scolaires extraordinaires empruntent ce chemin.

Un commissaire PLR demande si une décision sera prise pour passer ce chemin à 30 km/h. Il se demande également quels seraient les éléments permettant de procéder à cette modification et le planning.

M. Widmer répond que la Ville de Genève n'est pas au courant de cette pétition. Il mentionne que son opinion est plutôt une position de principe. Il explique qu'une enquête publique serait nécessaire pour placer ce chemin en zone 30 avec des éléments d'aménagement que le propriétaire, soit la Ville de Genève, devrait fournir.

Le commissaire déclare que, pour aller de l'avant, une requête de la Ville de Genève est donc nécessaire, ce que M. Widmer confirme.

5. Discussion et votes

Un commissaire rappelle qu'il avait évoqué une possible audition de la Ville de Genève. Il pense que cette audition serait intéressante. Il remarque que la Ville de Genève n'était pas au courant de cette pétition et pense qu'il serait donc opportun de poursuivre le travail. Il ajoute qu'il serait également intéressant d'entendre la Ville sur la proposition d'instaurer le 30 km/h sur l'ensemble de son territoire.

La présidente signale que le pétitionnaire a indiqué avoir été auditionné par la commission des pétitions de la Ville de Genève.

Un commissaire UDC remarque que cette pétition a effectivement été envoyée à la Ville de Genève. Il signale ensuite qu'il n'est pas possible de généraliser le 30 km/h sur l'ensemble de la ville en raison de la LMCE. Il ajoute que chaque rue doit en outre faire l'objet d'une demande et d'une autorisation spécifique pour ce faire. Il pense qu'il est possible d'en rester là et de voter cette pétition immédiatement.

Un commissaire PLR ajoute que la proposition du 30 km/h sur l'ensemble de la ville doit être considérée comme une problématique à part entière et donc dissociée de ce débat.

La présidente passe ensuite au vote de l'audition de la Ville de Genève :

Pour :	5 (2 S, 1 EAG, 2 Ve)
Contre :	8 (1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 1 MCG)
Abstention :	1 (1 MCG)

L'audition de la Ville de Genève est refusée.

Un commissaire UDC déclare que son groupe estime qu'il n'y a pas lieu d'entrer en matière sur cette pétition comme l'ont démontré les auditions. Il

ajoute que ce tronçon n'est pas accidentogène et qu'il n'y a pas plus de piétons qu'ailleurs. Il remarque que c'est en fin de compte un particulier qui souhaite une zone de rencontre dans son quartier. Il mentionne encore que cette pétition est simplement anti-voitures. Il rappelle qu'il n'est de toute façon pas possible de rouler à 40 km/h dans cette rue en raison des nombreuses chicanes qui s'y trouvent. Il propose donc de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Un commissaire PLR déclare s'être rendu sur les lieux. Il mentionne avoir constaté qu'en l'état, les aménagements et notamment les parkings en épi généraient une circulation alternée. Il ajoute avoir essayé de passer à 40 km/h dans cette rue, mais que cela est très difficile. Il signale par ailleurs que les passages piétons sont sécurisés avec des dos-d'âne. Il précise également que des patrouilleuses scolaires sont présentes sur le terrain. Il termine en déclarant que les immeubles qui bordent cette rue disposent de parkings souterrains et que des entrées de parkings ponctuent donc le tracé de ce chemin. Il pense dès lors qu'il est préférable de ne rien modifier. Il estime que le pétitionnaire a réagi à des éléments émotionnels parfaitement compréhensibles mais qui n'ont rien à voir avec la régulation du trafic. Il déclare que son groupe est également en faveur du dépôt de cette pétition.

Un commissaire socialiste pense que la commission va trop vite. Il rappelle que M. Widmer doit encore envoyer des informations à la commission. Il précise qu'il serait regrettable de faire travailler l'administration pour rien. Il déclare ensuite que son groupe soutiendra cette pétition en estimant que celle-ci n'est pas issue d'une lubie, sachant qu'une pétition nécessite une démarche lourde. Il remarque que l'omniprésence de voitures à proximité d'écoles est véritablement dangereuse et que les véritables experts devraient être les enfants eux-mêmes ainsi que les aînés. Il ajoute que cette pétition pose un problème de fond, soit la place des piétons dans la ville. Il estime qu'il devrait être en l'occurrence possible de renverser le rapport de force avec les véhicules comme en Suisse allemande. Il rappelle alors que la zone de rencontre qui a été créée aux Eaux-Vives satisfait tous les usagers et l'ensemble de la population à l'exception peut-être des commerçants qui aimeraient voir les livraisons se faire sur le pas de leur porte.

Un commissaire MCG indique que son groupe votera le dépôt de cette pétition. Il observe que la configuration des lieux ne permet pas aux véhicules de rouler à plus de 30 km/h. Il mentionne que le développement d'une zone de rencontre dans ce chemin ne semble pas pertinent. Cela étant, il déclare être satisfait des réponses du Conseil d'Etat et du département.

Une commissaire PDC mentionne que le quartier de Champel était déjà largement pacifié par rapport au boulevard du Pont-d'Arve. Elle ajoute s'être également rendue sur place. Elle pense que supprimer les places en épi pour créer une zone de rencontre ne serait certainement pas une bonne idée. Elle déclare que son groupe votera également le dépôt de cette pétition.

Un commissaire d'EAG déclare que son groupe soutiendra également cette pétition en estimant qu'il est toujours intéressant de soutenir les démarches des habitants qui s'investissent pour leur quartier. Elle ajoute que limiter la vitesse revient à limiter le trafic en ville et elle pense qu'il faut aller dans ce sens. Elle ne voit pas pourquoi la Suisse allemande parvient à obtenir des résultats et pas Genève. Elle rappelle en outre que cet aménagement est vieux de 40 ans.

Une commissaire des Verts déclare que son groupe soutiendra aussi cette pétition. Elle ajoute avoir bien entendu les difficultés techniques pour transformer cette rue en zone 20, elle pense qu'il s'agit surtout d'une vision politique qu'il convient de changer. Elle estime également que ce sont les usagers et non les urbanistes qui sont les experts de leur rue et de leur quartier. Elle signale par ailleurs que la pétition a plusieurs centaines de signatures et elle doute donc qu'il s'agisse d'une lubie. Elle rappelle que le département est prêt à un compromis sur une zone 30 pour cette rue et ne comprend pas pourquoi ergoter plus avant.

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2095 au Conseil d'Etat :

Pour : 5 (2 S, 1 EAG, 2 Ve)
Contre : 8 (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 2 MCG)
Abstentions : –

Le renvoi de la P 2095 au Conseil d'Etat est refusé.

La présidente passe alors au vote du dépôt de la P 2095 sur le bureau du Grand Conseil :

Pour : 8 (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 2 MCG)
Contre : 5 (2 S, 1 EAG, 2 Ve)
Abstentions : –

Le dépôt de la P 2095 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

La Catégorie II est préavisée pour son traitement en plénière.

6. Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission ayant jugé qu'il n'est pas nécessaire de mettre le chemin des Crêts-de-Champel en zone de rencontre, que les aménagements actuels sont nettement suffisants pour faire diminuer la vitesse sur ce tronçon et compte tenu des éléments qui précèdent, **la majorité de la commission vous recommande de suivre ses conclusions en déposant la pétition 2095 sur le bureau du Grand Conseil.**

Pétition (2095-A)

pour que le chemin des Crêts-de-Champel, entre la rue Albert-Gos et l'avenue Louis-Aubert, soit transformé en zone de rencontre

Mesdames et
Messieurs les députés,

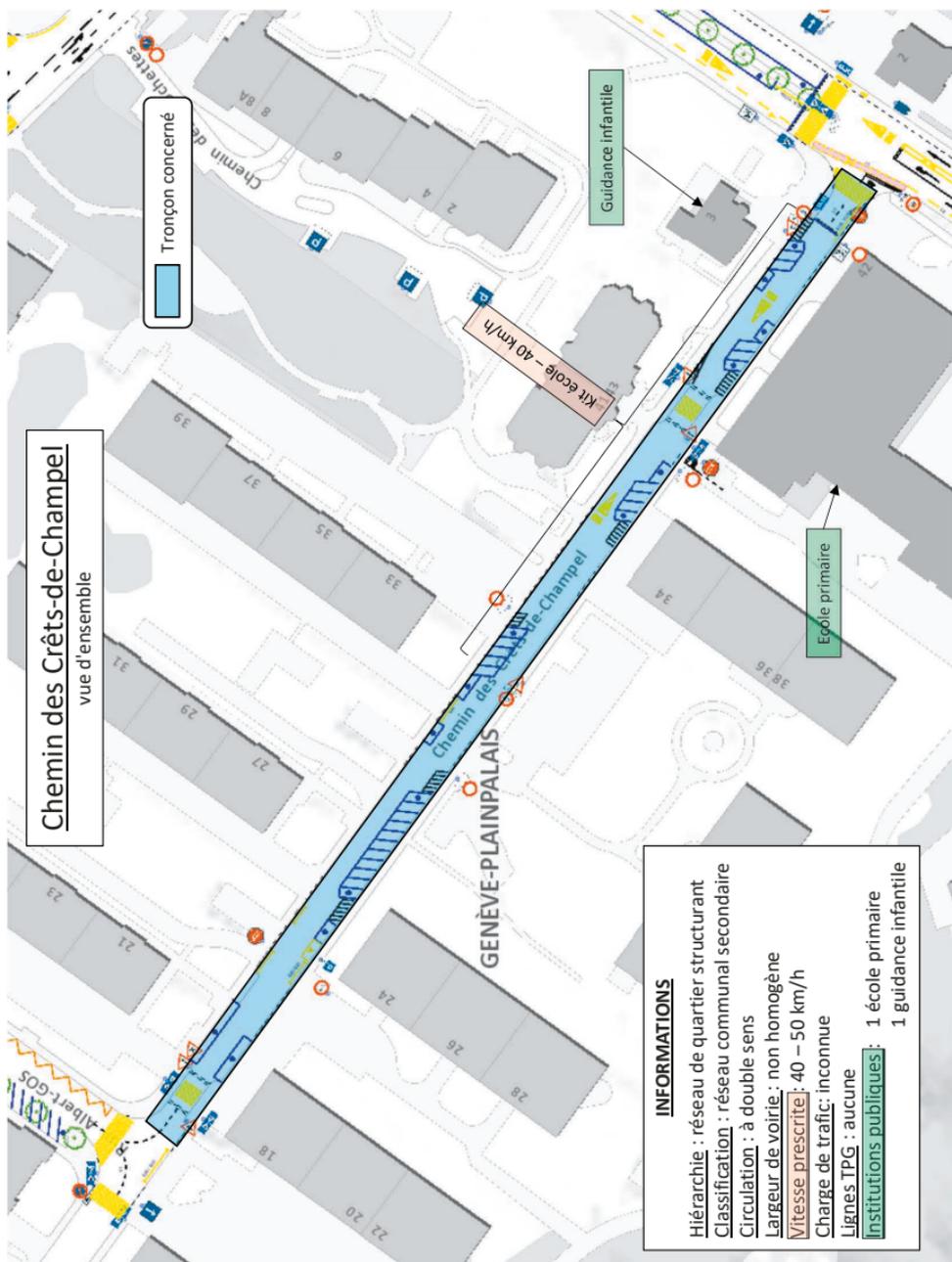
La circulation routière sur le chemin des Crêts-de-Champel est devenue dangereuse et menace la sécurité de nos enfants tous les jours sur le chemin de l'école et de la crèche. Ce chemin longe trois établissements, à savoir l'école des Crêts-de-Champel, l'EVE du Bout-du-Monde ainsi que l'association Le Chalet. Le nombre de piétons y est donc conséquent et ni les ralentisseurs déjà présents ni les places de parc en épis n'ont calmé les usagers de la route.

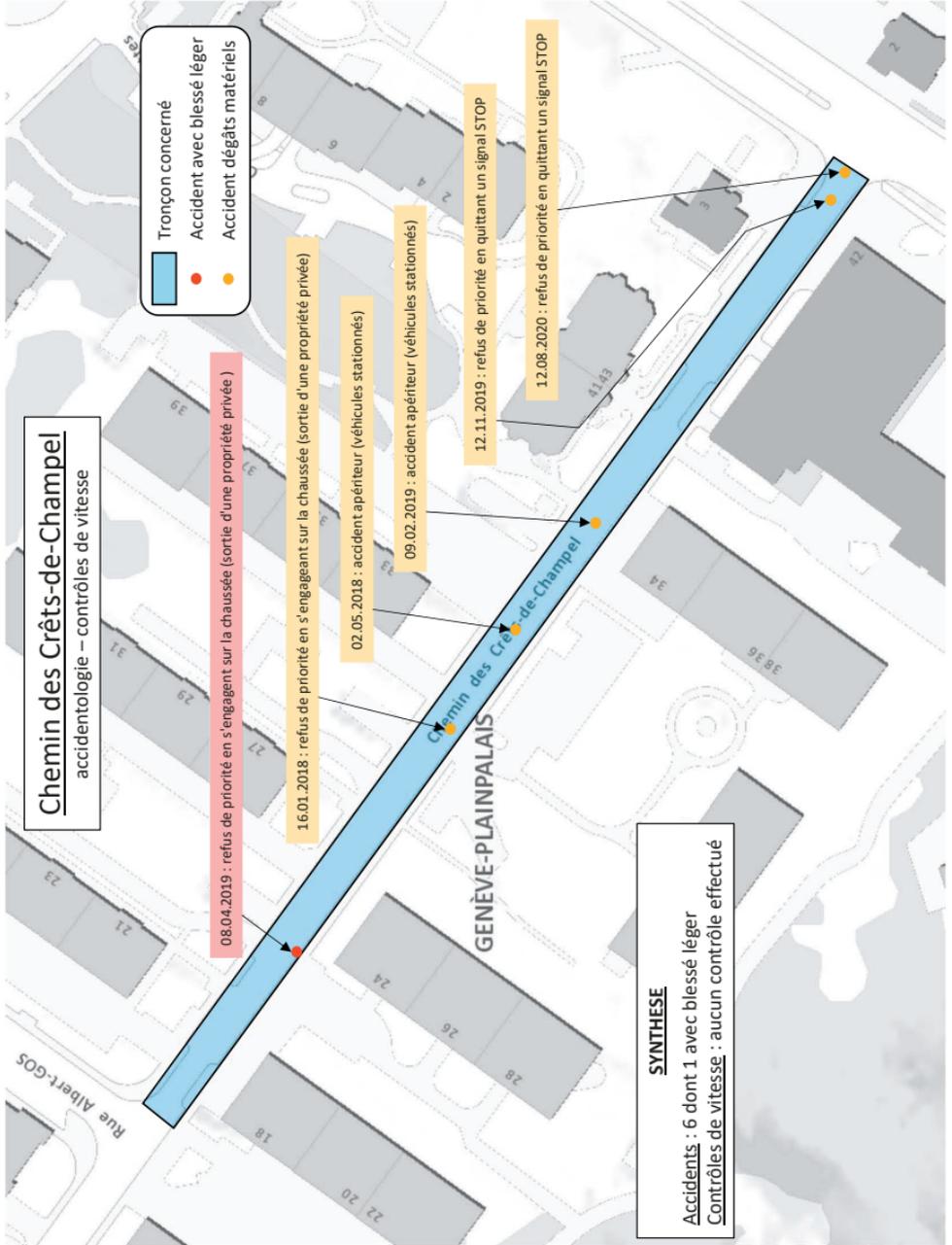
De plus, ce trafic n'est pas généré par les habitants du quartier mais par des automobilistes qui trouvent par le chemin des Crêts-de-Champel un accès plus rapide et plus direct vers le centre-ville.

Compte tenu de cette situation et avant qu'un accident tragique ne survienne, les soussignés demandent à ce que le chemin des Crêts-de-Champel, entre la rue Albert-Gos et l'avenue Louis-Aubert, soit transformé en zone de rencontre dans les plus brefs délais.

N.B. 276 signatures¹
M. Laurent de Boccard
21, chemin des
Crêts-de-Champel
1206 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 43 signatures électroniques.





P 2095 CHEMIN DES CRETS DE CHAMPEL

COMMISSION DES PETITIONS – GRAND CONSEIL
23 NOVEMBRE 2020



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

23/11/2020 - Page 1

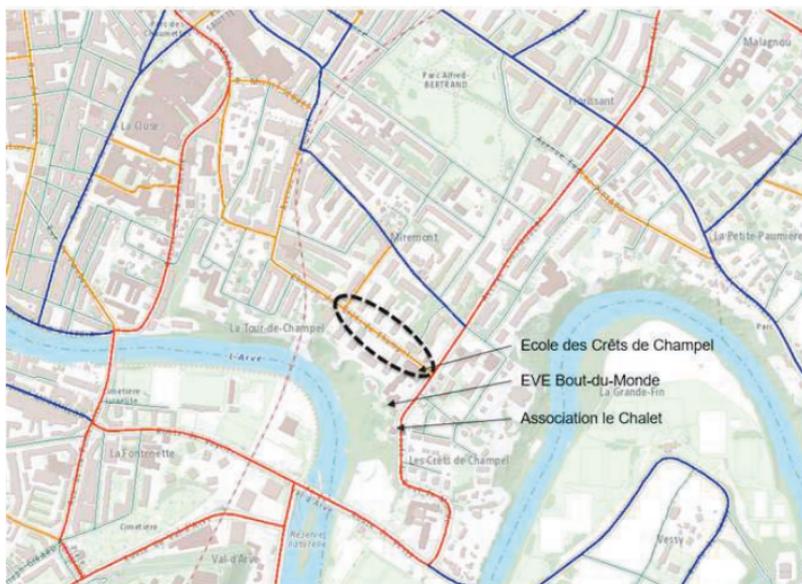




Figure n°18

■ Principe de fonctionnement des déplacements – Périmètre élargi



TRANSITEC

Aménagements, vitesse autorisée et accidents 2102-19



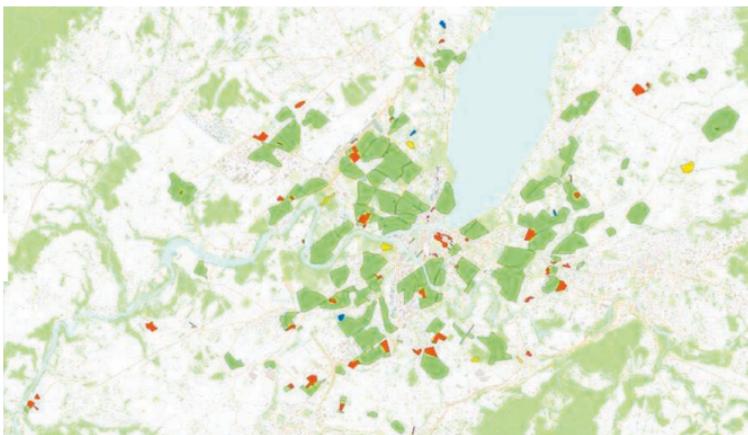
LES ZONES 20 À GENÈVE



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

23/11/2020 - Page 5

- Limitation 20 km/h
- Limitation 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre (20)



23/11/2020 - Page 6

Date de dépôt : 9 février 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Sylvain Thévoz

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

Le magistrat chargé du département des infrastructures (DI) Serge Dal Busco a exprimé haut et fort qu'il souhaite accélérer la concrétisation du compromis sur la mobilité de... 2016. A la bonne heure ! Il a, pour ce faire, dévoilé le jeudi 4 février sa feuille de route 2021-2023 visant à mettre en œuvre efficacement la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) et pacifier la Ville¹.

Dans ce document, M. Dal Busco nous rappelle que l'objectif d'une stratégie de régulation réussie est de maîtriser le trafic, en faisant respecter le maillage d'infrastructure hiérarchisé, notamment la ceinture urbaine et les réseaux structurants et pénétrants qui protègent les zones pacifiées et permettent le développement des infrastructures de la mobilité douce.

Nous souhaitons le prendre au mot. La pétition P 2095 « pour que le chemin des Crêts-de-Champel, entre la rue Albert-Gos et l'avenue Louis-Aubert, soit transformé en zone de rencontre » met précisément le doigt sur une zone oubliée, qui n'est actuellement ni pacifiée ni sécurisée. Selon la feuille de route de Serge Dal Busco, elle ne le serait pas avant... 2023 au mieux. Et en attendant ?

Un quartier invitant à la marche

Le chemin des Crêts-de-Champel est situé non loin de l'hôpital, avec de nombreuses écoles alentour. Le parc Bertrand tout proche invite les familles à de nombreuses déambulations dans le quartier. Le chemin des Crêts-de-Champel est actuellement une voirie appartenant au réseau communal secondaire, avec une circulation à double sens et une vitesse de 40 km/h. Le trafic y est essentiellement pendulaire, avec des véhicules qui s'orientent vers l'hôpital ou le centre-ville.

¹ <https://www.ge.ch/document/23723/annexe/0>

Le Léman Express et la pandémie ont changé la donne !

La mise en service du Léman Express a fondamentalement changé la donne. La gare Genève-Champel dessert désormais toute la zone et la stratégie du Conseil d'Etat de rabattre transports publics et usagers de véhicules individuels motorisés sur les gares du Léman Express à l'extérieur de la ville est cohérente. Pacifier et sécuriser le chemin des Crêts-de-Champel va également dans le sens de la stratégie du Conseil d'Etat de placer le trafic de transit sur la ceinture urbaine (dans le cas présent : l'avenue Louis-Aubert). Le chemin des Crêts-de-Champel est un endroit idéal pour mettre en place une zone de rencontre. Il n'y a pas de passage de bus et nous ne sommes pas ici sur une route véritablement pénétrante. Par ailleurs, la pandémie du coronavirus, avec l'extension du télétravail, modifie les modes de déplacements de manière fondamentale et probablement durable.

Des habitant-e-s expert-e-s de leur quartier

Pour les pétitionnaires, le chemin dont il est question ici est modeste et très utilisé par des enfants. Il est considéré comme dangereux par les habitant-e-s en raison du trafic. Ce chemin est devenu de fait un axe de transit entre Veyrier et la ville alors qu'il n'en a nullement la vocation. La vitesse devrait y être plafonnée à 40 km/h. Malheureusement, les voitures placées en épi et les ralentisseurs ne jouent pas leur rôle. La police municipale intervient de temps à autre, entraînant un retour à la normale de manière momentanée, mais dans la durée cela est clairement insuffisant. La pétition a été déposée suite à plusieurs incidents ayant presque entraîné des accidents. Les habitant-e-s se voient chassé-e-s de la voirie par le flot des véhicules. Est-il normal que certain-e-s habitant-e-s soient ainsi privé-e-s d'une partie de l'espace public, des enfants quotidiennement menacés sur le chemin de l'école ?

Des chauffards font courir des risques mortels aux enfants et aux usager-ère-s vulnérables

Dans cette rue, des motards se lèvent et roulent parfois à 70 km/h. Des voitures accélèrent à 60 km/h en toute impunité. La limitation de vitesse n'est pas respectée. Le jour où un enfant se fauilera entre deux voitures, il sera trop tard pour dire qu'il aurait fallu faire quelque chose. Affirmer qu'il n'y a pas eu d'accident grave dans les trois dernières années pour balayer le problème est un non-sens. Il ne faut évidemment pas attendre qu'un accident arrive pour agir ! Passer ce chemin en zone de rencontre permettrait de mettre fin à l'omniprésence des véhicules motorisés individuels en les mettant sur

pied d'égalité avec les autres usager-ère-s de la route et de l'espace public. Le major Patrick Pulh, chef de la police routière, a rappelé en audition que les zones de rencontre diminuent effectivement le nombre d'accidents.

On ne réduit pas la dangerosité des voitures avec davantage de voitures !

Aujourd'hui, les places en épi entraînent de graves problèmes de visibilité. Elles sont très dangereuses ! Penser que c'est en mettant des voitures au milieu de la route que l'on diminue les risques d'accident est incroyable. Si les places de stationnement jouent un rôle de « modérateur de trafic » aux yeux de certain-e-s, elles tiennent surtout lieu de piège mortel pour les piéton-ne-s ! Ce ne sont pas à ces dernier-ère-s de jouer les Winkelried devant les carrosseries pour contraindre les automobilistes à respecter la loi.

La pétition ne propose pas de couper le trafic

Cette pétition demande simplement de limiter la vitesse afin de créer une zone de rencontre (20 km/h) et ainsi de redonner de la place aux habitant-e-s dans leur quartier. Sans aller trop loin, et avec la garantie d'éviter un report du trafic sur les rues voisines, c'est une demande légitime, que nous vous invitons à soutenir.

Les petits pas (trop) lents de M. Dal Busco

M. Dal Busco admet qu'il est « envisageable d'abaisser la vitesse de 40 km/h à 30 km/h sur ce tronçon ». Toutefois, le passer en zone de rencontre à 20 km/h impliquerait de supprimer places de parking et trottoirs, cela semble être trop pour lui. Nous regrettons le manque d'ambition du magistrat à changer véritablement la ville, et nous devons l'inviter, comme député-e-s, à s'enhardir et s'émanciper de certains lobbys du passé.

L'oubli du retrait de panneaux de vitesse !

Une chose nous a particulièrement choqués durant ces auditions. Il nous a été communiqué que, dans le développement de certaines zones 30, des communes oublient parfois de retirer les panneaux 40 km/h ! N'est-ce pas ahurissant ? L'Office fédéral des routes a maintenant demandé aux cantons de retirer ces panneaux pour donner la préférence au 30 km/h. Ce sont des éléments qui semblent être progressivement retirés... mais en attendant, le trafic continue « légalement illégalement » de se dérouler au-dessus des vitesses autorisées. C'est grave.

Refus par la majorité d'auditionner la Ville de Genève

La majorité n'a pas souhaité auditionner la Ville de Genève, quand bien même cette dernière venait de déclarer que, pour elle, la ville entière devait être passée en zone 30 km/h. Se priver de l'éclairage de la principale entité concernée est dommage. Nous regrettons que, par idéologie, la majorité ne souhaite pas davantage s'appuyer sur les compétences des habitant-e-s et des communes, afin de faire évoluer dans le bon sens la mobilité à Genève.

Conclusions

Mesdames et Messieurs, la minorité vous invite à refuser le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil et de la renvoyer directement au Conseil d'Etat. L'omniprésence de voitures à proximité d'écoles est un danger public avéré. Il est aujourd'hui impossible de laisser un enfant prendre seul le chemin de l'école sans risque mortel. Cela entraîne des problèmes pour les familles de conjugaison entre temps de travail et temps familial. Cela entrave la liberté des enfants. Les aîné-e-s paient aussi un prix fort à l'emprise de la voiture dans les communes.

Nous sommes malheureusement très en retard à Genève concernant les zones de rencontre. Elles pullulent véritablement en Suisse allemande, mais se font encore très rares chez nous, pour des questions idéologiques et du fait de l'agressivité de certains lobbys pro-voitures.

Cette pétition, modérée, pose l'enjeu de la valorisation de la place des piéton-ne-s dans l'espace public et de l'établissement rapide de zones pacifiées et sécurisées. Pour toutes ces raisons, mesdames et messieurs les député-e-s, nous vous remercions d'écouter la demande des habitant-e-s, expert-e-s de leur rue et de leur quartier, et vous remercions de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin d'encourager M. Dal Busco à passer des petits pas prudents à de plus grandes enjambées, comme l'y oblige pourtant la LMCE, l'urgence climatique et les risques quotidiens encourus dans les communes par les habitant-e-s du fait du trafic autoroutier.