



Date de dépôt : 15 août 2022

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition en faveur d'une zone 30 dans le secteur Semailles (Lancy), incluant le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud et le chemin des Semailles

Rapport de Diego Esteban (page 4)

Pétition (2143-A)

en faveur d'une zone 30 dans le secteur Semailles (Lancy), incluant le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud et le chemin des Semailles

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

- la volonté du Conseil fédéral adressée aux cantons et aux communes de favoriser les zones 30 ;
- les volontés du canton et de la Ville de Genève de mettre en place des zones 30 en ville et dans les zones habitées, dans le but de réduire les nuisances sonores, annoncées récemment ;
- la volonté politique de réduire le bruit, la pollution et l'utilisation de la voiture en général ;
- le projet en cours de construction de prolongation du tram 15 depuis l'arrêt « Palettes », par le chemin des Palettes, l'avenue du Curé-Baud, la route de Base, les Cherpines puis Perly ;
- le large soutien populaire (2490 signatures récoltées) apporté à l'initiative populaire communale « **Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy** » qui vise à profiter de l'arrivée du tram 15 pour améliorer la qualité de vie du quartier Semailles/Palettes/Voirets ;
- le vécu quotidien par les habitants de ce quartier des nuisances liées au trafic de transit :
 - bruit, pollution, risques d'accident ;
 - absence prévue de vraies pistes cyclables sur le chemin des Palettes (il est prévu uniquement des bandes cyclables) ;
 - sorties difficiles des parkings des immeubles longeant ces rues ;
- la nécessité de mieux relier les secteurs nord et sud du chemin des Palettes pour créer une meilleure convivialité de quartier,

les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat de :

1. mettre en place le 30 km/h sur les rues du quartier des Semailles à Lancy (chemin des Palettes, avenue du Curé-Baud, chemin des Semailles) afin de réduire les nuisances sonores, la pollution, le risque d'accident et d'améliorer ainsi la qualité de vie du quartier ;
2. prévoir des aménagements qui permettent de réduire fortement le trafic de transit à travers le quartier.

N.B. 9 signatures

ALMA

Association Lancy Mobilité Avenir

M^{me} Erika Brademann

29, chemin des Semailles

1212 Grand-Lancy

Rapport de Diego Esteban

La commission des pétitions a étudié la P 2143 lors de ses séances des 2, 23 et 30 mai ainsi que le 13 juin 2022, sous les présidences successives de MM. Jean Batou et Alexis Barbey. Hormis la séance du 13 juin 2022, l'ensemble des séances se sont tenues par voie de visioconférence. Les procès-verbaux ont été rédigés par M. Christophe Vuilleumier. M^{me} Tina Rodriguez, secrétaire scientifique (SGGC) a assisté aux travaux de la commission sur cet objet. Que toutes ces personnes soient remerciées pour leur précieuse contribution aux travaux de la commission.

Vous trouverez dans le présent rapport un compte-rendu des débats tenus devant les commissions précitées, ainsi qu'un résumé des arguments fondant les conclusions de la commission, qui vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à les suivre.

Séance du 2 mai 2022 : audition de M^{me} Erika Brademann, présidente de l'Association Lancy-Mobilité-Avenir (ALMA), et de M. Robert Völki, Vice-président de l'ALMA, pétitionnaires

M. Völki indique que l'ALMA existe depuis 2014 et œuvre pour la qualité de vie de la population dans le quartier Palettes-Semailles. Il rappelle la forte densité du quartier et son développement important au nord, les nombreuses personnes âgées et familles qui y habitent, ainsi que des enjeux récurrents de pollution sonore et d'insécurité routière. Il mentionne une initiative populaire communale lancée par l'ALMA en 2014 destinée à associer la population du quartier à son développement, et favoriser sa conversion en écoquartier, tout en diminuant les nuisances sonores et en augmentant les capacités pour la mobilité douce. Cette initiative n'aurait été mise en œuvre que partiellement.

M. Völki rappelle que la pétition demande une limitation de la vitesse à 30 km/h afin de réduire les nuisances sonores et les risques d'accident, ainsi que des mesures pour réduire le trafic de transit. Il évoque la limitation à 30 km/h comme mesure préconisée par le Conseil fédéral pour améliorer la qualité de vie dans les agglomérations, en ajoutant que le canton propose également cette mesure aux communes. Il cite la décision lausannoise fixant une limitation globale de la vitesse à 30 km/h la nuit, ainsi que la tendance politique visant une diminution du recours à la voiture.

M. Völki juge la pétition complémentaire avec l'initiative de 2014, estimant que des pistes cyclables mieux aménagées seraient en outre souhaitables. Le lien entre les deux secteurs des Palettes serait amélioré grâce

à la zone 30, une mesure du reste recommandée par le Bureau de Prévention des Accidents (BPA), les accidents y étant moins nombreux et moins graves.

Échanges avec les commissaires

Des commissaires (UDC) s'étonnent de voir la circulation dans ce quartier être décrite comme trop rapide et accidentogène, et mentionnent que des patrouilles scolaires occupent tous les passages piétons devant les écoles. Leur question est de savoir si les pétitionnaires souhaitent des zones 30 « classiques » ou des zones 30 fondées sur la LMCE. M. Völki indique qu'au cours des travaux de ces deux dernières années, les passages piétons n'étaient pas sécurisés, et que lorsqu'elles le peuvent, les voitures roulent très vite. Il précise que la pétition vise une réduction du risque et des nuisances sonores.

Les mêmes commissaires (UDC) relèvent que les zones 30 impliquent des aménagements et le retrait des passages piétons, et qu'une telle zone 30 avait été refusée sur l'avenue du Curé-Baud en raison de la qualification de cet axe en réseau secondaire, alors que la LMCE permet une simple réduction de vitesse à 30 km/h. M. Völki répond que les pétitionnaires ont analysé le chemin de Borgeaud à Onex, en zone 30 bien qu'appartenant au réseau secondaire.

Des commissaires (PDC) demandent ce que la commune a indiqué aux pétitionnaires. M. Völki répond que la commune a reçu plusieurs courriers ainsi qu'une pétition, mais que la réponse a toujours conclu à l'impossibilité de changer le projet.

Des commissaires (PLR) souhaitent connaître le contenu du plan directeur communal à ce sujet, et si les pétitionnaires ont contacté le Système d'information du Territoire (SITG) avant de rédiger la pétition. M. Völki l'ignore, mais peut affirmer qu'il est bien question de réseau secondaire dans le quartier. Il informe que la pétition a été déposée depuis un certain temps.

Des commissaires (S) saluent la pétition et souhaitent savoir si la population se sent menacée par la circulation dans le quartier. M. Völki répond qu'une grande partie de la population se déplace à pied ou à vélo, et que c'est surtout le trafic de transit qui génère des tensions.

Discussion interne

Des commissaires (UDC) jugent cette pétition anti-voitures et pourraient la voter dès maintenant, mais souhaitent entendre la police au sujet des accidents, la commune pour les aménagements qu'elle aurait refusés, ainsi

que le département concernant le développement de ce quartier et les effets de l'extension du tram.

Des commissaires (S) soutiennent les trois propositions d'auditions.

Des commissaires (PDC) souhaitent entendre la commune avant le canton.

La présidence observe que les propositions d'auditions ne suscitent aucune opposition.

Des commissaires (UDC) suggèrent d'inviter la police à venir munie de statistiques lors de son audition.

Séance du 23 mai 2022 : audition du Major Patrick Pulh, chef de police routière (DSPS)

M. Pulh informe que la police a relevé 26 accidents au cours des trois dernières années, l'année 2020 étant exceptionnelle en raison de la pandémie, et qu'une baisse des accidents est observée. Il précise que les causes principales sont l'inattention, l'alcool et le refus de priorité, et non pas la vitesse. Cela étant, sur huit contrôles de vitesse effectués, le taux d'infraction est de 3.8%, un taux très bas qui concerne des dépassements de 1 à 10 km/h.

M. Pulh indique qu'en comparaison cantonale, cette zone n'est pas accidentogène. Il rappelle toutefois qu'avec le développement du quartier, la densité évolue et il entend le besoin de réguler le trafic. Il pense que la limitation de la vitesse à 30 km/h est toujours un plus, des tronçons pouvant passer sous ce régime, voire une zone entière. Il précise en revanche ne pas avoir d'alarme à donner pour ce quartier spécifiquement.

Échanges avec les commissaires

Des commissaires (EAG) demandent quelle est la différence entre zones 30 et tronçons à 30 km/h. M. Pulh répond qu'une zone couvre un périmètre assez large et implique plusieurs mesures comme le retrait des passages piétons, l'installation de chicanes, la perte de priorités de droite ainsi que la limitation de la vitesse, alors que les tronçons à 30 km/h n'intègrent que cette dernière mesure. Les zones 30 doivent en outre être validées par un bureau d'ingénieurs, qui réalise un constat après une année pour vérifier si 80% des personnes respectent la zone. Il précise que c'est le département qui prend la mesure, l'OFROU doit la valider.

Des commissaires (PLR) demandent si le 50 km/h est recommandé sur le réseau primaire, et mentionnent avoir l'impression d'être à l'arrêt lorsqu'il faut circuler à 30 km/h. M. Pulh informe que le tram va réduire le gabarit, ce

qui devrait amener l'Office cantonal des transports (ci-après : OCT) à faire une analyse puisque le 50 km/h sera difficile à maintenir, mais ici, les infractions ne suffisent pas à justifier l'instauration d'une limitation à 30 km/h.

Les mêmes commissaires (PLR) déclarent avoir rarement vu les tronçons à 30 km/h sur des réseaux primaires être respectés. M. Pulh mentionne l'exemple du tronçon au boulevard du Pont-d'Arve qui est difficile.

Des commissaires (UDC) observent que les accidents constatés concernent deux voitures et demandent si des personnes se déplaçant à pied ou à vélo ont été impliquées. M. Pulh répond avoir recensé sept vélos et un piéton, mais un seul accident entre un vélo et un piéton.

Les mêmes commissaires (UDC) demandent si des accidents ont été constatés aux passages piétons concernés par les patrouilles scolaires. M. Pulh répond que si le sentiment d'insécurité augmente, cela ne veut pas dire que l'insécurité a augmenté. Il n'a recensé qu'un seul accident entre un vélo et une personne à pied sur un passage piéton.

Les mêmes commissaires (UDC) demandent si les passages piétons sont aménagés de manière à limiter les accidents avec les vélos, et si la police contrôle la vitesse des vélos. M. Pulh mentionne que c'est généralement le non-respect de la règle qui occasionne un accident, et qu'à l'avenue du Curé-Baud les flux sont séparés. Il informe que la police permet de poursuivre les vélos électriques, et en cas d'accident elle peut contrôler l'état de ces véhicules et leur vitesse, et peut les saisir. Dans ce secteur, il peut seulement citer un accident entre un vélo électrique et une voiture, causé par un refus de priorité.

Des commissaires (S) demandent ce qu'il en est des sorties des parkings. M. Pulh répond que toute entrée perpendiculaire sur une route est dangereuse et qu'il existe des normes à ce sujet.

Les mêmes commissaires (S) demandent si l'aménagement de tronçons à 30 km/h, respectivement d'une zone 30, améliore la cohabitation entre les modes de transport. M. Pulh répond que la sécurité s'en trouve accrue, mais ne dispose pas de chiffres à ce sujet, ce qu'il peut affirmer est que le respect des priorités est le premier enjeu.

D'autres commissaires (S) rappellent que 14 personnes sont décédées en 2021 sur les routes genevoises, sur des lieux accidentogènes, et se demandent s'il n'y a pas une certaine impunité en lien avec les excès de vitesse. M. Pulh répond que les petites vitesses sont plus difficiles à faire respecter, mais que les accidents mortels se déroulent plutôt sur des lieux peu accidentogènes.

Ces mêmes commissaires (S) évoquent un panneau pédagogique installé aux Eaux-Vives, qui affiche toujours rouge, et se demandent pourquoi il y a toujours autant d'infractions. M. Pulh répond que les radars pédagogiques n'ont pas de valeur pénale, mais qu'ils entraînent un travail entre la police et les communes.

Ces mêmes commissaires (S) demandent des chiffres sur les radars, avec une précision sur ceux qui sont installés le long de l'autoroute. M. Pulh répond que 29 radars ont été déployés en 2019 pour 66 millions de véhicules contrôlés, 41 en 2021 pour 90 millions. Il précise qu'il y a peu de radars sur l'autoroute, car l'essentiel est l'espace urbain, et que les radars ont aussi une fonction préventive, l'effet coercitif étant plutôt l'apanage des radars mobiles.

Des commissaires (MCG) demandent quels contrôles sont organisés vis-à-vis du trafic de vélos et de trottinettes électriques. M. Pulh répond que des actions sont menées chaque semaine pour l'ensemble des modes de transport. Il rappelle qu'une trottinette est limitée à 20 km/h et que des saisies ont régulièrement lieu, mais que les poursuites sont difficiles, car les trottinettes n'ont pas d'identification.

Des commissaires (EAG) reviennent sur l'enjeu des nuisances sonores et de la pollution, et comprennent la pétition comme une volonté de limiter le trafic de transit. Ces commissaires souhaitent savoir si la diminution de vitesse favorise la fluidité du trafic. M. Pulh acquiesce en indiquant que c'est justement la mesure prise sur l'autoroute quand elle est chargée.

Ces mêmes commissaires (EAG) s'interrogent sur le danger que représentent les vélos et trottinettes pour le trafic piéton, personnes âgées et malvoyantes notamment, et se demandent par ailleurs quelle est la réelle influence des radars pédagogiques sur le comportement des automobilistes. M. Pulh n'a pas d'éléments particuliers concernant les risques pour le trafic piéton, mais affirme que la police a pour rôle d'assurer la sécurité, peu importe le mode de transport. Il indique que la police s'oppose aux radars qui annoncent simplement la vitesse, car certaines personnes s'amusent à dépasser la limite. Cependant, il explique que cet outil est utile à titre expérimental, en vue d'anticiper des changements de vitesse dans une zone, observer le respect de nouvelles normes. Ces radars enregistrent le nombre de véhicules et leur vitesse, il s'agit essentiellement d'indicateurs.

Des commissaires (S) demandent quelles sont les distances à observer lorsque des voitures suivent des vélos, respectivement des trottinettes, et si ces distances sont contrôlées. M. Pulh concède que les récentes évolutions dans la mobilité peuvent représenter un casse-tête, l'Office fédéral des routes

n'ayant pas tranché toutes les questions. Il mentionne que la loi ne précise pas de distances particulières. Les commissaires indiquent avoir trouvé une information contradictoire sur le site du canton¹. M. Pulh vérifiera ces informations.

Séance du 23 mai 2022 : audition de M. Damien Bonfanti, Conseiller administratif de la commune de Lancy

M. Bonfanti informe que la commune agit strictement dans le cadre d'un PDQ validé par le Conseil d'Etat, qui prévoit une zone 30 ou une zone de rencontre dans le secteur des Semailles jusqu'au chemin des Palettes. Il évoque un développement prévu de la mobilité douce sur le chemin des Rambossons, un crédit d'étude étant à l'examen en commission. Quant à l'avenue du Curé-Baud, il déclare que le Conseil administratif a demandé au canton une limitation à 30 km/h de la place du 1^{er} Août jusqu'au chemin des Palettes, le but étant que cette limitation puisse être adoptée en parallèle à l'établissement de la zone 30 des Semailles.

Il rappelle ensuite que l'exécutif communal a décidé en 2019 de limiter la vitesse à 30 km/h sur des tronçons du chemin des Palettes afin de conserver les passages piétons, des rapports publics faisant état de cette décision. Un transfert modal devrait progressivement avoir lieu sous l'effet de l'extension du tram, les aménagements en cours donnant plus de place pour la mobilité douce et le trafic piéton.

Échanges avec les commissaires

Des commissaires (S) demandent si les souhaits de la pétition sont donc déjà réalisés. M. Bonfanti concède être étonné par la pétition, parmi les responsables de laquelle se trouvent des personnes élues sur le plan communal et qui doivent connaître la situation. Il rappelle que ces mesures se déploient progressivement, que la zone 30 sera adoptée l'année prochaine et qu'une économie de 30 000 F liée à l'étude correspondante est à la clé. Il pense qu'il y a ici un texte de nature politique, non pas entre les pro- et anti-voitures, mais qui traduit une volonté de la population de vivre dans une zone sécurisée.

Des commissaires (PLR) souhaitent savoir si vraiment toutes les demandes de la pétition ont été réalisées. M. Bonfanti acquiesce et déclare que seul l'OCT pourrait freiner ces mesures, en particulier celle concernant l'avenue du Curé-Baud, qui est en secteur primaire. Il affirme que tous les

¹ <https://www.ge.ch/pourquoi-pas-velo-aujourd-hui-j-essaie/regles-circulation-velo>

éléments contenus dans la pétition étaient déjà envisagés par la commune avant son lancement.

Ces mêmes commissaires (PLR) demandent si des rencontres entre les pétitionnaires et la commune ont eu lieu. M. Bonfanti répond par la négative et informe que les relations entre la commune et cette association ne sont pas bonnes. Il précise que cette association a simplement informé la commune de sa pétition.

Des commissaires (EAG) se demandent si cette pétition a pour but de faire pression sur le Conseil d'Etat. M. Bonfanti répond que les discussions techniques ont déjà eu lieu et que le projet sera lancé l'année prochaine. Il précise que les discussions autour de ce quartier durent depuis 2017.

Des commissaires (UDC) demandent si des relevés ont été effectués concernant le bruit. M. Bonfanti répond que le bruit ne fait pas partie des objectifs de la réduction de la vitesse, mais que c'est la sécurité qui est visée, notamment à l'égard de l'école En-Sauvy, l'une des plus grandes du canton (où la vitesse est déjà limitée à 30 km/h).

Ces mêmes commissaires (UDC) citent une jurisprudence du Tribunal fédéral qui expliquerait que la sécurité n'est pas un critère pertinent dans l'instauration d'une zone 30. M. Bonfanti répond que le quartier se densifie, et que cela correspond à une demande du Conseil municipal.

Des commissaires (PDC) évoquent l'initiative lancée par l'ALMA en 2015, suivie de la pétition P 1953 allant dans le même sens, et remarquent que la P 2143 n'a pas été déposée devant la commune. Ces commissaires s'interrogent sur les raisons de ce dialogue de sourds entre l'ALMA et la commune. M. Bonfanti répond qu'il y a eu plusieurs échanges de courriers et plusieurs séances, qu'un accord n'existait pas sur plusieurs des demandes de l'association, par exemple la compensation de la suppression des places de parc et une limitation des abattages d'arbres, deux demandes contradictoires. D'un autre côté, la commune a réalisé plusieurs projets allant dans leur sens, mais il n'est pas possible de construire un parking souterrain ou de supprimer toutes les places en surface sur le chemin des Palettes.

Ces mêmes commissaires (PDC) remarquent que la commune a mis sept ans pour répondre à cette initiative. M. Bonfanti répond qu'il était nécessaire d'attendre la prise de position de la Confédération.

Séance du 30 mai 2022 : audition de M. Cédric Labey, ingénieur référent de la direction régionale Rhône-Arve (OCT – DI)

M. Labey mentionne que l'extension du tram a été conçue pour être intégrée de manière harmonieuse dans le territoire, et prévoit l'ensemble des

traversées piétonnes à niveau. Il précise que les voitures franchiront donc les passages piétons en traversant un obstacle surélevé, et que cette mesure s'inscrit dans la volonté de pacifier le secteur. Il relève toutefois la difficulté de placer les Palettes en zone 30 en raison de la densité du trafic. En revanche, cette difficulté n'existe pas pour l'avenue du Curé-Baud et le chemin des Semailles. Dans tous les cas, ces tronçons relèvent du domaine communal, et même si le canton ne s'y oppose pas, la prise en charge du passage sous le régime de la zone 30 est du ressort de la commune.

M. Labey distingue le tronçon Curé-Baud, qui possède une piste cyclable, et les Semailles. Quant aux Palettes, il pense qu'il est possible d'établir des tronçons limités à 30 km/h LMCE sans pour autant réaliser une zone 30.

Échanges avec les commissaires

Des commissaires (PLR) demandent si le département est en contact avec la commune au sujet du projet de zone 30. M. Labey acquiesce, s'agissant des secteurs d'habitation, au nord et sud du chemin des Semailles comme au nord et sud du chemin des Palettes. Il précise que le chemin des Palettes et l'avenue Curé-Baud ne se prêteraient guère à une zone 30.

Des commissaires (PDC) observent que la pétition demande un 30 km/h sur trois rues et souhaitent savoir pourquoi seule l'avenue du Curé-Baud pose problème à cet égard. M. Labey répond que c'est techniquement possible, mais que la pertinence est faible, puisque le chemin des Palettes a une forte densité de trafic et que l'avenue du Curé-Baud possède une piste cyclable. Il précise qu'un 30 km/h LMCE, qui implique une décision conjointe entre la commune et le canton, et à laquelle le canton serait favorable, serait une autre possibilité envisageable.

Ces mêmes commissaires (PDC) demandent quels aménagements devraient être réalisés dans ce cas. M. Labey répond que des plateaux sont prévus sur les passages piétons pour faire obstacle aux véhicules et les carrefours doivent être régulés pour prioriser les trams, ce qui permet de diminuer les temps de vert et d'atténuer le trafic automobile.

Des commissaires (UDC) remarquent que ce secteur est éligible à la mise en œuvre d'un 30 km/h LMCE, mais rappellent que la jurisprudence retient principalement l'enjeu du bruit, alors que ce secteur ne dépasse pas les valeurs seuil. Ces commissaires demandent si des études ont été conduites. M. Labey répond que les valeurs d'émission sont dépassées entre la route de Base et l'avenue du Curé-Baud, et que dans ce secteur des murs antibruit seront réalisés en plus du revêtement phonoabsorbant. Il indique toutefois

qu'il n'y a aucune étude OPB justifiant le 30 km/h aux Palettes, et déclare que d'autres justifications, comme la sécurité du trafic, seront nécessaires.

Des commissaires (S) demandent pourquoi il est si peu question de zones de rencontre à 20 km/h à Genève. M. Labey pense qu'il est nécessaire de prendre en compte le contexte urbain, les zones de rencontre concernant surtout des secteurs avec de nombreuses activités au rez-de-chaussée. Mais il rappelle que cela concerne de nombreux éléments comme le parking, et que la commune souhaite conserver des places visiteurs dans le secteur de Rambossons. Il rappelle qu'il existe à Lancy, à la place des Ormeaux, une zone de rencontre dans un lieu comprenant plusieurs commerces et restaurants.

Discussion interne

La présidence et M^{me} Rodriguez informent la commission de la réception de plusieurs documents demandés.

Des commissaires (PDC) demandent un délai pour prendre connaissance de ces documents.

La présidence informe que le vote aura lieu lors de la séance suivante.

Séance du 13 juin 2022 : vote final

La présidence informe que M. Pulh demande un délai à la fin de l'été pour répondre à l'ensemble des demandes de renseignement de la commission.

Des commissaires (PDC) estiment pouvoir traiter sans plus attendre la pétition. Pour ces commissaires, alors qu'une initiative a été lancée en 2014, la situation n'a réellement évolué qu'à partir du lancement de cette pétition, qui a été visiblement bénéfique. Ces commissaires constatent que le canton et la commune sont favorables aux mesures demandées par la pétition, mais soutiendront son renvoi au Conseil d'Etat car les pétitionnaires attendent depuis 2014.

Des commissaires (UDC) sont également favorables au traitement immédiat de la pétition, mais demandent son dépôt sur le Bureau du Grand Conseil, car elle est devenue sans objet. Ces commissaires jugent l'argumentaire de la pétition dénué de fondement, en particulier s'agissant de l'accidentologie. Concernant la mise à 30 km/h du chemin des Palettes et de l'avenue du Curé-Baud, seule la fin des travaux d'extension du tram permettra d'analyser concrètement la situation.

Des commissaires (S) souhaitent également aller de l'avant, tout en souhaitant connaître les chiffres demandés à M. Pulh. Ces commissaires

soutiendront le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat, tout en tenant compte du soutien de la commune aux demandes, par reconnaissance envers le travail des pétitionnaires. Ces commissaires regrettent enfin la rareté des zones de rencontre dans le canton.

Des commissaires (EAG) rejoignent la position des commissaires PDC et soutiendront le renvoi au Conseil d'Etat.

Des commissaires (MCG) ont jugé les explications de M. Pulh convaincantes et expriment leur intérêt d'en savoir davantage sur le contrôle de la vitesse des vélos. Ces commissaires soutiendront le dépôt de la pétition.

Des commissaires (PLR) soutiendront le dépôt de la pétition, estimant que la commune a déjà apporté une réponse aux pétitionnaires.

Vote

La présidence met au vote le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat :

Oui :	8 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)
Non :	7 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Abstention :	0

Le renvoi de la P 2143 au Conseil d'Etat est accepté.

Conclusion

Les divergences de la commission sur cette pétition sont minimes, mais se situent à la frontière de deux positions. C'est à une voix près qu'une majorité de la commission a soutenu son renvoi au Conseil d'Etat, la minorité ne souhaitant pas déposer de rapport.

Il y a un consensus sur le fait que les demandes des pétitionnaires rencontrent une large adhésion et seront mises en œuvre dès l'an prochain. Une seule de ces demandes est encore sujette à débat : l'ensemble du périmètre, en particulier le tronçon Semailles – Curé-Baud, doit-il être couvert par une zone 30 ?

Cette proposition a soulevé des questionnements liés au coût des aménagements devant être pris en charge par la commune, de même que des réflexions sur la pertinence d'une telle mesure, ainsi que sur sa justification légale. Aucune opposition n'a été formellement soulevée au sein de la commission, la situation devant être analysée une fois l'extension du tram achevée.

Par le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, la commission fait confiance au département et à la commune pour prendre la mesure jugée adéquate une fois en possession de l'ensemble des éléments pertinents.

La seconde divergence au sein de la commission vis-à-vis de la P 2143 concerne la réponse à apporter à une pétition devenue pour l'essentiel sans objet, ses demandes étant quasiment toutes assurées d'être réalisées. En premier lieu, il faut rappeler que la commission ne peut statuer que sur la pétition prise dans son ensemble, et dès lors qu'une seule des demandes reste non réalisée, la pétition reste d'actualité. En second lieu, l'ALMA œuvre pour la réalisation de ses demandes depuis 2014, et les mesures adoptées par la commune et le canton sont bien plus récentes : il est indéniable que les pétitionnaires ont eu un rôle de catalyseur, un travail qui serait peu récompensé si le Grand Conseil venait à déposer ce texte.

En fin de compte, si une majorité de commissaires vous recommande, Mesdames les députées, Messieurs les députés, de la suivre dans ses conclusions et de soutenir le renvoi de ce texte au Conseil d'Etat, c'est dans le seul et unique but de pouvoir clarifier la faisabilité, l'opportunité et la légalité d'une zone 30 à l'avenue du Curé-Baud.



Pétition pour une zone 30 km/h dans le secteur Semailles (Lancy)

Commission des pétitions du GC
Audition du 2 mai 2022

ALMA Association Lancy Mobilité Avenir

1



Ordre du jour

1. Le contexte
2. Nos demandes
3. Les considérants



Contexte (1/2)

1. ALMA pour Association Lancy Mobilité Avenir
 1. Association d'habitants du quartier Palettes-Semailles
 2. Création: 2014
 3. But principal: améliorer la sécurité, la qualité de vie et la convivialité pour les habitants du quartier
2. Le quartier et ses caractéristiques
 1. Densité très forte
 2. Développement important prévu
 3. Beaucoup de personnes âgées et de familles avec enfants
 4. Nuisances de bruit et de pollution
 5. Insécurité routière



Contexte (2/2)

1. Initiative populaire communale *«Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy» (2014)*
 1. 2500 signatures récoltées
 2. Validée par le CE puis par le CM et le CA de Lancy
 3. Plusieurs demandes :
 1. Concertation avec les habitants
 2. Quartier Palettes / Semailles / Fraisiers réhabilité en «éco-quartier»
 3. Mesures pour réduire le bruit
 4. Capacités supplémentaires pour la mobilité douce pour améliorer la sécurité des enfants et des personnes à mobilité réduite, notamment des pistes cyclables
2. Sa mise en œuvre n'a été que partielle !



La pétition : nos demandes

Les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat de :

1. Mettre en place le 30km/h sur les rues du quartier des Semailles à Lancy
 1. chemin des Palettes
 2. avenue du Curé-Baud
 3. chemin des Semailles

Pour réduire les nuisances sonores, la pollution, le risque d'accident et améliorer ainsi la qualité de vie du quartier.

2. Prévoir des aménagements qui permettent de réduire fortement le trafic de transit à travers le quartier.



Considérants (1/2)

1. Conseil Fédéral favorise les zones 30 dans les agglomérations:
 1. Modification de l'Ordonnance en cours pour une simplification de la procédure
 2. Nouveau motif possible: amélioration de la qualité de vie du quartier
2. Le Canton propose aux communes la mise en place des zones 30 dans les zones habitées. But de réduire les nuisances sonores.
3. Volonté politique de vouloir réduire le bruit, la pollution et l'utilisation de la voiture.
4. Prolongation du tram 15 en cours depuis l'arrêt « Palettes » jusqu'aux Cherpines, puis Perly.



Considérants (2/2)

5. Large soutien populaire pour l'initiative populaire communale « *Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy* » qui vise à profiter de l'arrivée du tram 15 pour améliorer la qualité de vie du quartier Semailles/Palettes/Voirets.
6. Le vécu quotidien par les habitants des nuisances liées au trafic :
 1. Bruit, pollution, risque d'accidents
 2. Absence prévue de vraies pistes cyclables sur le chemin des Palettes (il est prévu uniquement des bandes cyclables)
 3. Sorties difficiles des parkings des immeubles longeant ces rues
7. Nécessité de mieux relier les secteurs Nord et Sud du chemin des Palettes pour créer une meilleure convivialité de quartier.



La pétition : nos demandes

Les pétitionnaires demandent au Grand Conseil et au Conseil d'Etat de :

1. Mettre en place le 30km/h sur les rues du quartier des Semailles à Lancy
 1. chemin des Palettes
 2. avenue du Curé-Baud
 3. chemin des Semailles

Pour réduire les nuisances sonores, la pollution, le risque d'accident et améliorer ainsi la qualité de vie du quartier.

2. Prévoir des aménagements qui permettent de réduire fortement le trafic de transit à travers le quartier.



Compléments

■ XX

Assemblée Générale Ordinaire – 4.10.2021

9

Procédure simplifiée pour l'instauration de zones 30 et nouveau symbole pour le covoiturage



CF

■ Conseil fédéral.

- [Procédure simplifiée pour l'instauration de zones 30 et nouveau symbole pour le covoiturage \(admin.ch\)](#)

Berne, 10.11.2021 - Lors de sa séance du 10 novembre 2021, le Conseil fédéral a mis en consultation les modifications de l'ordonnance sur la signalisation routière et de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre. Les modifications visent à simplifier l'instauration de zones 30 sur les routes d'intérêt local et à introduire un nouveau symbole pour le covoiturage.

Afin de faciliter l'instauration de zones 30 sur les routes d'intérêt local en agglomération, le Conseil fédéral propose d'adapter l'ordonnance sur la signalisation routière et l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre.

Plus d'expertise nécessaire

Sur les routes en localité, la limitation générale de vitesse est de 50 km/h. Toute dérogation à cette règle, notamment pour mettre en place une zone 30, nécessite actuellement une expertise. Le Conseil fédéral propose qu'il soit désormais possible de renoncer à cette expertise pour instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local.

À l'heure actuelle, il est possible de mettre en place des zones 30 uniquement pour atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic. À l'avenir, ces zones pourront être aménagées aussi pour d'autres motifs liés aux conditions locales, notamment pour améliorer la qualité de vie, à l'instar des autres réglementations et restrictions du trafic.

Assemblée Générale Ordinaire – 4.10.2021



■ Position du BPA

- [Zones 30 – Éloge de la lenteur | BPA \(bfu.ch\)](#)

Zones 30: leurs avantages

Les zones 30, tout le monde y gagne!

- Les accidents sont moins nombreux et moins graves, en particulier pour les [piétons](#) et les [cyclistes](#).
- Pour les enfants, les [trajets scolaires](#) sont plus sûrs.
- Il est plus facile pour les piétons de traverser sur des routes à trafic modéré.
- Le trafic est plus fluide et plus homogène.
- Les conducteurs ne perdent presque pas de temps, car les zones 30 ne s'étendent généralement que sur quelques centaines de mètres.

De 50 km/h à 30 km/h

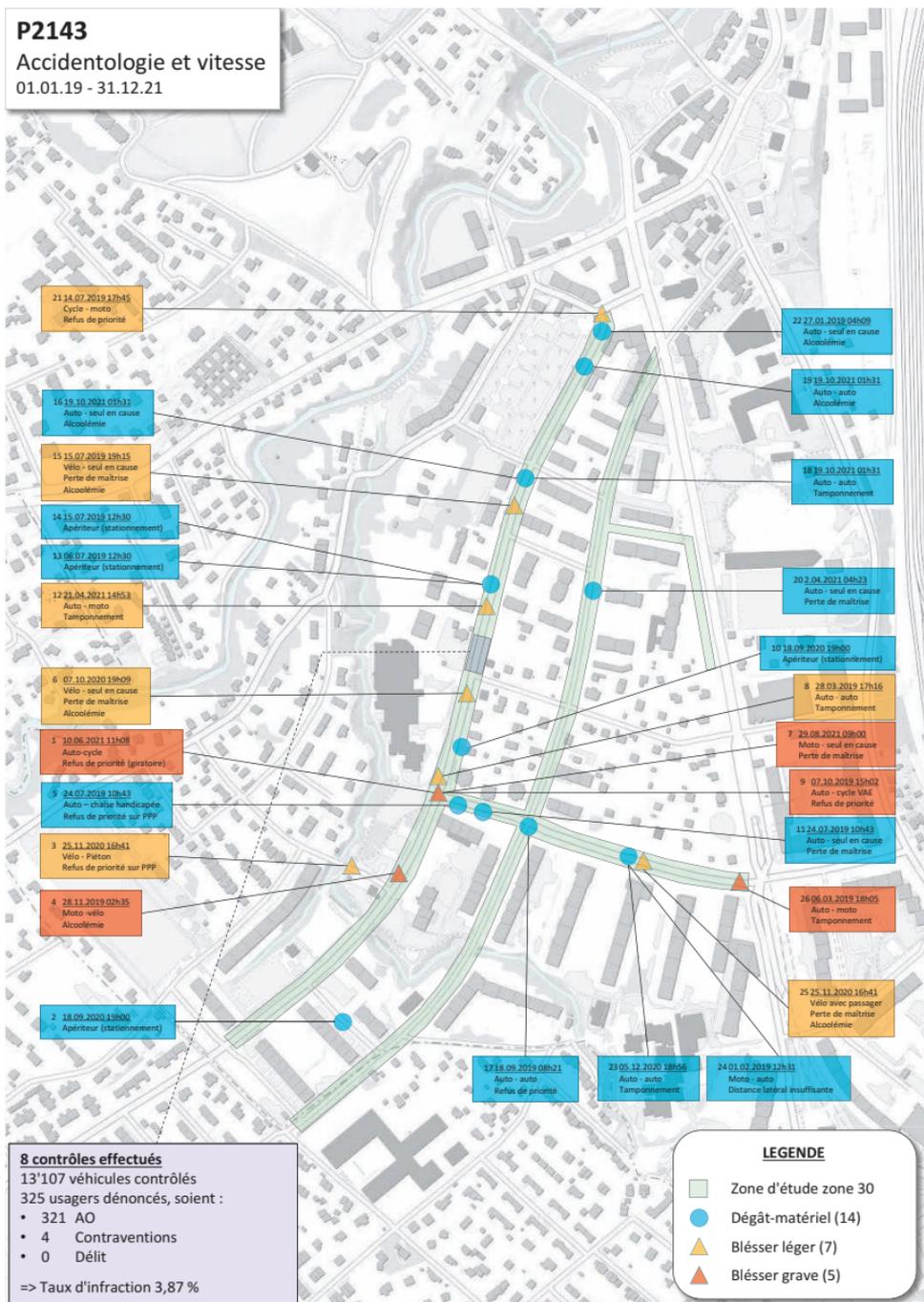
Plus les zones 30 sont introduites à une large échelle hors des axes de circulation principaux dans une commune, plus la limitation de vitesse maximale est respectée. À 30 km/h, les accidents sont moins nombreux et surtout moins graves qu'à 50 km/h. C'est pourquoi les tronçons de routes de transit à forte fréquentation piétonne devraient également être transformés en zones 30 (p. ex. en centre-ville ou en vieille ville).

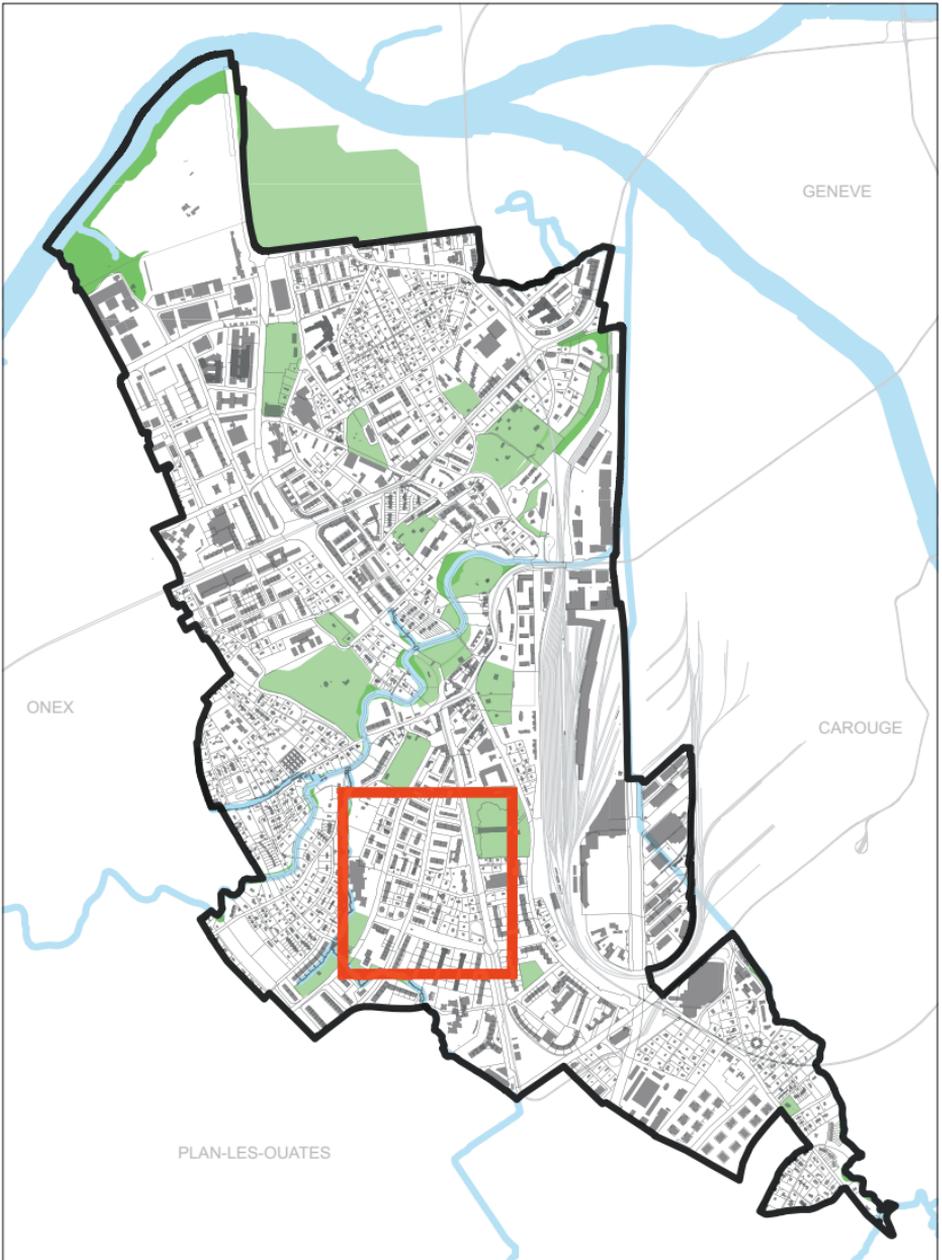
Le remplacement de la limite générale de vitesse à 50 km/h par une zone 30 correctement aménagée permet d'éviter 1 accident de la route avec blessés sur 4.



P2143

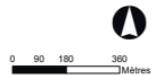
Accidentologie et vitesse
01.01.19 - 31.12.21





Périmètre (en rouge) concerné par l'initiative

Secteur dit «Semailles» en Ville de Lancy



Plan du périmètre concerné par l'initiative (PDQ et tracé du tram 15)

Avenue du Curé-Baud, chemin des Rambossons, chemin des Palettes, avenue des Communes-Réunies



Légende :



Périmètre du Plan
Directeur des Semailles



Tracé du tram 15
existant / extension en
construction

Aménagements de l'extension du tram 15

Quai sur avenue des Communes-Réunies et extension du rail sur chemin des Paléttes et avenue du Curé-Baud



Ville de Lancy
République et canton de Genève



Association ALMA
Madame Erika BRADEMANN, Présidente
Avenue du Curé-Baud 51
1212 Grand-Lancy

N/réf. : 792162.000 ACA/ABU/DBO – SAT - spe

Lancy, le 23 mai 2022

Initiative « Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy »
Votre courrier du 10 juillet 2021

Mesdames, Messieurs,

Nous avons bien reçu votre courrier daté du 10 juillet 2021 au sujet de votre initiative populaire communale de 2014 intitulée « Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy ». Par la présente, nous souhaitons apporter des éléments de réponse à votre initiative dans sa globalité mais aussi à votre courrier de juillet dernier, dont la teneur porte principalement sur le besoin de compensation des places de stationnements perdues sur le chemin des Palettes dans un nouveau parking souterrain dans le plan localisé de quartier 30'047 (PLQ).

Avant d'entrer en détail dans votre initiative, il est nécessaire de rappeler que nos éléments de réponse ne concernent que trois des cinq demandes initiales de votre initiative. En effet, deux points sur les cinq que contenait votre initiative ont été invalidés par le Conseil d'Etat en juillet 2015 car ceux-ci ne relevaient matériellement pas du champ d'application d'une initiative populaire communale.

Nous souhaitons également rappeler que le contexte a beaucoup évolué depuis 2015 : la plupart des plans localisés de quartier (PLQ) et le projet du tram sont maintenant en construction. Ainsi, seuls deux plans localisés de quartiers sont encore ouverts : le PLQ des Passereaux (29'835), qui est au stade de l'enquête technique suite au contre-projet de 2016 et le PLQ de la boucle des Palettes (30'047). Ainsi, votre demande initiale concernait l'ensemble du plateau des Semailles mais le présent courrier ne se concentre que sur les projets sur lesquels le Conseil municipal doit encore se prononcer.

Ainsi, en ce qui concerne les points de votre initiative, la première demande est la suivante :

« Le Conseil municipal de Lancy ne devra donner un préavis favorable au dossier de concession et au plan de construction du tram, ainsi qu'aux plans localisés de quartier qui lui seront soumis concernant le quartier des Semailles que moyennant les garanties suivantes :

1) Que les habitants soient associés dans le développement du projet du tram et d'aménagement de Lancy Sud, conformément à la constitution genevoise. »

La Ville de Lancy répond favorablement au principe d'association des habitant.es dans le développement de Lancy Sud. En effet, en dehors du fait que la Loi générale sur les zones de

Ville de Lancy

République et canton de Genève



développement (LGZD) impose depuis 2015 le principe de concertation dans les démarches de PLQ, nous avons intégré les habitant.es à la conception du quartier des Semailles tant pour le PLQ des Passereaux que pour celui de la boucle des Palettes. Pour le premier, il est actuellement au stade de l'enquête technique et est basé sur le contre-projet proposé par l'association des Passereaux. En ce qui concerne le second, il a fait l'objet de nombreuses séances de concertation entre 2015 et 2021 et d'une séance de restitution et d'échanges ayant eu lieu le 11 mai 2022. La suite du processus, prenant la forme d'un concours, a été annoncée lors de la séance du 11 mai. Il est également prévu que les habitant.es du quartier soient intégré.es à ce concours. Toutefois, la forme exacte de cette participation n'est pas encore arrêtée.

Ainsi, votre interpellation portant sur l'implication de la population est satisfaite.

La deuxième demande (validée par le Conseil d'Etat) stipule que :

« Le Conseil municipal de Lancy ne devra donner un préavis favorable au dossier de concession et au plan de construction du tram, ainsi qu'aux plans localisés de quartier qui lui seront soumis concernant le quartier des Semailles que moyennant les garanties suivantes :

[...]

3) Que les places de parking supprimées le long du tracé du tram doivent être compensées en souterrain par un parking d'environ 280 places situé au chemin des Palettes/chemin des Semailles.

A ce sujet, nous souhaitons rappeler que le nombre réel de places de stationnement supprimées par le projet du tram est de 94, et non de 280. En outre, en 2017, la Ville de Lancy a construit le parking de l'Espace Palettes, qui contient 222 places, dont 128 à usage public au premier sous-sol. Ce parking, bien que situé en dehors de l'adresse mentionnée dans le texte de l'initiative, est à proximité directe du quartier des Semailles. Ce parking souterrain est donc considéré comme une réponse à la demande de l'ALMA puisqu'il compense largement les places supprimées par le projet du tram. De plus, selon les données d'utilisation du parking, il ressort que son taux d'occupation est très bas : une cinquantaine d'entrées par mois seulement pour le niveau public et environ 50% des places privées louées au deuxième sous-sol. Les données du parking de Rambosson (proximité du centre sportif de Marnagnac) confirment le même phénomène : un parking public sous-utilisé. Enfin, les études montrent également que l'offre de stationnement privé dans le secteur des Semailles est largement supérieure à celle requise par la loi : 40% de places existantes excédentaires sur fonds privé par rapport au taux de stationnement accepté actuellement par logement. Ainsi, construire un nouveau parking, dans ces conditions d'offre largement supérieure à la demande, nous paraît démesuré, tant en termes de coût qu'en termes de ressources déployées.

Concernant les PLQ, celui des Passereaux prévoit un parking souterrain. Quant au PLQ de la Boucle des Palettes, celui-ci a été désigné par le Canton de Genève comme quartier pilote de la transition écologique. Plus précisément, celui-ci s'inscrit dans la « démarche des Quartiers en Transition », avec la particularité d'être pensé comme un quartier sans stationnement souterrain, permettant une large proportion de pleine terre et donc une forte arborisation du site. L'ambition d'un quartier sans parking est possible car les maîtres d'ouvrage présents sur ce PLQ se sont d'ores et déjà engagés à réduire leurs ratios de stationnement et le programme envisagé confirme cette faisabilité car il ne génère pas de besoin en places (logements

Ville de Lancy

République et canton de Genève



étudiants, seniors, crèche et maison de quartier). A noter que ce report des places est bien sûr possible en raison de l'excédent d'offre de stationnement par rapport à la demande dans le secteur. Pour terminer, la présence d'une nappe phréatique peu profonde sous le secteur des Semailles constitue une lourde contrainte technique et financière à la construction d'un parking.

Pour toutes ces raisons, nous considérons que cette demande est satisfaite et qu'il nous est donc possible de préavis favorablement les deux PLQ précités.

Enfin, la troisième demande valide de votre initiative est la suivante :

« Le Conseil municipal de Lancy ne devra donner un préavis favorable au dossier de concession et au plan de construction du tram, ainsi qu'aux plans localisés de quartier qui lui seront soumis concernant le quartier des Semailles que moyennant les garanties suivantes :

[...]

4) Que Lancy Sud soit réhabilité en zone résidentielle et en écoquartier avec toutes les mesures adéquates. »

La Ville de Lancy mène une politique en accord avec le principe d'éco-quartier au travers de ses stratégies communales en matière de climat, mobilité et espaces publics ainsi qu'au travers des divers principes de développement territorial énoncés dans le Plan Directeur Communal (actuellement en cours de révision, consultation publique fin 2022). Pour rappel, le quartier de la boucle des Palettes est un projet pilote de la démarche écologique des Quartiers en Transitions, pour lequel la Ville accompagne le canton. Le principe de construire un quartier sans parking souterrain s'inscrit notamment dans cette ambition de construire de manière résiliente et écologique. En effet, libérer le sol permet de maximiser les surfaces de pleine terre dans le quartier et donc de planter des arbres à grand développement, ce qui n'est pas possible si le sous-sol est utilisé pour un parking et que les plantations doivent se faire sur dalle. De plus, la pleine terre favorise la perméabilité des sols et l'infiltration des eaux, ce qui est recommandé pour les nouveaux projets. En ce qui concerne l'intégration du tram, veuillez noter que des mesures contre les bruits solidiens ont été intégrées au projet. Enfin, le quartier des Semailles fait l'objet de plusieurs mesures visant à améliorer la sécurité et la tranquillité des cheminements piétons et cyclistes et à offrir de nouveaux espaces publics généreux pour l'ensemble du secteur, à l'instar de la mise en zone 30 des chemins du secteur et de la requalification en modes doux du chemin des Rambossons. Les nombreuses mesures « adéquates visant à transformer Lancy-Sud en éco-quartier », selon vos termes, sont donc en cours d'élaboration.

La Ville de Lancy considère donc que cette troisième demande est, elle aussi, satisfaite.

En conclusion, les mesures entreprises par la Ville de Lancy répondent pleinement aux principes et aux ambitions de votre initiative « Pour une intégration respectueuse du tram à Lancy » puisque les objectifs visés pour le développement du quartier des Semailles sont semblables à ceux décrits dans votre texte. Ainsi, le Conseil municipal entend agir en accord avec votre initiative et préavis favorablement les plans localisés de quartiers des Passereaux et de la boucle des Palettes.

Ville de Lancy

République et canton de Genève



En espérant que vous ferez bonne réception de ce qui précède, nous vous prions de recevoir, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Au nom du Conseil administratif
le Conseiller administratif délégué à
l'aménagement du territoire

Bon
Damien BONFANTI