



Date de dépôt : 9 septembre 2024

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Sécuriser les piétons et cyclistes sur la route de Lausanne (Jardin
botanique – Reposoir)**

Rapport de majorité de Marc Falquet (page 3)

Rapport de première minorité de Lara Atassi (page 28)

Rapport de seconde minorité de Jean-Pierre Tombola (page 31)

Pétition

(2198-A)

Sécuriser les piétons et cyclistes sur la route de Lausanne (Jardin botanique – Reposoir)

La route de Lausanne constitue un axe dangereux, peu adapté aux cyclistes et aux piétons. Plus particulièrement, le tronçon en sortie de Genève, entre le Jardin Botanique et la Plage du Reposoir, représente une zone de forte affluence tout au long de la journée, et ce, jusqu'à 2h du matin, heure de fermeture des plages et bars environnants.

C'est à cet endroit, et plus précisément au niveau de la Plage de l'ONU, qu'a eu lieu une collision mortelle le 22 juillet 2023. Notre amie a perdu violemment la vie à vélo, après avoir été percutée par une voiture allant en direction de Lausanne. Sa perte tragique est le moteur de notre action et le point de départ de cette pétition.

Pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans cette zone très fréquentée et éviter de futurs accidents avec le trafic motorisé, nous demandons :

- **Une augmentation de l'espace dévolu aux cyclistes sur cet axe**, et ce sans diminuer les espaces pour piétons, ni imposer une mixité vélos-piétons. Par exemple, par la redéfinition de la piste cyclable direction Lausanne et Genève ou par la création d'une piste bidirectionnelle d'au moins 4 m de large.
- **L'aménagement d'une traversée mixte vélos-piétons supplémentaire** avec feu entre le Jardin Botanique et le Reposoir.
- **Un abaissement de la limitation de la vitesse** sur le tronçon Jardin Botanique – Reposoir de la route de Lausanne avec un contrôle radar accru.

N.B. 550 signatures¹

Les amis de Cristina
p.a. Emma Gautheron
Rue de Carouge 8
1205 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie d'environ 5467 signatures électroniques.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Marc Falquet

La commission des pétitions s'est réunie à trois reprises pour étudier cet objet, sous la présidence de M. Alexis Barbey, assisté de M. Raphaël Audria, secrétaire scientifique. Les procès-verbaux ont été parfaitement tenus par M. Christophe Vuilleumier. Qu'ils en soient vivement remerciés.

Audition des pétitionnaires

M^{me} Adriana De Oro et M^{me} Emma Gautheron, pétitionnaires et membres du comité des « amis de Cristina », ont été entendues le 27 mai 2024.

M^{me} Gautheron déclare que la pétition porte en l'occurrence sur le tronçon de la route de Lausanne entre le Jardin botanique et la plage du Reposoir. Elle rappelle alors que, le soir du 22 juillet 2023, Cristina, une amie commune aux membres du comité des « amis de Cristina », est décédée à la suite d'un violent accident impliquant des voitures. Elle explique qu'à la fermeture des portes de la plage de l'ONU, à l'issue d'un événement auquel avait assisté leur groupe d'amis, les participants se sont retrouvés agglutinés sur le bord de la route de Lausanne alors qu'un rodéo routier qui avait commencé sur le pont du Mont-Blanc se poursuivait sur ce tronçon. Cristina a été fauchée par l'une des voitures et est décédée.

Elle signale qu'après ce drame, plusieurs rassemblements se sont déroulés sur le lieu de l'accident, ce qui a entraîné des réflexions et des observations à l'égard de la sécurité du site. Elle mentionne que de nombreuses personnes se sont exprimées à ces occasions, indiquant que le tronçon était dangereux et peu sûr pour les cyclistes et les piétons, raison pour laquelle cette pétition a été déposée.

Elle déclare que cette pétition a récolté 6000 signatures après avoir été lancée en décembre 2023. Elle relève que cette pétition a été déposée devant le Conseil municipal de la Ville de Genève, devant le Conseil municipal de Prégny-Chambésy – la route étant à cheval entre les deux communes – ainsi que devant le Grand Conseil. Elle précise que les pétitionnaires ont été entendus le 11 mars 2024 par le Conseil municipal de la Ville de Genève. Elle signale encore que des organismes ont soutenu les pétitionnaires dans leur démarche, notamment le syndicat des Nations Unies, l'International Trade Center, Pro Vélo, actif-traffic et l'ATE.

M^{me} De Oro précise que trois problèmes ont été identifiés sur ce tronçon, soit le manque d'espace pour les vélos et les piétons, l'inexistence d'une traversée mixte piétons-vélos et la vitesse élevée des voitures sans mesures de contrôle. Elle mentionne que l'espace dévolu aux vélos et aux piétons est trop modeste, alors que la chaussée où roulent les voitures est de 15 mètres de large. En direction de Lausanne, l'espace pour les piétons et les cyclistes est de maximum trois mètres. Des barrières discontinues disposées le long de la route empiètent sur cet espace. Elle précise que ces dernières donnent par ailleurs une fausse impression de sécurité, laquelle est insuffisante comme est venu le démontrer l'accident. Elle ajoute qu'en direction de Genève, l'espace pour les piétons et les cyclistes est encore plus réduit avec 1,9 mètre. Des lampadaires placés tous les 25 mètres prennent également de la place sur cet espace déjà trop étroit. Elle observe que différents usagers à différentes vitesses de circulation (piétons, coureurs, vélos mécaniques, vélos électriques) se partagent cet espace réduit de chaque côté de la route, avec une affluence importante à toute heure de la journée. Elle précise que cet axe relie cinq à six communes différentes, soit 25 000 personnes. Elle remarque qu'un jour de semaine en mars, entre 17h30 et 18h20, 95 vélos ont été décomptés en direction de Lausanne. Elle rappelle en outre que plusieurs sites sont attractifs le long de cette route, comme le Jardin botanique, la plage du Reposoir et la plage de l'ONU qui peut être visitée en été par 500 personnes par jour, ces gens-là s'y rendant majoritairement à vélo ou à pied.

Elle rappelle par ailleurs que des voitures et des motos empruntent parfois cet espace, soit lorsqu'il y a des bouchons ou lorsqu'une voiture s'engage sur la route en sortant d'une propriété. Elle déclare que créer une piste bidirectionnelle cyclable en direction de Lausanne de 4 mètres de large, ou deux pistes cyclables d'au moins 3 mètres de part et d'autre de la chaussée, serait une mesure nécessaire, tout en laissant la place pour la circulation piétonne.

M^{me} Gautheron signale par ailleurs que les deux passages sécurisés les plus proches se situent à 1 km l'un de l'autre : le premier est un passage piéton en face de l'Organisation mondiale du commerce (juste avant l'entrée du Jardin botanique) et le suivant est un passage sous voie situé à 300 mètres après la plage du Reposoir. Elle déclare que l'absence de passage sécurisé pour traverser la route pousse les piétons ou les cyclistes à traverser les cinq voies de voitures, ce qui est très dangereux, ou à utiliser les pistes en sens inverse alors que l'espace est déjà réduit. Elle ajoute qu'il serait donc nécessaire d'ajouter un passage mixte régulé avec des feux entre le Jardin botanique et la plage du Reposoir.

M^{me} De Oro mentionne ensuite que les voitures roulent très vite sur ce tronçon alors qu'il s'agit d'une zone urbaine très fréquentée. Elle précise que la limitation de la vitesse est arrêtée à 60 km/h, ce qui implique une distance de freinage de 36 mètres par temps sec. Elle ajoute qu'un angle mort existe à proximité du Jardin botanique ne permettant pas de voir les voitures qui arrivent. Elle déclare qu'il serait donc nécessaire d'abaisser la vitesse sur ce tronçon avec une mesure de dissuasion comme un radar.

M^{me} Gautheron pense que des experts devraient étudier la problématique et livrer des conclusions qui permettraient de mettre en œuvre des mesures.

Un commissaire (PLR) déclare avoir compris que l'accident était le résultat d'un concours de circonstances malheureux, mais il se demande si le choc s'est déroulé sur la voie de circulation des véhicules. Il demande ensuite si la chaussée est cantonale ou municipale.

M^{me} Gautheron répond que l'enquête est en cours. Elle précise qu'elle n'était pas présente ce soir-là. Elle ajoute que la route est cantonale, mais elle remarque que la Ville est compétente pour l'aménagement des voies. Elle précise que, selon la Ville, tout dépend du canton.

Un commissaire (S) connaît ce tronçon qui est la sortie et l'entrée de l'autoroute et il observe que la pétition s'inscrit dans un esprit de prévention et qu'elle est compréhensible indépendamment de l'accident. Il demande si les pétitionnaires ont été reçus par la commune de Prégny-Chambésy. Il se demande également si la Ville a donné des éléments de réponse.

Le président précise avoir reçu le rapport de la commission des pétitions de la Ville de Genève. Il remet ce rapport aux pétitionnaires qui n'en avaient pas pris connaissance.

M^{me} Gautheron déclare que la commune de Prégny-Chambésy a répondu que la route est cantonale et qu'elle renonce donc à une audition, tout en précisant que le Conseil municipal de cette commune est favorable à cette pétition.

Un commissaire (PLR) demande si la piste bidirectionnelle que les pétitionnaires proposent serait similaire à celle du pont du Mont-Blanc.

M^{me} Gautheron pense qu'elle devrait plutôt être conçue comme celle du quai Wilson.

Ledit commissaire (PLR) déclare avoir l'impression qu'il y a déjà des radars sur cette route.

M^{me} Gautheron répond qu'il n'y a pas de radar sur ce tronçon, le dernier étant à la hauteur de l'Organisation mondiale du commerce.

Le commissaire en question (PLR) demande s'il y a eu d'autres accidents sur cette route.

M^{me} Gautheron répond que cet accident est le résultat d'un rodéo routier, mais elle déclare que Cristina serait tout de même morte si la voiture avait roulé à 60 km/h. Elle rappelle que des statistiques sont réalisées sur les accidents qui se déroulent sur le canton et que chaque année un certain nombre d'accidents sont recensés sur ce même tronçon.

Le président déclare qu'il y a souvent des accidents, mais essentiellement de voitures qui veulent traverser en sortant des propriétés.

Une commissaire (Ve) déclare partager les opinions des pétitionnaires en remarquant que les personnes qui se rendent dans les parcs le soir se retrouvent agglutinées au bord de la route, laquelle est considérée comme une rampe de lancement vers l'autoroute. Elle ajoute que l'espacement d'un kilomètre entre les passages piétons semble hallucinant, et elle déclare que des mesures plus drastiques devraient être prises comme des gendarmes couchés. Elle se demande s'il y a des transports publics sur ce tronçon.

M^{me} Gautheron répond par la négative. Elle remarque que, si des bus sont établis sur ce tronçon, des aménagements seront nécessaires pour permettre aux passagers de sortir. Elle estime que la prise de vitesse des voitures est naturelle sur ce tronçon puisque rien ne vient rappeler que ce tronçon est toujours en ville, et qu'il est en connexion directe avec l'autoroute.

Un commissaire (S) demande comment les pétitionnaires ont été soutenus par les associations, et ce que cet accident a provoqué en leur sein.

M^{me} De Oro répond travailler à l'International Trade Center, et elle déclare que cet accident a été une stupéfaction pour les organisations internationales. Elle mentionne qu'un sentiment de solidarité s'est vite développé dans le comité du syndicat des Nations Unies puisque l'accident s'est produit devant la plage de l'ONU. Elle observe que ce dernier avait déjà relevé les dangers existant dans ce périmètre. Elle pense que ces organismes espèrent qu'un changement pourra être envisagé.

Une commissaire (LC) déclare que cet accident s'est déroulé après la fermeture de la plage de l'ONU qui est le seul endroit où un évènement peut être organisé le long de cette route. Elle se demande si une signalétique est posée lors d'évènements sur cette plage. Elle se demande par ailleurs s'il serait possible d'aménager un espace en bordure de la route pour accueillir les visiteurs de cette dernière.

M^{me} Gautheron répond que ces idées ont été abordées lors des réunions de gestion de cette plage. Elle ajoute avoir déjà vu une signalétique posée lors d'évènements sur cette dernière, mais elle ne sait pas si cette mesure est

systématique. Cela étant, la question de la sécurisation des usagers de la route de Lausanne demeure.

Ladite commissaire (LC) demande à quel niveau serait située la traversée mixte.

M^{me} Gautheron pense que le plus simple serait de la situer au milieu de ce tronçon, ce qui permettrait de proposer un passage à tous les utilisateurs des différents sites. Mais elle pense qu'une analyse d'experts serait nécessaire.

La commissaire susmentionnée (LC) se demande comment élargir l'espace dédié aux piétons et aux cyclistes puisque les bords sont arborisés ou privés.

M^{me} Gautheron répond que la chaussée est de 15 mètres et elle remarque que l'une des possibilités serait de supprimer une voie de circulation ou de réduire les largeurs de voies, largeurs qui sont proportionnelles à la vitesse. Elle pense qu'il y a déjà eu une réduction de vitesse puisque cette route était à 80 km/h et qu'elle a été diminuée à 60 km/h. Elle estime donc qu'il serait possible de diminuer la largeur de ces voies, d'autant plus si la limitation de vitesse est davantage abaissée comme proposé dans la troisième revendication de la pétition.

Elle mentionne qu'il ne faut pas se concentrer sur l'accident et le rodéo routier, mais sur la sécurité de l'ensemble de ce tronçon.

Un commissaire (MCG) demande si la piste cyclable en direction de Genève n'est pas dédiée uniquement aux vélos alors que les piétons empruntent l'autre côté.

M^{me} Gautheron acquiesce, mais elle mentionne que cet axe est beaucoup utilisé par les piétons, car les infrastructures routières ne sont pas adaptées à la fréquentation et à l'utilisation des lieux.

Ledit commissaire (MCG) demande à quelle vitesse devraient rouler les voitures sur cet axe.

M^{me} Gautheron suggère une vitesse de 40 km/h, mais insiste sur le fait qu'elle préconise une analyse de la zone complète par des experts qualifiés.

Audition de M. Gérard Widmer, directeur régional Arve-Lac, et M. Thierry Messager, directeur régional Lac-Rhône (OCT)

M. Messager prend la parole et évoque la P 2198 en rappelant que cette pétition fait suite à un accident mortel. Il explique que la police a mené une enquête sur cet accident, enquête dont il n'a pas les éléments. Il mentionne que ce secteur est à 60 km/h et relève de la Ville de Genève. Il ajoute que le canton est propriétaire de ce tronçon après le chemin de l'Impératrice. Il signale que le gabarit de cette route est très fréquenté avec 40 000 véhicules/jour. Il précise

également que cette route est équipée avec des pistes cyclables et des trottoirs assez minimalistes, des arceaux ayant été placés côté lac pour empêcher le stationnement. Il remarque qu'il y a des discontinuités piétonnes du côté Jura. Il indique en outre qu'une berne centrale est établie sur le tronçon cantonal.

S'agissant des traversées, il déclare que ces dernières ne sont pas régulières, une traversée se trouvant au niveau de la place Albert-Thomas, une traversée souterraine existant au niveau du Jardin botanique, et la troisième au niveau de la plage du Reposoir. Il évoque alors la loi 13061 qui vise le développement de douze axes forts vélos et il mentionne que ce secteur est identifié de manière prioritaire, notamment sous l'angle de la perméabilité. Il mentionne qu'une étude va débiter cette année en collaboration avec les communes, et il rappelle que des budgets d'investissement devront être présentés au Grand Conseil, avec un planning intentionnel pour le lancement des travaux en 2029.

Il pense que l'aménagement d'une traversée piétonne fait sens, mais il déclare qu'il est nécessaire de la concevoir. Il ajoute qu'un abaissement de la vitesse est envisageable, mais il déclare qu'élargir la piste cyclable nécessite de réduire le gabarit de la chaussée, le canton n'imaginant pas d'exproprier le voisinage.

Un commissaire (PLR) déclare qu'il est regrettable que la traversée du lac n'ait pas été réalisée, puisque les aménagements cyclistes auraient déjà été réalisés.

Une commissaire (Ve) déclare que cette étude est une bonne nouvelle, mais que le planning est éloigné.

M. Messenger répond que le délai est inhérent aux études et au dépôt d'un PL.

Ladite commissaire (Ve) déclare que 2029 serait donc l'année du début des travaux.

M. Messenger répond que ce serait le scénario le plus optimiste.

La commissaire susmentionnée (Ve) mentionne que cette route est une rampe de lancement vers l'autoroute et elle se demande si des mesures de ralentissement temporaires ne pourraient pas être imaginées.

M. Messenger répond que ce tronçon est à 60 km/h depuis longtemps. Il ajoute qu'il n'y a pas d'enjeu lié au bruit puisqu'il n'y a pas d'habitations. Il remarque qu'il est possible de diminuer la vitesse, mais il rappelle qu'il faudra aussi contrôler cette dernière avec un radar ou des contrôles réguliers.

Ladite commissaire (Ve) se demande si des dos-d'âne seraient envisageables.

M. Messenger déclare que l'accident a été causé par un véhicule qui roulait très vite et il mentionne que des dos-d'âne seraient délicats à poser sur une route de ce gabarit.

Ladite commissaire (Ve) rappelle que de nombreuses villes ont éliminé des routes de ce type, ce d'autant plus que le périmètre est très beau.

M. Messenger répond que c'est l'étude qui le définira, en précisant que les impacts sur la circulation seront évidents.

Un commissaire (S) remarque que les mesures proposées par la pétition font sens, selon M. Messenger. Il se demande d'où viennent les voitures qui empruntent cette route. Il pense qu'il est ridicule de faire passer des voitures à destination d'Annecy par cette voie.

M. Messenger répond ne pas avoir d'éléments très précis, mais il rappelle que cette route se branche sur la ceinture urbaine ou le pont du Mont-Blanc. Il rappelle que des habitants de Versoix utilisent également des voitures.

M. Widmer déclare qu'il serait intéressant de faire une arborescence sur cette route. Mais il rappelle que cette route dessert également les organisations internationales et la rive gauche. Il demeure dubitatif quant aux voitures qui passeraient par là pour rallier Annecy.

M. Messenger remarque que l'ouverture de la route des Nations risque de modifier les équilibres et il mentionne que des comptages doivent encore se dérouler. Il pense en effet que les propositions de la pétition font sens. Cela étant, il rappelle que le véhicule impliqué dans l'accident roulait trop vite et ne respectait pas les limitations de vitesse.

Un commissaire (PLR) remarque que cet axe est surchargé à tour de rôle, le soir et le matin, et il se demande s'il serait possible de faire des voies à trois pistes avec deux d'entre elles dans le même sens, alternées.

M. Messenger répond que le carrefour Albert-Thomas permet de réguler le trafic qui entre en ville et il pense que c'est à ce niveau qu'il est nécessaire de réfléchir. Mais il rappelle que des alternances de ce type sont très compliquées en termes de sécurité et de visibilité. Il précise que ce dispositif a été réalisé sur la route de Ferney, mais uniquement à destination de professionnels.

Un commissaire (MCG) déclare qu'il est compliqué de rouler à 60 km/h sur cet axe compte tenu de sa surcharge du lundi au vendredi. Il demande quelle est la dimension accidentogène de cette route. Il rappelle qu'il n'y a pas non plus de nombreux passages piétons sur la route de Chancy, à l'avenue Louis-Casali ou sur la route de Meyrin, et il se demande s'il est possible de créer un passage piéton sur cette route.

M. Messenger répond que le point noir, en termes d'accidents, relève du carrefour entre la rue de Lausanne et l'avenue de la Paix. Mais il mentionne que ces accidents ne sont guère liés à l'aménagement. Il rappelle que la police informe en effet le département des accidents inhérents à des aménagements.

Il rappelle qu'il existe tout de même de nombreux passages piétons sur la route de Meyrin. Il ajoute que l'avenue Louis-Casaï et la route de Lausanne ont des configurations qui sont plus anciennes.

Ledit commissaire (MCG) déclare que les piétons ont tendance à passer par le Jardin botanique lorsqu'il est ouvert.

M. Messenger répond qu'il s'agit d'un musée et que des règles de sécurité sont inhérentes à ce jardin, et donc des heures de fermeture. Il indique avoir entendu que M^{me} Perler réfléchissait également à cet axe.

Le président remarque que le délai pour créer un passage piéton est fixé à 2029, mais il observe que, si la commission dépose un PL pour ce faire, les délais seront raccourcis.

M. Messenger acquiesce.

Un commissaire (PLR) mentionne qu'il est en effet absurde de passer par cette route pour se rendre à Annecy. Il rappelle que la vitesse sur cette voie était à 80 km/h il y a quelques années. Il demande si cette route se trouve bien sur l'axe du U lacustre.

M. Messenger répond par la négative en déclarant que le U lacustre s'arrête au niveau de l'avenue de la Paix.

Ledit commissaire (PLR) observe qu'il s'agit tout de même d'une route cantonale.

M. Messenger répond que c'est une route primaire qui relève de la Ville de Genève.

Le commissaire susmentionné mentionne que cette route a pour vocation de relier les cantons entre eux.

M. Messenger acquiesce et déclare que sa vocation est dédiée au trafic de transit.

Un commissaire (UDC) demande qui utiliserait le passage piéton puisqu'il n'y a que des ambassades et le Jardin botanique.

M. Messenger répond qu'il peut servir aux cyclistes, puisque la piste existante est monodirectionnelle. Il ajoute qu'il y a également des plages ainsi que des activités du côté Jura.

Une commissaire (Ve) demande si des mesures peuvent être prises dès à présent pour sécuriser la piste cyclable, et s'il est possible de dissocier la question des passages piétons.

M. Messenger répond que les aménagements sont déjà séparés de la chaussée. Il ne voit pas quels aménagements seraient possibles sans diminuer la chaussée ou en supprimant une voie de circulation.

Ladite commissaire demande si un passage piéton ne peut se faire que par le biais d'un PL.

M. Messenger répond que c'est un projet qui doit être porté par la Ville de Genève et il imagine que les deux entités devront se concerter. Cela étant, il rappelle qu'un passage piéton est onéreux et il ne sait pas si les sources de financement seraient envisageables en interne.

Un commissaire (PLR) demande si la limitation à 60 km/h est cohérente pour ce type de route primaire. Il se demande si les gens roulent plus vite sur cette route qu'ailleurs.

M. Messenger rappelle que les limitations de vitesse sont fixées par la Confédération. Mais il déclare qu'il est possible de diminuer ces vitesses en fonction du contexte. Il ajoute ne pas avoir l'historique de cette route. Il remarque ne pas avoir l'analyse de cette route, mais il rappelle qu'il s'agit tout de même d'une route à deux voies de part et d'autre et il doute qu'une vitesse trop basse soit efficace. Il pense que le nombre d'infractions peut être demandé à la police.

Un commissaire (S) constate que les routes sont conçues pour les voitures et que les pistes cyclables sont un ajout ultérieur et qu'elles n'avaient pas été envisagées à l'origine. Il se demande à quel moment l'office est consulté pour la conception d'une voie. Il se demande pourquoi ne pas avoir anticipé ces mesures.

M. Messenger répète que la loi 13061 propose de créer douze axes forts vélos pour développer la mobilité active en toute sécurité. Il ajoute que l'infrastructure est en l'occurrence très ancienne.

Ledit commissaire (S) demande quand la Ville et le canton collaboreront pour assurer la sécurité de cette route.

M. Messenger répond que deux éléments de coordination ont été identifiés, avec la Ville de Genève et la dimension transfrontalière.

Discussion interne

Une commissaire (LC) déclare comprendre le problème, mais elle rappelle que l'OTC a indiqué que la situation était compliquée. Elle mentionne que la

situation est encore pire du côté de la route de Vézenaz, et elle pense qu'il faudrait prendre en compte chacune des deux rives. Elle observe en outre que l'accident s'est déroulé durant un rodéo, un événement qui aurait pu se passer n'importe où. Elle remarque qu'elle aurait donc tendance à s'abstenir.

Un commissaire (MCG) mentionne que cette pétition suit un événement tragique. Il pense qu'il y a d'une part l'attitude inacceptable d'un conducteur et un aménagement qui freine déjà passablement la circulation, cet axe étant très chargé du lundi au vendredi. Il pense qu'il serait donc incohérent de limiter la vitesse sur ce tronçon. Il signale par ailleurs avoir rarement vu des piétons le long de cette route, mais plutôt des cyclistes. Il déclare que son groupe refusera donc cette pétition et demandera le dépôt sur le bureau du Grand Conseil, considérant qu'il y a certains amalgames.

Un commissaire (S) déclare que son groupe propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat puisqu'elle soulève des problèmes évidents, notamment une piste cyclable trop modeste et interrompue par des poteaux. Il ajoute que le service cantonal a admis qu'il y avait une possibilité d'amélioration sur cet axe, ce d'autant plus que la Ville et le canton peuvent collaborer. Il rappelle en outre que la Ville a admis cette pétition. Il pense qu'il serait judicieux de donner un signal d'ouverture à l'égard de la Genève internationale en acceptant cette pétition.

Un commissaire (PLR) déclare que son groupe propose le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil puisque cet axe qui est prioritaire est déjà pris en considération par les services concernés. Il rappelle en outre que l'insistance pour diminuer la vitesse lui semble redondante, cette route étant déjà limitée à 60 km/h. Il rappelle les prévisions d'augmentation de la circulation automobile dans l'ensemble du pays, notamment en raison des retards des CFF, et il estime qu'il convient d'être raisonnable et attentif à la préservation des axes permettant d'accéder à Genève. Il ajoute que faire une analogie entre les deux rives ne lui semble pas cohérent puisque les contraintes diffèrent de part et d'autre.

Une commissaire (Ve) déclare que son groupe soutient le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Elle mentionne que cette pétition relève d'un constat global portant sur cette route qui n'est pas sécurisée. Elle rappelle que des aménagements ont été faits sur la rive gauche contrairement à la rive droite. Elle ne sait pas quel serait le signal que la commission enverrait si elle refusait cette pétition, puisque des aménagements sont déjà envisagés par le canton. Elle ajoute que l'on peut discuter de la vitesse, mais elle remarque que le tronçon sur la rive gauche est limité à 50 km/h.

Un commissaire (UDC) propose le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil. Il mentionne que l'accident n'a pas été forcément causé par la dangerosité des lieux, mais par la perte de maîtrise d'un chauffard qui s'adonnait à un rodéo à très grande vitesse avec un autre automobiliste. Il semblerait qu'un attroupement sur la voie cyclable à la hauteur de la plage de l'ONU ait obligé le vélo à rouler sur la chaussée.

Une commissaire (Ve) signale être surprise par la réaction des uns et des autres puisqu'il est question d'un décès. Elle mentionne que refuser la pétition qui a été acceptée par la Ville de Genève est une marque de mépris. Elle ne croit pas que ce soient les personnes qui étaient attroupées qui soient la cause de cet accident, mais bien un véhicule qui roulait à 160 km/h. Elle déclare encore que parler de partage de l'espace public est une bonne chose, mais elle estime que les aménagements demandés sont minimes. Elle persiste à dire que cette voie favorise la vitesse alors que ce tronçon est toujours en ville. Elle a été étonnée d'entendre l'office prétendre qu'il était possible de traverser les quatre voies alors qu'il n'y a pas de passage.

Un commissaire (PLR) déclare que personne n'a prétendu que c'était un attroupement qui était la cause de l'accident, mais bien un ensemble de facteurs. Il remarque que la route de Thonon est aussi limitée à 60 km/h, en sortie de ville, et il pense qu'il ne faut pas faire de récupération politique avec ce drame.

Un commissaire (S) pense qu'il est dommage de se fixer uniquement sur cet accident et qu'il convient de se projeter au-delà. Il déclare que les invites de cette pétition sont fondées, certaines étant en phase de réalisation, et il ajoute que la Ville a accepté cette pétition. Il pense que refuser cette dernière entraînerait une certaine confusion, notamment au sein des organisations internationales.

Un commissaire (LJS) déclare que cet accident est dramatique et aurait pu avoir lieu n'importe où. Il rappelle que cet axe est parmi les plus importants du canton puisqu'il mène à l'autoroute et à la Suisse. Il ajoute qu'il acceptera le dépôt de cette pétition.

Synthèse

La population a été bouleversée par les circonstances du décès de Cristina, une cycliste, violemment percutée par un chauffard, route de Lausanne, à la hauteur de la plage de l'ONU, dans la nuit du 22 juillet 2023. L'automobiliste mis en cause s'adonnait à un rodéo urbain et roulait à 160 km/h sur un tronçon limité à 60 km/h.

Cette pétition est munie de 550 signatures manuscrites. Elle a également été envoyée au Conseil municipal de la Ville de Genève qui a rédigé un rapport, ainsi qu'au Conseil municipal de la commune de Pregny-Chambesey. Les pétitionnaires demandent de pouvoir sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans cette zone très fréquentée pour éviter de futurs accidents et proposent :

- Une augmentation de l'espace dévolu aux cyclistes sur cet axe, et ce sans diminuer les espaces pour piétons, ni imposer une mixité vélos-piétons, par exemple, par la redéfinition de la piste cyclable direction Lausanne et Genève ou par la création d'une piste bidirectionnelle d'au moins 4 m de large.
- L'aménagement d'une traversée mixte vélos-piétons supplémentaire avec feu entre le Jardin botanique et le Reposoir.
- Un abaissement de la limitation de la vitesse sur le tronçon Jardin botanique – Reposoir de la route de Lausanne avec un contrôle radar accru.

Lors de leur audition, les responsables de l'office cantonal des transports ont reconnu que cette portion de route comporte des trottoirs et une piste cyclable assez minimalistes avec toutefois la présence d'arceaux métalliques séparant la chaussée de la piste cyclable. Ils ont rappelé la loi 13061, votée en 2022, qui ouvre un crédit d'études de 20 150 000 francs pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal en complément des voies vertes. Elle vise à financer les études nécessaires pour mener à bien la mise en place d'un réseau de déplacement performant, sécurisé et confortable pour les cyclistes par le biais notamment de 12 axes forts, dont l'axe n° 1 Cornavin-Versoix qui nous occupe. Celui-ci est considéré comme prioritaire.

La réalisation d'un passage mixte piétons-vélos supplémentaire entre le Jardin botanique et le Reposoir est prévu. Ce projet doit être porté par la Ville de Genève pour en accélérer la réalisation.

Concernant la limitation de la vitesse sur ce tronçon, il nous a été expliqué qu'elle avait déjà été abaissée de 80 km/h à 60 km/h il y a quelques années et qu'une limitation supplémentaire relève également de la Ville de Genève. L'étude définira quels seraient les impacts d'un nouvel abaissement de la vitesse sur la circulation, sachant que cette route à quatre voies est très fréquentée, avec le passage de plus de 40 000 véhicules par jour.

Par ailleurs, il nous a été rappelé que le point noir, en termes d'accidents, relève du carrefour entre la rue de Lausanne et l'avenue de la Paix et que les accidents ne sont guère liés à l'aménagement, en précisant que la police informe en effet le département des accidents inhérents à des aménagements problématiques.

Quant à l'accident, il a été causé par une infraction grave à la LCR provoquée par un automobiliste. Selon une expertise de police, relatée dans un

article de la Tribune de Genève du 28 août 2024, lors du terrible choc avec la cycliste, le chauffard s'adonnait à un rodéo urbain et circulait 100 km/h au-dessus de la vitesse autorisée, avec une visibilité nocturne.

Relevons par ailleurs un concours de circonstances particulièrement dramatique du fait que, au moment de la collision, des personnes étaient rassemblées à la sortie de la plage de l'ONU, contraignant probablement la cycliste à quitter la piste cyclable pour se déporter sur la route.

Votes

Le président passe au vote du renvoi au Conseil d'Etat de la P 2198 :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 10 (4 PLR, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC)

Abstentions : –

Le renvoi de la P 2198 et refusé.

Le président passe au vote du dépôt sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 10 (4 PLR, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

Le dépôt de la P 2198 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Ville de Genève Conseil municipal

P-507 A

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 5 mars 2024: «Sécuriser les voies piétonnes et cyclables sur la route de Lausanne (Jardin botanique – Reposoir)».

20 mars 2024

Rapport de M. Valentin Dujoux.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions le 5 mars 2024. Elle a été traitée sous la présidence de M. Didier Lyon lors d'une seule séance, le 11 mars 2024. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Maude Jaunin, que le rapporteur remercie pour la précision des notes et la qualité du travail.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 11 mars 2024

Audition de M^{mes} Emma Gautheron et Adriana De Oro, pétitionnaires

En introduction, M^{me} Gautheron remercie la commission pour son accueil. Elle indique que la pétition a été lancée par le collectif Les Amis de Christina et se concentre sur la section de la route entre le Jardin botanique, au niveau de l'Organisation mondiale du commerce, jusqu'à la plage du Reposoir (voir annexe 2). M^{me} Gautheron situe la démarche dans le contexte du tragique accident de voiture survenu le 22 juillet 2023 sur la route de Lausanne, lors duquel leur amie Christina est décédée suite à un rodéo routier meurtrier¹. Lors de ce vendredi soir, leur groupe d'amies assistait à un évènement à la plage de l'Organisation des Nations Unies. A la fermeture, un nombre conséquent de personnes se sont retrouvées dehors sur le trottoir, comme souvent durant l'été. Ce soir-là, un rodéo routier s'est produit entre deux voitures et l'une d'entre elles a violemment percuté Christina, décédée sur le coup. Par la suite, les pétitionnaires sont régulièrement revenues sur les lieux afin de comprendre les circonstances du drame. En parallèle, de nombreuses problématiques sécuritaires ont été identifiées, justifiant d'agir pour tenter qu'une telle tragédie ne se reproduise plus.

¹ «La cycliste est décédée à cause d'un rodéo routier», Tribune de Genève, consulté le 19 mars 2024, <https://www.tdg.ch/la-cycliste-est-decedee-a-cause-dun-rodeo-routier-331367568562>

- 2 -

En complément, la pétition a été lancée mi-décembre 2023. En deux mois et demi, elle a récolté plus de 6000 signatures, dont 5500 en ligne et 550 en papier. La pétition a ensuite été déposée au Conseil municipal de la Ville de Genève, au Conseil municipal de la commune de Pregny-Chambésy et au Grand Conseil. L'initiative est partie principalement du collectif Les Amis de Christina. Pour avancer, le groupe s'est entouré d'expert-e-s en la matière et a contacté différentes associations de mobilité douce pour les orienter sur les réglementations en vigueur et soutenir le projet. La pétition P-507 est aujourd'hui soutenue officiellement par le Syndicat des Nations Unies, concerné par la position de la plage de l'ONU, l'International Trade Center (ITC), employeur de Christina au moment de son décès, les associations actif-trafiC, Pro Vélo Genève et l'Association transports et environnement (ATE) Genève.

Après cette première partie, M^{me} De Oro identifie les problématiques soulignées dans la pétition. La première est le manque d'espace pour la mobilité douce. Sur la route de Lausanne, les voitures bénéficient de 15 mètres, soit cinq voies, puis dès le chemin de l'Impératrice, de 14 mètres, soit quatre voies. L'espace dédié à la mobilité douce reste réduit. Sur cet axe, M^{me} De Oro indique que la mobilité douce englobe les piétons, les coureurs et coureuses, ainsi que les cyclistes. Toutes ces catégories doivent se partager cette zone réduite, alors qu'elles circulent à des vitesses différentes. En direction de Lausanne, l'espace est de maximum 3m, avec 1m40 pour les piétons et 1m60 pour les vélos. Des barrières discontinues disposées le long de la route empiètent aussi sur cet espace. De l'autre côté, en direction de Genève, l'espace partagé est de moins de deux mètres. Des lampadaires placés tous les vingt-cinq mètres prennent de la place. M^{me} De Oro souligne la forte affluence sur cet axe, et ce à n'importe quelle heure de la journée. Celui-ci relie plusieurs communes et est emprunté par 25 000 personnes. Afin d'évaluer cette fréquentation, les pétitionnaires se sont rendues sur place. En semaine, 95 vélos ont pu être observés en direction de Lausanne aux alentours de 18h30. En complément, un représentant de la plage de l'ONU a partagé que, lors des week-ends estivaux, la plage accueille autour de 500 visiteurs, arrivant majoritairement à pied ou à vélo. Au vu de la forte affluence de véhicules motorisés, l'espace pour les vélos et piétons peut être réduit, ce qui entraîne des conflits d'usage et des dangers. Face à ces problématiques, les pétitionnaires proposent une première solution visant à augmenter l'espace dévolu aux cyclistes et aux piétons. Cette augmentation peut se concrétiser par l'établissement de deux pistes cyclables unidirectionnelles dans les deux sens, ou par l'établissement d'une piste cyclable bidirectionnelle d'au moins 4m, tout en laissant la place pour la circulation piétonne.

M^{me} Gautheron poursuit et présente la deuxième problématique identifiée: l'absence de traversée pour les vélos et les piétons sur le tronçon en cause. Il existe bien deux passages sécurisés, l'un étant le passage piéton situé sur le car-

– 3 –

refour en face de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'autre étant un passage sous-voie reliant les deux côtés de la route un kilomètre plus loin. Par contre, aucune possibilité de traverser n'existe entre ces deux passages et les cyclistes sortant de la plage de l'ONU doivent remonter jusqu'au tunnel pour rester dans le bon sens de circulation, ou emprunter la piste cyclable à contresens en direction de Genève. Le manque d'infrastructures pousse nombre d'entre eux à traverser les cinq voies pour éviter le détour de quasiment un kilomètre. Pour la pétitionnaire, les infrastructures sont insuffisantes pour permettre de traverser en sécurité. La deuxième proposition repose donc sur l'aménagement d'une traversée mixte, pour vélos et piétons, au milieu de ce tronçon. La sortie de la plage de l'ONU et l'entrée du chemin traversant le parc du Jardin botanique semblent adéquates. Idéalement, ces traversées doivent s'accompagner de feu de circulation, pour imposer la priorité des mobilités douces.

M^{me} De Oro termine avec la problématique de la vitesse élevée des voitures. Cet axe urbain est très fréquenté et la limitation de vitesse est fixée à 60 km/h. Les derniers feux et radars sont situés au niveau de l'OMC. Après, la cinquième voie s'ouvre pour les voitures et l'autoroute paraît alors débiter avant la limite, ce qui incite à la prise de vitesse. Les pétitionnaires ont pu constater que le virage entre l'OMC et la plage de l'ONU coupe le champ de vision, créant un angle mort. Pour remédier à cette dernière problématique, les pétitionnaires proposent d'abaisser la limite de vitesse sur le tronçon, en l'accompagnant d'un contrôle de radar accru.

En guise de conclusion, M^{me} Gautheron récapitule les trois revendications de la pétition. Elle indique avoir pris connaissance du projet d'étude pour les axes forts des cyclistes dans le Grand Genève, avec un axe fort qui se place entre Cornavin et Versoix, dont la route passerait sur la route de Lausanne. Les pétitionnaires demandent le soutien du Conseil municipal sur ces solutions et le projet de sécuriser la zone. Pour toutes les pétitionnaires, des éléments existent pour lancer des études et analyses par des experts urbanistes, dans l'objectif d'implémenter des solutions pour une ville de Genève plus sécurisée.

Questions des commissaires

Pour répondre à une question, M^{me} Gautheron détaille que l'angle mort se trouve en direction de Lausanne, au niveau du dernier feu rouge avec radar au niveau de l'OMC. En sortant de la plage de l'ONU, les piétons et cyclistes ne voient pas les voitures arriver et leur vitesse est déstabilisante. Les barrières donnent une illusion de sécurité, empêchant les voitures de monter sur le trottoir.

Un commissaire félicite les pétitionnaires et les remercie pour leur pétition, qui transforme leur drame en force pour la population. Il déplore qu'un drame ait

dû se produire pour penser à sécuriser davantage la zone et demande l'avancée du processus du dossier dans les autres institutions.

M^{me} Gautheron répond que la pétition a déjà été déposée au Conseil municipal de Pregny-Chambésy et au Grand Conseil. Le seul retour obtenu provient du Canton, qui a indiqué avoir discuté l'objet et l'avoir renvoyé à la Commission des pétitions.

Une commissaire remercie les pétitionnaires pour le soutien apporté à leur amie et indique que les informations reçues par les médias l'ont personnellement touchée. Celle-ci s'intéresse à la portion de la route concernant la Ville de Genève, et demande les marqueurs des limites communales.

M^{me} Gautheron ne connaît pas la limite exacte entre les deux communes que sont Genève et Pregny-Chambésy. Un commissaire informe que la limite se situe à la fin du Jardin botanique, au chemin de l'Impératrice.

Une commissaire demande si les pétitionnaires ont étudié les compétences de la Ville pour pouvoir répondre aux requêtes. Elle indique que la compétence concernant les axes pénétrants est cantonale et que la Ville intervient uniquement pour les aménagements de voies. La commissaire demande si les pétitionnaires ont envisagé que la Ville intervienne afin de séparer correctement la piste cyclable de la route. Elle demande aussi leur opinion sur la solution de placer un muret le long de la route, afin d'empêcher les voitures de pénétrer sur l'espace réservé à la mobilité douce.

M^{me} Gautheron estime que les barrières actuelles ne sont pas suffisantes. Sur le pont du Mont-Blanc par exemple, la séparation est claire, mais l'axe incite et donne toujours la priorité aux voitures. Le secteur après le Jardin botanique connaît beaucoup de passages. Le but recherché n'est pas de donner la sensation que des trottoirs sont ajoutés au milieu d'une autoroute. La pose de barrières peut sécuriser mais n'empêche pas la prise de vitesse, et va même à l'encontre de l'objectif d'éviter les rodéos routiers. L'idée de la pétition est de rendre la zone davantage prioritaire aux mobilités douces, sans empêcher la circulation des voitures. Réduire la vitesse permettrait en outre de fluidifier la circulation et de réduire la taille des voies pour réutiliser l'espace en faveur des piétons et cyclistes. Des ajustements géométriques de la route devraient être faisables pour octroyer plus d'espace à la mobilité douce, sans construire une séparation donnant une sensation de vitesse aux voitures. Au final, les pétitionnaires ne sont pas favorables aux barrières.

Pour répondre à une commissaire, M^{me} Gautheron confirme que l'axe est limité à 60 km/h. Cette vitesse est usuellement utilisée dans les axes non exposés à la circulation de mobilité douce.

– 5 –

Sur remarque de la même commissaire, M^{me} Gautheron détaille que les feux de circulation sont situés au niveau de l'Organisation mondiale du commerce puis à la station essence, après le passage sous-voie, à plus d'un kilomètre. M^{me} De Oro ajoute que la piste cyclable du côté droit est unidirectionnelle. Placer des barrières continues empêcherait les vélos de circuler en direction de Genève, hormis à contresens.

Une commissaire se joint aux condoléances et aux félicitations précédemment partagées. Elle comprend que des analyses ont été menées sur site pour arriver à la conclusion que tout le tronçon entre l'OMC et la plage du Reposoir n'est pas sûr. La commissaire s'interroge sur un autre diagnostic en analysant un besoin majoritaire de sécuriser les sorties de la plage de l'ONU et du Reposoir. Cette dernière se questionne sur l'intervention par le biais de lumières et de panneaux, et demande si les pétitionnaires ont réfléchi à ce diagnostic impliquant de mieux signaler les sorties.

M^{me} Gautheron partage le problème existant aux sorties. Lors de leur présence sur site, deux voitures se sont arrêtées sur la route et six scooters ont emprunté la piste cyclable dans la même heure. Les sorties doivent donc effectivement être sécurisées. Les voitures arrivant sur des voies perpendiculaires utilisent actuellement la piste cyclable comme un Stop avant de s'engager sur la route, obligeant les vélos à freiner brusquement. Pour la pétitionnaire, les voitures devraient s'arrêter avant le trottoir. Des panneaux aideraient, mais ne résoudraient pas la problématique du manque d'espace sur les pistes cyclables. En direction de Genève, la route n'est pas interrompue par des sorties mais le tronçon reste dangereux. Pour la pétitionnaire, circuler à vélo sur cette route est effrayant. D'autres problématiques existent, notamment l'espace dédié qui ne répond pas à la fréquentation. M^{me} De Oro ajoute que, en direction de Genève, la chaussée se partage uniquement entre les vélos et les piétons et la circulation sur cet espace de moins de deux mètres est difficile. En complément, M^{me} Gautheron clarifie que les pétitionnaires se sont rendues sur place faire leurs propres observations, mais ont également eu la chance d'être soutenues par les usagers de la route. Ces derniers ont démontré un certain intérêt, ont rapporté leurs expériences et confirmé un réel besoin de sécurité, pas seulement au niveau des sorties. Revenant sur la localisation des sorties suite à une question, M^{me} Gautheron indique que les barrières de protection vertes sont placées tous les deux mètres, mais pas tout le long du tronçon et exclusivement d'un côté de la route. Le trottoir est large de 1m90, et est réduit par l'implantation d'un lampadaire tous les vingt-cinq mètres.

Un commissaire remercie les pétitionnaires pour leur démarche qui permet de rappeler le fait que les cyclistes, avec 4 décès en 2023, sont en danger sur les routes genevoises. Il remercie les pétitionnaires de rendre visible cette triste réalité et les félicite pour la qualité de leur présentation. Le commissaire s'intéresse

à l'éclairage de la rue de Lausanne et demande un éventuel ordre de priorité des demandes de la pétition.

M^{me} Gautheron estime que la mesure la plus aisée à mettre en place est la réduction de la vitesse, qui nécessite simplement la pose d'un panneau et d'un radar. La réduction vise à rappeler que l'axe est encore en ville et que ce n'est pas encore le début de l'autoroute. L'ordre de priorité doit suivre la faisabilité de la mise en place des mesures. Ajouter de l'espace est aussi impératif pour sécuriser la zone. Concernant l'éclairage, des lampadaires sont situés tous les vingt-cinq mètres, uniquement du côté de la route en direction de Genève. Le ressenti est que l'éclairage est insuffisant la nuit et cela met en exergue l'angle mort. A la sortie de l'ONU, environ cinq secondes s'écoulent entre le moment où la voiture à 60 km/h sort du virage et le moment où les cyclistes l'aperçoivent. Davantage d'éclairage aiderait à la visibilité.

Comme ses collègues, une commissaire partage son ressenti quant au drame vécu et surmonté par le dépôt de cette pétition. Cette dernière s'étonne que les pétitionnaires soient les premières à déposer une pétition concernant ce secteur.

M^{me} De Oro indique qu'elle n'a pas connaissance d'autres démarches. M^{me} Gautheron ajoute que leur pétition s'inscrit dans les autres pétitions demandant plus de mobilité douce à Genève. D'après les associations, aucune autre démarche ne visait spécifiquement cette zone. Les témoignages ont été un moteur pour le lancement de cette pétition et le nombre de signatures a contribué à cette volonté de faire changer les choses.

Une commissaire, touchée également par la démarche et le deuil des auditionnées, partage avoir elle-même cessé de se rendre à Versoix à vélo. Selon elle, un passage piéton est effectivement nécessaire à la sortie de la plage de l'ONU. La commissaire demande si la place sur la chaussée est suffisante et si un éventuel décrochement permet aux piétons d'attendre le passage au vert du feu.

M^{me} Gautheron indique l'emplacement d'un passage sous-voie du Jardin botanique. Ce passage est réservé aux piétons et ouvert uniquement durant les horaires d'ouverture; un autre passage débouche ensuite sur une impasse. La sortie de la Plage de l'ONU est située dans l'angle. La place existe donc au niveau de l'impasse pour accueillir les piétons.

Une commissaire constate que la portion de route est particulièrement pauvre en passages piétons, alors que la route de l'autre côté du lac, dès la fin des Eaux-Vives jusqu'à Cologny, en compte à intervalles réguliers.

M^{me} Gautheron confirme cette discontinuité d'infrastructures, qui donne l'impression d'être sorti de la ville dès l'OMC franchie.

– 7 –

La même commissaire souhaite savoir si des rehaussements de chaussée sont envisageables.

M^{me} Gautheron indique que la mesure est envisageable et a été discutée avec les associations. Les pétitionnaires sont conscientes de ne pas connaître tous les détails techniques, et ne souhaitent pas empiéter sur les stratégies en cours quant à la place de la voiture. Les pétitionnaires soulèvent des problématiques et indiquent des pistes de réflexion, mais n'ont pas voulu endosser le rôle d'expertes en urbanisme.

Un commissaire remercie les auditionnées pour leur démarche et salue leur courage. Il confirme que la zone est dangereuse et réfléchit à une utilisation différente du passage souterrain ouvert durant les heures d'ouverture du Jardin botanique. En journée, il pourrait être modifié pour être utilisé en tout temps par les piétons; le commissaire souhaite avoir le retour des pétitionnaires sur cette proposition.

M^{me} De Oro indique avoir envisagé cette solution, sans être certaine des possibilités concrètes. Ce passage est situé au centre du tronçon et pourrait être utilisé différemment. Actuellement, il est accessible de 8h à 17h, et de 8h à 21h en été. S'il est possible que ces horaires puissent être allongés en fermant le Jardin botanique et en aménageant une déviation sur la route de Lausanne, la solution pourrait être viable. M^{me} Gautheron ajoute que le tunnel existe, mais que le point central reste de faire passer aussi les vélos. Les piétons peuvent rester sur le même trottoir. En revanche, les cyclistes se retrouvent en sens inverse s'ils restent de ce côté du trottoir. Pour réutiliser le tunnel, il devrait être aménagé pour les piétons et cyclistes, et l'entrée et la sortie devraient être situées sur les trottoirs et non dans le parc.

Discussion

Le président demande si les commissaires ont des propositions à formuler sur la pétition P-507.

Un commissaire socialiste propose le vote dès ce soir. Ce sujet est particulièrement lourd et traite de la vie et de la mort de concitoyens et concitoyennes. Le commissaire se sentirait mal à l'aise de voir une nouvelle catastrophe se produire pendant que la commission prolonge le traitement du dossier. La question de la responsabilité de la Ville est compliquée. Pour le commissaire, il est préférable que le Conseil administratif se saisisse de la question dès que possible.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois souligne que l'axe est pénétrant et devient une route cantonale après le chemin de l'Impératrice. Il suggère de recevoir M^{me} Perler afin de l'interroger sur ses prérogatives dans le

domaine. Malgré tout l'aspect émotif, la pétition devra être, selon lui, classée si elle ne concerne que le Canton. La pétition soulève aussi des questions intéressantes, notamment concernant le passage souterrain du Jardin botanique.

Face aux propositions faites, un commissaire des Vert-e-s indique être emprunté. Il partage le constat d'urgence relevé par son collègue socialiste et en parallèle, la proposition d'utiliser le passage reliant le Jardin botanique est intéressante. A titre personnel, le commissaire est favorable à l'audition de M^{me} Perler en orientant et préparant l'audition sur les possibilités éventuelles d'utiliser le passage sous-voie du Jardin botanique, et ce afin que M^{me} Perler puisse anticiper et répondre immédiatement à la commission des pétitions sur la faisabilité ou non.

Un commissaire, pour le Parti libéral-radical, partage également les arguments avancés. La compétence n'est pas municipale, ce qui n'est en revanche pas le cas des aménagements en retrait de la route. L'audition de M^{me} Perler sur ces aspects-là vaut la peine selon lui.

La commissaire d'Ensemble à gauche est touchée par la situation, à laquelle une solution doit impérativement être trouvée. La commissaire estime que renvoyer la pétition au Conseil administratif permettra de faire avancer l'objet plus rapidement.

Pour Le Centre, la commissaire est aussi partagée. Elle est d'avis qu'auditionner M^{me} Perler permettra de préparer le terrain de manière à être plus efficace, et à comprendre les solutions envisageables par la Ville pour protéger la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le président, au nom de l'Union démocratique du centre, estime que la pétition a marqué les esprits et décide de suivre la proposition socialiste. Pour ce qui touche à la délimitation entre les prérogatives cantonales et communales, le renvoi au Conseil administratif est plus simple.

Le président soumet au vote le principe de voter lors de cette première séance d'étude en commission. Cette proposition est acceptée par 10 oui (1 UDC, 3 PLR, 1 LC, 4 S, 1 EàG) contre 5 non (3 Ve, 1 LC, 1 MCG).

Prises de position et votes

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois s'oppose au renvoi au Conseil administratif, les points principaux étant cantonaux.

Une commissaire, au nom du Centre, est pour le renvoi au Conseil administratif, avec l'ajout d'une recommandation d'étudier rapidement la faisabilité de l'utilisation du passage souterrain du Jardin botanique.

– 9 –

Pour les Vert-e-s, une commissaire indique que les commissaires voteront le renvoi au Conseil administratif. La situation est dramatique et urgente. Même s'il appartient au Canton de traiter cette demande, la Ville est concernée. La Ville se doit d'entrer en contact avec le Canton pour trouver des solutions.

Un commissaire du Parti libéral-radical rappelle que l'accident dramatique a été causé par un rodéo routier. Les demandes sont justifiées, mais sont cantonales. De nouveaux aménagements ne sont pas urgents et ne permettront pas d'éviter les rodéos routiers. Le drame qui s'est produit est inadmissible, mais ne présente pas de corrélation avec les requêtes de la pétition.

Un commissaire des Vert-e-s répond que la corrélation réside dans le fait que l'accident ne se serait pas produit si une glissière s'était trouvée le long de la route. Une commissaire verte souligne que la pétition demande à juste titre une analyse.

Le président réitère son opinion, afin que le Conseil administratif contacte le Conseil d'Etat pour sécuriser cette zone. En guise de conclusion, il met au vote la recommandation du Centre, à savoir le fait que la Ville étudie rapidement la possibilité d'utilisation du passage souterrain du Jardin botanique.

Mise au vote, la recommandation proposée est acceptée à l'unanimité.

Le renvoi de la pétition P-507 au Conseil administratif est accepté par 14 oui (1 UDC, 3 PLR, 2 LC, 3 Ve, 4 S, 1 EàG) contre 1 non (MCG).

PROJET DE RECOMMANDATION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier rapidement la possibilité d'utilisation du passage souterrain du Jardin botanique.

Annexes:

- pétition P-507
- plan de situation de l'axe concernant la pétition

P-507

Sécuriser les piétons et cyclistes sur la route de Lausanne (Jardin botanique - Reposoir)

À l'attention du Conseil municipal de la Ville de Genève, du Conseil municipal de la Commune de Pregny-Chambésy et du Grand Conseil de la République et Canton de Genève

Route de Lausanne: là où nous avons perdu notre amie, qui est une zone de grands dangers pour les piétons et les cyclistes. Il est urgent d'agir.

La route de Lausanne constitue un axe dangereux, peu adapté aux cyclistes et aux piétons. Plus particulièrement, le tronçon en sortie de Genève, entre le Jardin Botanique et la Plage du Reposoir, représente une zone de forte affluence tout au long de la journée, et ce, jusqu'à 2h du matin, heure de fermeture des plages et bars environnants. C'est à cet endroit, et plus précisément au niveau de la Plage de l'ONU, qu'a eu lieu une collision mortelle le 22 juillet 2023. Notre amie a perdu violemment la vie à vélo, après avoir été percutée par une voiture allant en direction de Lausanne. Sa perte tragique est le moteur de notre action et le point de départ de cette pétition.

Pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans cette zone très fréquentée et éviter des futurs accidents avec le trafic motorisé, nous demandons:

- une augmentation de l'espace dévolu aux cyclistes sur cet axe, et ce sans diminuer les espaces pour piétons, ni imposer une mixité vélos-piétons. Par exemple, par la redéfinition de la piste cyclable direction Lausanne et Genève ou par la création d'une piste bidirectionnelle d'au moins 4 m de large.
- l'aménagement d'une traversée mixte vélo-piéton supplémentaire avec feu entre le Jardin Botanique et le Reposoir.
- un abaissement de la limitation de la vitesse sur le tronçon Jardin Botanique - Reposoir de la route de Lausanne avec un contrôle radar accru.

Cette pétition est officiellement soutenue par le Centre du Commerce International (ITC en anglais - agence conjointe de l'Organisation Mondiale du Commerce et des Nations Unies), l'association actif-traffic, l'association PRO VELO Genève et l'association transports et environnement ATE Genève.

Pourquoi faut-il agir maintenant ?

Le nombre de cyclistes tués sur les routes à Genève démontre une situation de sécurité précaire. En 2023, quatre cyclistes ont perdu la vie dans des accidents impliquant des voitures. L'amélioration des infrastructures pour les mobilités actives est absolument nécessaire pour garantir la sécurité et protéger la vie des usagers les plus vulnérables sur les routes.

Sur le tronçon Jardin Botanique - Reposoir de la route de Lausanne, contrairement aux cinq voies de de circulation consacrées aux véhicules motorisés limités à 60 km/h, l'espace dédié aux piétons et cyclistes est considérablement limité et exposé. En direction de Lausanne, le trottoir offre environ 1 m aux piétons et environ 1,60 m de piste cyclable mono-directionnelle aux cyclistes. En direction de Genève, il n'y a que 1,90 m de trottoir non protégé à disposition, dédié à la fois aux piétons et aux cyclistes.

Ce manque de passage sécurisé pour traverser incite les cyclistes à circuler sur le trottoir/piste cyclable en sens inverse, ou alors à traverser dangereusement les cinq voies de circulation; cela dans une zone à risque où les voitures peuvent facilement rouler à des vitesses excessives et ont peu de visibilité. Les passages sécurisés les plus proches se trouvent, en effet, juste avant le Jardin Botanique puis après la Plage du Reposoir (les deux étant séparés de presque 1 km).

Or, la loi fédérale sur les voies cyclables et la loi cantonale sur la mobilité douce prévoient d'offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes (art. 1 al. 1 LMD). Par

– 11 –

ailleurs, la politique de promotion de la mobilité douce du Canton de Genève prévoit de favoriser la circulation des vélos en sécurisant des aménagements favorables pour les cyclistes, pour faire de la marche et du vélo un pilier de la mobilité genevoise. Considérant le manque d'infrastructures sécurisées, l'absence de projets concrets d'amélioration de cette zone ainsi que la forte affluence sur cet axe dans les deux sens de circulation, il est urgent d'agir.

Pour toutes ces raisons, nous demandons aux autorités communales et cantonales d'agir au plus vite pour régler cette situation.

Nous remettons la pétition aux autorités compétentes en personne.

Signé par 5 467 personnes :

Service du Conseil municipal	
15 FEV. 2024	
Décision :	Traité par :



Date de dépôt : 10 septembre 2024

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Lara Atassi

La présente pétition est la conséquence d'un drame, trop fréquent et en augmentation dans nos rues genevoises : la mort d'un-e cycliste. En plus de nous attrister, ces évènements tragiques mettent en lumière les failles sécuritaires qui persistent dans notre réseau routier, et c'est encore le cas avec l'accident du 22 juillet 2023 sur la route de Lausanne. Celui-ci nous montre l'ancienneté d'un aménagement minimaliste, dépassé, qui ne répond plus du tout à l'utilisation actuelle de ce tronçon. Et cette vétusté met ses usagers mortellement en danger.

Avec un aménagement cyclable parcellaire, les cyclistes ne bénéficient pas d'une sécurité suffisante sur cette route. Bien qu'une piste, que des arceaux ont rendue étroite, permette la circulation en direction de Lausanne, les cyclistes ne peuvent qu'emprunter une bande mixte piétons-vélos de 1,9 mètre, ponctuellement réduite par les lampadaires, pour aller vers Genève. Cette situation, en plus d'être dangereuse en créant un conflit entre piétons et cyclistes, qui pourraient alors déborder sur la route pour doubler, va à l'encontre de la législation fédérale, qui préconise la séparation des flux de trafic¹.

De plus, cette bande mixte, située côté Jura, n'est pas véritablement accessible pour les usagers partant des différentes plages du secteur (ou autre site côté lac), car il n'y a pas de traversée sur plus d'un kilomètre, le passage sous terre (réservé aux piétons) du Jardin botanique étant fermé au-delà des horaires d'ouverture de celui-ci. Cette situation encourage les cyclistes qui souhaitent revenir sur Genève à soit emprunter à contresens la piste cyclable côté lac, soit à tenter de traverser² les quatre voies qui les séparent de la piste mixte côté Jura, ceci alors qu'un angle mort (dû à la courbure de la route) rend cette traversée d'autant plus périlleuse. Ces deux solutions impliquent une (très) importante prise de risque, qui est la conséquence directe de l'absence

¹ LCR Art. 43-2.

² Il est permis de traverser en dehors des passages pour piétons s'ils se situent au-delà de 50 m (LCR Art. 49-2, OCR Art. 47-1).

d'aménagement. Une prise de risque qui est encore augmentée par le passage à cinq voies au niveau du chemin de l'impératrice, invitant ainsi les automobilistes à accélérer dans un secteur déjà relativement rapide.

Les demandes des pétitionnaires sont donc, face à ces manquements, très raisonnables. Premièrement, ils et elles appellent à la création d'un aménagement cyclable qui permette de circuler en toute sécurité dans les deux sens, soit avec deux pistes distinctes, séparées des autres modalités de transport, dans chacun des sens de circulation, soit avec une piste unique bidirectionnelle, comme elle l'est déjà le long du quai Wilson. Une demande qui est plus que légitime, alors que l'accroissement de la population et l'augmentation des activités dans le secteur font de cette route un axe de circulation important aussi pour les mobilités actives. Face à ce besoin, il est inacceptable que nos concitoyen-ne-s doivent se débrouiller avec un réseau vétuste et bricolé sur une route d'un autre siècle. La mise en place d'un véritable aménagement cyclable dans les deux directions est donc impérative et urgente.

Deuxièmement, les pétitionnaires demandent une traversée supplémentaire de l'axe routier, qui permette notamment aux usagers de prendre la piste cyclable côté Jura sans devoir faire de long détour ni prendre de risques. Nous ne pouvons exiger des cyclistes et piétons des détours de plusieurs centaines de mètres (potentiellement jusqu'à 15 minutes de marche). Il est donc essentiel de réaliser une traversée pour que la mobilité dans le secteur soit assurée pour toutes et tous, alors que la route représente actuellement pour les cyclistes et les piétons une barrière quasi infranchissable.

Enfin une réduction de la limite de vitesse est également souhaitée. Dans un contexte où des personnes en mobilité active circulent proche des voies de circulation, il est logique d'imposer aux véhicules motorisés une vitesse qui minimise les risques en cas d'accident. En réduisant par exemple la vitesse de 60 à 50 km/h, les risques de décès sont divisés par deux³. Avec une telle mesure, la vie de cyclistes ou piétons pourrait être préservée, cela avec un impact minime sur les temps de trajets pour les conducteur-riche-s. Par ailleurs, cette mesure est aisée à réaliser et pourrait avoir un impact immédiat sur la sécurité des usagers, alors que les autres mesures appellent à des modifications physiques plus importantes, qui inhéremment impose des délais de réalisation.

³ Tefft, Brian C. "Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death." *Accident Analysis & Prevention* 50 : 871–78.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.07.022>.

Sur ce point, il est à noter, que, dans le cadre de la loi d'investissement L 13061, la création d'un axe fort vélo sur le tronçon Cornavin-Versoix sera mise à l'étude, avec comme perspective un projet d'étude finalisé pour la fin de la législature. Nous ne pouvons donc espérer une réalisation d'aménagements définitifs sécurisés que d'ici 10 à 15 ans, dans le meilleur des cas.

L'adoption de cette pétition enverrait un signal au Conseil d'Etat pour accélérer ses travaux dans ce sens et, en attendant leur avancement, pour mettre en place des mesures temporaires de sécurisation de route pour tous ses usagers, dont les plus faciles seraient une réduction de la vitesse et un meilleur contrôle de son respect.

Pour conclure, nous ne pouvons tolérer de mettre en danger la vie de nos concitoyens par une négligence dans les aménagements et infrastructures que nous leur proposons. Il est de notre responsabilité de garantir la sécurité de toutes et tous. Une lacune béante se présente sous nos yeux, nous avons le choix : soit nous la laissons, au risque que d'autres tombent dedans, soit nous travaillons à la combler maintenant.

Date de dépôt : 28 juin 2024

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Jean-Pierre Tombola

Rappel du contexte

La pétition 2198 porte sur le tronçon de la route de Lausanne entre le Jardin botanique et la plage du Reposoir. Cette pétition signée par plus de 6000 signataires découle d'un événement dramatique survenu le samedi 22 juillet 2023, peu avant 02h00, une piétonne décédée à la suite d'un violent accident impliquant des voitures dans le cadre d'un rodéo routier.

A la suite de ce drame, les pétitionnaires ont visité le lieu de l'accident, et elles ont formulé des observations s'agissant de la sécurité du site. Les observations faites sur place ont démontré que ce tronçon est dangereux et peu sécurisé pour les cyclistes et les piétons, raison pour laquelle cette pétition a été déposée devant le Conseil municipal de la Ville de Genève, celui de la commune Prégny-Chambésy, ainsi que devant le Grand Conseil. Il convient de rappeler que cette pétition a été soutenue par le syndicat des Nations Unies, l'International Trade Center, les associations Pro Vélo, actif-trafiC et l'ATE.

Quelques problèmes ont été identifiés sur le tronçon :

- le manque d'espace pour les vélos et les piétons ;
- l'inexistence d'une traversée mixte piétons-vélos ;
- la vitesse élevée des voitures sans mesures de contrôle ;
- le fait que les deux passages sécurisés les plus proches se situent à 1 km.

L'absence de passage sécurisé pour traverser la route contraint les piétons ou les cyclistes à traverser les cinq voies de voitures, ou à utiliser les pistes en sens inverse alors que l'espace est déjà réduit, ce qui est très dangereux.

Que demande la pétition ?

Pour sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans cette zone très fréquentée et éviter de futurs accidents avec le trafic motorisé, les pétitions demandent :

- Une augmentation de l'espace dévolu aux cyclistes sur cet axe, et ce sans diminuer les espaces pour piétons, ni imposer une mixité vélos-piétons, par exemple par la redéfinition de la piste cyclable direction Lausanne et Genève ou par la création d'une piste bidirectionnelle d'au moins 4 m de large.
- L'aménagement d'une traversée mixte vélos-piétons supplémentaire avec feu entre le Jardin botanique et le Reposoir.
- Un abaissement de la limitation de la vitesse sur le tronçon Jardin Botanique – Reposoir de la route de Lausanne avec un contrôle radar accru.

Qu'en pense l'office cantonal des transports (OCT) ?

L'audition de l'OCT a confirmé que le secteur concerné par ce tronçon est dont la vitesse est limitée à 60 km/h relève de la Ville de Genève, et que le canton est propriétaire de ce tronçon après le chemin de l'Impératrice. Par ailleurs, le gabarit de cette route est très routier avec 40 000 véhicules jour. Il a été précisé que cette route est équipée avec des pistes cyclables et des trottoirs assez minimalistes, des arceaux ayant été placés côté lac pour empêcher le stationnement. Il a été remarqué qu'il y a des discontinuités piétonnes du côté Jura. L'OCT a confirmé en outre qu'une berme centrale est établie sur le tronçon cantonal.

S'agissant des traversées, ces dernières ne sont pas régulières, une traversée se trouvant au niveau de la place Albert-Thomas, une traversée souterraine existant au niveau du Jardin botanique, et la troisième au niveau de la plage du Reposoir. Pour conclure, l'OCT a indiqué à la commission les éléments suivants :

- l'aménagement d'une traversée piétonne fait sens, mais il est nécessaire de la concevoir ;
- un abaissement de la vitesse est envisageable, mais élargir la piste cyclable nécessite de réduire le gabarit de la chaussée ;
- le canton n'imagine pas d'exproprier le voisinage.

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés,

Le groupe socialiste propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat puisqu'elle soulève des problèmes réels et que les demandes formulées par les pétitionnaires font sens, un avis partagé par l'office cantonal des transports. Ce dernier a confirmé qu'il existe sur ce tronçon une piste cyclable trop modeste

et interrompue par des poteaux. L'administration a admis qu'il y avait une possibilité d'amélioration de la sécurité sur cet axe, ce d'autant plus que la Ville et le canton peuvent collaborer. Par ailleurs, le Conseil municipal de la Ville de Genève a accepté cette pétition. Le groupe socialiste pense qu'il est judicieux d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes sur cette route et de donner un signal d'ouverture à l'égard de la Genève internationale en acceptant cette pétition. Pour toutes ces raisons, la deuxième minorité a voté le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat et vous recommande de faire de même.