



Date de dépôt : 3 mars 2025

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Régulation du trafic de transit dans la rue Jean-Charles-Amat
(Pâquis)**

Rapport de majorité de Jean-Marie Voumard (page 3)

Rapport de minorité de Sylvain Thévoz (page 12)

Pétition

(2228-A)

Régulation du trafic de transit dans la rue Jean-Charles-Amat (Pâquis)

Considérant :

- les volumes importants de trafic motorisé qui transitent par la rue Jean-Charles-Amat ;
- l'inadéquation flagrante entre la typologie de la rue et le flux de véhicules qu'elle subit ;
- les nuisances et dangers engendrés par ce trafic pour les habitantes et habitants ;
- que la rue Amat est une rue de réseau communal secondaire (réseau de quartier non structurant) où le trafic de transit n'a strictement rien à faire ;
- que ce trafic de transit devrait passer par la ceinture urbaine (avenue de France, quai Wilson, etc.),

nous demandons la mise en place rapide de mesures pour décourager le trafic de transit dans la rue Jean-Charles-Amat, avec par exemple :

- un nouveau plan de circulation du secteur comprenant des sens interdits et des potelets ;
- l'interdiction de bifurquer à gauche dans la rue Amat depuis la rue de Lausanne ;
- la sécurisation des chemins d'école.

N.B. 193 signatures
M^{me} Brigitte Studer
7, rue Abraham-Gevray
1201 Genève

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jean-Marie Voumard

La commission s'est réunie à deux reprises, soit le 9 décembre 2024 et le 27 janvier 2025, sous la présidence de M. Alexis Barbey. Le rapporteur remercie ici de la qualité de son travail M. Christophe Vuilleumier, qui a tenu les procès-verbaux, ainsi que M. Raphaël Audria, secrétaire scientifique.

Audition de M^{me} Corinne Bonnet-Merier, M. Giuliano Vascotto, membre du comité SURVAP, et M. Pierre Fuchs, pétitionnaires

M. Fuchs prend la parole et déclare que le transit dans la rue Amat est une nouveauté, certainement générée par les réseaux numériques (GPS) qui envoient les voitures dans cette rue depuis la rue de Lausanne. Il ajoute que le trafic est maintenant ininterrompu dans cette rue qui n'est pas adaptée, ce d'autant plus que le haut de cette rue est bordé par un trottoir. Il mentionne que c'est la raison pour laquelle une pétition a été envoyée.

M^{me} Bonnet-Merier précise que cette rue descend de la rue de Lausanne avec Cité Seniors à l'angle. Elle mentionne que la population âgée est donc importante.

Elle précise qu'une piste cyclable remonte le long de cette rue et elle indique que ce carrefour pose des problèmes puisque les voitures qui remontent vers la rue de Lausanne s'engagent très rapidement afin d'éviter le tram ou les bouchons. Elle répète que la pente de cette rue implique que les voitures accélèrent naturellement. Elle ajoute que les deux carrefours plus bas ne sont pas éclairés, et elle indique que la rue débouche sur une zone piétonne qui n'est pas respectée avec un seul passage piéton pour les élèves. Elle déclare qu'il y a là un vrai problème le week-end ou le mercredi puisqu'il n'y a pas de patrouilleuse scolaire. Elle rappelle en outre que des voitures peuvent se parquer de part et d'autre de la rue, ce qui rend les lieux encore plus accidentogènes. Elle observe que les personnes en fauteuil roulant ne peuvent pas être vues. Elle répète que cette rue est empruntée par le trafic de transit comme en témoignent les cars qui s'enfilent sur cet axe.

M^{me} Bonnet-Merier ajoute qu'un nouvel immeuble de 9 étages est venu en outre s'ajouter dans ce contexte, un immeuble qui répercute le bruit, une nuisance qui était moindre au préalable.

M. Fuchs ajoute que cette rue mesure 12 à 15 mètres de large et est bordée d'immeubles sur toute sa longueur avec de petits appartements qui ne sont pas traversants. Il explique que des bus s'engagent dans cette rue à 5h du matin pour rallier la gare routière. Il ajoute que cette rue est en outre utilisée par les bus TPG lorsque les quais sont fermés. Il déclare que tout ce trafic génère beaucoup de bruit et de pollution dont souffrent les habitants.

M. Vascotto observe que cette pétition provient des habitants, lesquels ont constaté un accroissement du trafic de transit induit par les mesures prises ces dernières années. Il évoque alors le projet de la Croix-Verte qui est maintenant entamé et dont l'AGCM (qui dépend du département de M^{me} Perler à la Ville de Genève) est chargé. Il pense que cette révision peut s'intégrer dans ce projet de Croix-Verte. Il estime qu'il faut donc revoir l'ensemble de la circulation de ce quartier avec la participation de la SURVAP qui connaît très bien les lieux. Il rappelle que les moteurs de recherche sont évoqués dans la pétition dans le but d'éviter que ces outils donnent de mauvaises informations aux utilisateurs.

Un député MCG déclare n'avoir jamais vu de cars dans la rue Amat, ni autant de circulation. Il demande si les pétitionnaires veulent en fin de compte fermer cette rue.

M. Vascotto répond par la négative, mais déclare qu'il convient de revoir le plan de circulation dans ce quartier. Il pense qu'il faut rendre compliqué l'accès en voiture à ce quartier. Il indique qu'entre 16h et 18h, un flot de véhicules empruntent cette rue en provenance du quartier des Nations.

M^{me} Bonnet-Merier mentionne que l'idée est d'interdire le tourner à gauche depuis la rue de Lausanne.

Un député S mentionne avoir été marqué par la dangerosité de ce tourner à gauche et l'acceptation tacite de la situation qui est choquante. Il demande si la pétition a été envoyée à la Ville de Genève qui peut faire des aménagements puisque cette rue se trouve en réseau secondaire.

M. Fuchs répond que la pétition a été envoyée à la Ville de Genève, mais il déclare que les pétitionnaires n'ont pas encore été convoqués.

M. Vascotto ne sait pas si la rue de Lausanne relève de la Ville de Genève.

Ce même député S demande qui produit le plan de circulation du secteur.

M. Vascotto imagine que la compétence relève de la Ville de Genève, mais il n'en est pas certain.

Un commissaire PLR demande si les pétitionnaires ont interpellé l'exécutif cantonal.

M. Vascotto répond par la négative.

Un député PLR déclare que le problème s'étend sur tout le quartier puisque bloquer une rue signifie impacter toutes les autres rues. Il se demande pourquoi cibler cette rue et quelle sera la réaction des habitants des autres rues si des mesures sont prises.

M. Fuchs répond que le trafic de transit doit passer en dehors du quartier. Cela étant, il déclare qu'il n'est pas question de bloquer cette rue.

Le député PLR mentionne que, si le trafic est repoussé, il passera ailleurs.

M. Fuchs répond que les voitures doivent prendre les quais ou la rue de Lausanne.

M. Vascotto rappelle que jadis le quartier était entièrement carrossable. Et il remarque que des améliorations ont été apportées depuis lors. Mais il répète que cette rue qui n'était pas fréquentée avant l'est à présent en raison des mesures qui ont été prises.

M^{me} Bonnet-Merier ajoute qu'il est important de se pencher sur ce problème maintenant alors que le projet de la Croix-Verte va débiter, impliquant une révision du plan de circulation de ce quartier. Elle remarque que les pétitionnaires sont ouverts.

Une députée LC remarque que la rue Amat ne figure pas dans les rues qui étaient concernées par la pétition qui avait porté sur la Croix-Verte et elle se demande quelle sera la prochaine rue mise en lumière. Elle se demande comment se discutent ces modifications. Elle pense que l'association devrait parler depuis longtemps de ce plan de circulation avec la Ville de Genève.

M. Vascotto répète que c'est un phénomène nouveau et il remarque que cette augmentation de trafic motive dès lors la pétition. Et il pense que c'est le bon moment pour évoquer ce problème puisque le projet de Croix-Verte va débiter.

Cette députée LC remarque être interpellée par l'absence d'une image directrice de ce quartier.

M. Fuchs rappelle que le projet de Croix-Verte a été lancé en 2019, et il pense qu'il est possible de régler de manière distincte le problème de la rue Amat. Il ajoute que les pétitionnaires ne sont pas opposés à la circulation, mais bien au trafic de transit.

Le président pense qu'il est compliqué pour le canton d'intervenir sur les GPS et les autres outils informatiques puisque ces derniers réagissent en fonction de la densité de téléphones portables dans un lieu.

Une députée Ve demande s'il y a déjà eu des accidents.

M^{me} Bonnet-Merier répond qu'il y a des coups de frein très violents parfois. Elle ajoute qu'elle est confrontée deux fois par semaine à des situations dangereuses en raison de sa situation particulière, en fauteuil roulant.

M. Vascotto rappelle que les automobilistes ont souvent un tram en face, ainsi que des cyclistes et des voitures en plus du trottoir avec en outre des voitures qui patientent derrière eux lorsqu'ils tournent à gauche. Et il remarque que la situation est ainsi très anxiogène pour les automobilistes.

Il pense qu'il serait intéressant de demander ce qu'il en est des accidents aux sociétés d'ambulances puisqu'il voit souvent des ambulances à proximité.

La députée Ve demande si d'autres mesures devraient être prises sur cette rue.

M^{me} Bonnet-Merier remarque que la zone 30 crée des ambiguïtés puisque les piétons peuvent passer où ils veulent sans avoir forcément la priorité.

Un député S demande si la possibilité de tourner à gauche a fait l'objet d'une concertation.

M. Fuchs répond par la négative. Il pense que la Ville devrait revoir la situation avec un ingénieur spécialisé dans les questions de mobilité.

Un député S demande s'il y a eu un comptage de voitures opéré dans cette rue.

M^{me} Bonnet-Merier répond qu'il y a 450 véhicules par heure, selon un décompte réalisé par un habitant.

Un député PLR demande à quel niveau de cette rue les patrouilleuses scolaires font défaut.

M. Vascotto répond qu'il y a une patrouilleuse à la hauteur de la rue des Buis, ce qui fait sens en raison du voisinage d'écoles. Il ajoute qu'il y en a une à la hauteur de la rue Butini également. Mais il répète que, dès 16h35, il n'y a plus de patrouilleuses scolaires.

Ce même député demande si la Croix-Verte ne viendra pas répondre à cette pétition.

M. Vascotto l'ignore. M^{me} Bonnet-Merier l'espère.

Audition de M. Thierry Messenger, directeur – direction régionale Lac-Rhône

M. Messenger prend la parole et explique que cette rue appartient au réseau de quartier non structurant relevant de la compétence de la Ville de Genève. Il observe que cette rue est accessible en tournant à droite et gauche depuis la rue de Lausanne en précisant qu'il s'agit de l'une des entrées du quartier des Pâquis

qui connaît de nombreux sens uniques. Il ajoute que cette rue est aménagée en zone 30. Il mentionne que les invites de cette pétition nécessitent une analyse du propriétaire du fonds, à savoir la Ville de Genève, tout en menant une étude plus large.

Il estime qu'il semble nécessaire de confirmer le volume du trafic de transit. Il rappelle que ce quartier génère aussi ses propres déplacements. Et il mentionne que, si la Ville estime que ce trafic de transit est trop important, il sera nécessaire de développer des mesures. Cela étant, il rappelle qu'il est nécessaire de développer une vision plus large pour garantir un équilibre sur l'ensemble de ce quartier.

Le président remarque que le département n'est donc pas opposé à une modification de cette rue que la Ville de Genève pourrait entreprendre.

Un député S mentionne qu'il faudrait tout de même avoir un projet sur lequel le département statuera.

M. Messenger répond que le département n'a pas vocation à s'opposer à un arrêté de circulation dans ce cadre puisqu'il est question du réseau de quartier. Cela étant, il mentionne que le département reste vigilant puisqu'il faut s'assurer de l'équilibre. Il rappelle par ailleurs que d'autres départements doivent également se prononcer.

Ce même député demande qui quantifie le trafic de transit.

M. Messenger répond que le canton a des informations sur les grands axes, mais pas de renseignements précis sur des rues comme celle-ci. Il ajoute que, si la Ville souhaite mener un projet, il lui faut déterminer la nature et le volume de ce trafic. Mais il déclare que tout changement entraîne une modification de l'accessibilité du quartier puisque tout exerce une influence.

Ce commissaire remarque qu'identifier ce trafic semble complexe puisqu'il faut identifier le véhicule et son trajet. Il se demande si cela est possible et si cela ne coûte pas trop cher.

M. Messenger répond qu'il est possible de relever les numéros de plaque à l'entrée et à la sortie, ou de se référer aux entreprises qui gèrent les GPS des voitures et qui vendent des données. Il déclare qu'il est important de pouvoir fonder une décision sur une pesée d'intérêts avec des données objectivées. Il ajoute qu'il est difficile d'articuler des coûts en l'état puisque tout dépend du périmètre concerné. Il indique que dégager une vue d'ensemble demeure toutefois important puisqu'il serait possible que cette rue ne soit pas la plus problématique.

Un député S évoque le tourner à gauche depuis la rue de Lausanne et remarque que cette voie constitue en fin de compte une pénétrante.

M. Messenger répond que cette rue appartient au réseau secondaire. Il rappelle que ce sont les quais et l'avenue de la Paix qui sont des pénétrantes.

Un commissaire S observe que les voitures qui passent par la rue de Lausanne pour se rendre à Onex ne devraient donc pas passer par là.

M. Messenger acquiesce.

Un député S demande à quel moment la Ville entreprend des collaborations avec le département pour une harmonisation de l'ensemble.

M. Messenger répond que la commune doit identifier si l'action envisagée entraîne un impact sur le réseau supérieur. Il ajoute que les rapports entre le département et les communes sont réguliers.

Ce même député remarque que les habitants de tous les quartiers aimeraient voir une diminution du trafic et il pense que cela pose un réel problème et qu'il s'agit en fin de compte de cas par cas.

M. Messenger mentionne qu'il s'agit d'avoir le bon trafic sur le bon réseau, mais il remarque que ce type de questionnement relève également de la politique du déplacement. Il ajoute que les mesures prises dans certaines communes peuvent entraîner des conséquences sur les communes voisines et il mentionne que c'est au département de veiller à ces phénomènes.

Une députée PLR déclare que cette rue est relativement modeste et elle se demande comment une rue aussi petite peut poser d'aussi grands problèmes. Elle se demande s'il ne faudrait pas viser des rues plus importantes.

M. Messenger répond que le gabarit de cette rue est en effet modeste. Il ajoute que les automobilistes essaient de trouver les chemins accessibles et il observe que cette rue est circulaire. Il ne sait pas si c'est sur une autre rue qu'il faut agir, mais il rappelle que ce quartier a toujours été soumis à une forte circulation. Il pense donc qu'il serait intéressant d'analyser une nouvelle fois la situation de ce quartier avant de prendre des mesures.

Un député UDC déclare que les pétitionnaires signalent que de nombreuses voitures se dirigent vers la gare en utilisant le tourner à gauche, et il remarque que les pétitionnaires sollicitent en conséquence la suppression de ce tourner à gauche.

M. Messenger comprend la situation, mais il rappelle que ce mouvement permet également l'accessibilité de ce quartier.

Il indique qu'il n'y a finalement que trois entrées pour accéder à ce quartier et il mentionne que supprimer l'un de ces trois accès générera plus de pression sur les deux autres accès. Il répète qu'il convient de faire une pesée d'intérêts.

Un député PLR déclare que le brouillage volontaire des GPS de voitures – afin de supprimer certains trajets que les automobilistes peuvent emprunter –

a été évoqué durant les débats et il se demande si une telle mesure pourrait être prise.

M. Messenger ne pense pas que cela soit possible, une telle mesure étant particulièrement intrusive.

Le président signale que des expériences allant dans ce sens ont été faites aux USA, notamment dans des dynamiques artistiques.

Une députée LC remarque que l'OTC n'a pas les moyens de vérifier les trajets.

M. Messenger répond que l'OTC a un accès à TomTom, et il mentionne qu'il serait possible de procéder à des extractions de relevés GPS. Mais il déclare que la fiabilité de ce recours sur une rue aussi modeste est discutable. Il pense qu'une enquête à l'ancienne serait préférable. Il ajoute que, lorsque l'on compte les véhicules, il est possible de distinguer les catégories.

Cette députée remarque que les discussions entre la Ville et le département se sont donc arrêtées avec le projet de Croix-Verte, ce qui l'étonne.

M. Messenger répond qu'il est question d'apaiser les quartiers et il mentionne que ce sont les communes qui sont les premières concernées et qui doivent prendre l'initiative.

Un député S remarque que la pétition parle de potelets comme en Vieille-Ville. Il se demande si ces potelets existent ailleurs qu'en Vieille-Ville et s'ils sont efficaces.

M. Messenger répond qu'il faudrait poser la question à la Ville. Cela étant, il déclare que la Ville a également développé un système de barrière à la place de Grenus. Il indique que ces potelets fonctionnent, mais nécessitent beaucoup d'entretien puisque les dégâts sont fréquents.

Ce même commissaire déclare que le trafic de transit est sans doute moindre en Vieille-Ville et il se demande s'il est cohérent d'y placer des potelets par rapport à d'autres quartiers.

M. Messenger répond que les potelets en Vieille-Ville visent à préserver la mobilité des piétons et non à limiter le trafic de transit. Il ajoute que les logiques sont donc différentes. Il mentionne qu'il s'agit d'un outil au service d'une intention qui doit être déterminée.

Un député S remarque qu'il y a des piétons dans tous les quartiers et il mentionne que c'est en fin de compte un choix politique lorsque l'on décide d'installer des potelets dans un quartier et non dans un autre.

M. Messenger répond qu'il y a des pesées d'intérêts à opérer qui sont d'ordre politique.

Un député UDC remarque qu'il est à nouveau possible de tourner à droite après Château Banquet, à la hauteur de l'avenue de France, pour se diriger sur les quais, et il se demande pour quelle raison cette possibilité a été ouverte.

M. Messenger pense qu'il était déjà possible de tourner à droite au préalable. Il imagine que ce sont des travaux qui devaient empêcher cette option momentanément.

Discussion

Un député S déclare que son groupe soutient le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, même si c'est à la Ville d'entamer une étude. Il pense en effet qu'un signal politique semble important. Il ajoute qu'il n'y a pas de raison de douter de l'opinion des habitants. Il mentionne avoir été surpris d'apprendre que la rue de Lausanne relevait du réseau secondaire.

Une députée LC déclare que le canton a indiqué que ce tronçon relevait de la compétence de la Ville, et qu'il existait des risques d'effets dominos. Elle ajoute que la situation demande une analyse fine. Elle pense que le canton n'a rien à faire dans cette affaire et elle propose le dépôt de cette pétition.

Un député MCG habite ce quartier et il mentionne n'avoir jamais vu cette rue bouchée. Il ajoute que fermer cette rue empêchera partiellement l'accès à ce quartier. Il déclare être en faveur du dépôt de cette pétition.

Un commissaire PLR estime qu'il faut rester prudent et ne pas modifier les équilibres à l'aveugle. Il propose donc également le dépôt de la pétition.

Une députée Ve déclare que son groupe est sensible à la demande des habitants de ce quartier et elle observe que régler ce problème nécessite une étude, raison pour laquelle son groupe soutient cette pétition.

Un député UDC rappelle qu'il y a une augmentation constante de la circulation. Il remarque que, selon la pétition, les riverains souffrent de cette circulation et il estime qu'il faut les écouter.

Une commissaire LCR précise qu'il n'est pas utile de renvoyer cette pétition à la Ville de Genève puisqu'elle a été déposée auprès de cette dernière qui est en train de la traiter.

Le président en prend bonne note.

Votes

Le président passe au vote du renvoi de la P 2228 au Conseil d'Etat :

Oui : 5 (3 S, 1 Ve, 1 UDC)

Non : 8 (1 LC, 4 PLR, 1 LJS, 2 MCG)

Abstentions : 1 (1 UDC)

Le renvoi de la P 2228 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2228 sur le bureau du Grand Conseil :

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

Non : 4 (3 S, 1 Ve)

Abstentions : –

Le dépôt de la P 2228 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés,

La majorité de la commission vous demande de la suivre en votant le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Date de dépôt : 4 mars 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Sylvain Thévoz

Les habitants des Pâquis n'en peuvent plus du transit dans la rue Amat. Le trafic est décrit désormais comme ininterrompu dans cette rue qui n'est pas adaptée pour un tel flux de véhicules (450 véhicules par heure, selon un décompte réalisé par un habitant). Cette pétition est un cri du cœur d'habitants déjà exposés par ailleurs à de nombreuses nuisances liées à la vie nocturne et auxquelles il n'est pas besoin d'ajouter celles du trafic de transit. Ce dernier n'a par ailleurs rien à y faire en vertu de la LMCE qui prévoit que les quartiers soient épargnés par le trafic de transit qui devrait emprunter les grands axes, soit les quais et l'avenue de la Paix qui sont des pénétrantes. Les voitures qui se rendent à Onex ne devraient pas emprunter la rue de Lausanne pour le faire. Celles qui viennent de la rue de Lausanne ne devraient pas utiliser les Pâquis comme un raccourci pour se rendre sur la rive gauche. La loi est bafouée. Il revient d'évidence au Grand Conseil d'agir en renvoyant cette pétition au Conseil d'Etat.

A la rue Amat se trouve la Cité Seniors, un lieu d'accueil pour les seniors. Cette population âgée est importante et sa mise en danger par le trafic automobile avérée. Le carrefour rue Amat / rue de Lausanne pose en effet d'énormes problèmes de sécurité. Les voitures qui remontent vers la rue de Lausanne s'engagent très rapidement afin d'éviter le tram ou les bouchons et mettent en danger les piétons et les cyclistes. La pente de cette rue, selon les habitants, implique que les voitures accélèrent naturellement. Enfin, les deux carrefours situés plus bas sur la rue Amat ne sont pas éclairés et cela est dangereux. La rue débouche sur une zone piétonne qui n'est pas respectée avec un seul passage piéton pour les élèves. Il y a là un vrai problème le week-end ou le mercredi puisqu'il n'y a pas de patrouille scolaire. Les lieux sont décrits comme extrêmement accidentogènes par celles et ceux qui l'empruntent. N'attendons pas un accident pour (ré)agir.

Le tableau est sombre. De plus en plus de bus s'engagent dans cette rue, selon les habitants, et cela dès 5h du matin pour rallier la gare routière. Ce trafic intense de transit génère beaucoup de bruit et de pollution dont souffrent particulièrement les habitants. Puisque la Ville de Genève est en train de mettre en œuvre le projet de la Croix-Verte, il serait donc utile de donner un signal politique pour revoir l'ensemble de la circulation de ce quartier.

Les pétitionnaires souhaitent donner une impulsion positive. Ils ne sont pas opposés à la circulation, mais bien au trafic de transit et souhaitent que le canton s'implique. Car il ne devrait pas revenir aux habitants de compter les voitures pour chiffrer l'impact du trafic de transit. C'est bien au canton de le faire. De la même manière, ce ne devrait pas être aux habitants de se charger du fardeau de la preuve et de démontrer ce qu'ils subissent. Ce devrait être au canton de prouver qu'il n'en est rien. Le département de la santé et des mobilités estime nécessaire de confirmer le volume du trafic de transit. Action ! Il se défause en même temps sur la Ville pour le faire avant tout en se gardant le droit de la bloquer si des mesures pour agir sur celui-ci étaient prises. Cet immobilisme cantonal est toxique et nocif pour les habitants. La lenteur du canton à agir est désespérante. Pourtant, le département affirme n'être pas opposé à une modification de cette rue... mais pour autant que ce soit la Ville de Genève qui l'entreprenne. Pas d'initiative, pas d'impulsion du canton, un droit de veto trop souvent agité... pendant ce temps les habitants trinquent.

Le canton concède du bout des lèvres qu'il serait possible de relever les numéros de plaque à l'entrée et à la sortie du quartier, ou de se référer aux entreprises qui gèrent les GPS des voitures et qui vendent des données. Le département reconnaît qu'il serait important de pouvoir fonder une décision sur une pesée d'intérêts avec des données objectivées. Malheureusement, sans volonté politique pour l'inviter à se mettre au travail, sa propre inertie semble l'inviter à... ne rien faire et laisser faire (tout et son contraire).

En conséquence, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre au sérieux cette pétition et à la renvoyer au Conseil d'Etat pour qu'il agisse dans le sens de la volonté des habitants demandant la mise en place rapide des mesures pour décourager le trafic de transit dans la rue Jean-Charles-Amat, avec par exemple un nouveau plan de circulation du secteur comprenant des sens interdits et des potelets, et avec l'interdiction de bifurquer à gauche dans la rue Amat depuis la rue de Lausanne, ainsi que la sécurisation des chemins d'école.

Un signal positif de la part du Grand Conseil en renvoyant cette pétition au Conseil d'Etat et en l'invitant à ne pas mettre des bâtons dans les roues de la Ville serait déjà un engagement important pour la santé et la sécurité des habitants des Pâquis, pour les enfants, les seniors, et les personnes à mobilité réduite.

Nous vous invitons donc, chères députées, chers députés, à donner cet important signal positif en votant le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Les habitantes et habitants des Pâquis vous en remercient d'avance.