

Date de dépôt : 5 décembre 2018

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Sylvain Thévoz : Quelle sécurité piétonne aux Eaux-Vives ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 23 novembre 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Une piétonne de 27 ans a été tuée après avoir été renversée par une voiture à l'avenue William-Favre dans la nuit du 4 au 5 novembre. Des habitant-e-s du quartier des Eaux-Vives ont été fortement choqué-e-s par ce décès. Des habitant-e-s demandent depuis des années de réduire les limites de vitesse sur les routes principales du quartier, y compris l'avenue William-Favre et d'améliorer l'infrastructure routière pour la sécurité des piéton-ne-s. Une pétition a été signée et déposée au Grand Conseil et au Conseil municipal de la Ville de Genève par les habitant-e-s du quartier. Les décès sur la route ne sont ni une fatalité ni un drame qui n'aurait pu être évité. Le nombre des piéton-ne-s, cyclistes, qui ont perdu la vie ou ont été blessé-e-s à Genève ces dernières années est en constante augmentation.

Des habitant-e-s avaient déjà attiré l'attention des autorités sur la dangerosité de l'avenue William-Favre, et sur la nécessité d'un aménagement pour qu'une zone à vitesse limitée avec davantage de lumières soit réalisée, dans le but que la sécurité des piéton-ne-s et cyclistes soit garantie. L'avenue William-Favre, en pente, est peu éclairée en raison des frondaisons du parc qui opacifient les luminaires. Les autorités reconnaissent que plusieurs luminaires n'éclairent pas avec une efficacité suffisante, car ils se trouvent parfois dans le feuillage des arbres, et élaguent régulièrement ces derniers. Le grand nombre de voitures parkées, ainsi que le peu de passages piétons et de feux pour sécuriser l'avenue expose les piéton-ne-s s'aventurant sur la route à des dangers accrus et reconnus par les autorités. Pour les autorités, l'avenue

William-Favre fait partie du réseau secondaire de la hiérarchie du réseau. A ce titre, cet axe doit pouvoir assurer des échanges, notamment entre divers quartiers. Pour les autorités, l'avenue William-Favre est donc sortie de la zone 30 des Eaux-Vives, et n'est de fait pas soumise à une limitation de vitesse qui demeure donc à 50 km/h. Pour les autorités, l'aménagement d'un seuil à un croisement avec la rue de Montchoisy modère la vitesse à cet endroit. Mais ce dernier n'enlève rien à la dangerosité des voitures en amont et qui déboulent finalement à plus de 50 km/h à l'arrivée de ce seuil, et mettent mortellement en danger les enfants, familles, aîné-e-s, qui sortent de ce parc apprécié et fréquenté par les habitant-e-s du quartier et les Genevois-es pour déboucher sur une route dangereuse. Les autorités reconnaissent que ce ralentisseur est insuffisant, notamment la nuit, lorsque le trafic est peu important, la topographie en pente de la rue induisant des vitesses trop élevées. Les autorités municipales reconnaissent que leurs marges de manœuvre sont limitées. L'avenue William-Favre est pourtant identifiée dans la stratégie cyclable de la Ville de Genève comme un axe prioritaire devant faire l'objet d'aménagements sécurisés. Ces aménagements participeraient à la modération des vitesses et réduiraient les risques. Néanmoins, la faisabilité technique de cette mesure la rend difficilement réalisable pour les autorités, tout du moins à court terme, car elle nécessite la suppression de 150 places de stationnement, faute de gabarit nécessaire. Une telle suppression de places ne serait pas envisageable pour les autorités, au regard de la loi sur la compensation du stationnement, car le nombre de places qu'il est possible de supprimer en une année est limité. Mais surtout, vu la forte pression de stationnement pour les habitant-e-s du quartier des Eaux-Vives, ces places sont importantes pour les habitant-e-s du quartier qui possèdent une voiture et qui ne peuvent souvent pas faire autrement que de la parquer sur l'espace public. Les autorités regrettent de ne pouvoir envisager d'intervenir rapidement sur cet axe pour améliorer encore la modération du trafic et ainsi transformer l'avenue William-Favre en zone à vitesse limitée.

Compte tenu de ce qui précède, je pose la question suivante :

Quels aménagements urgents le Conseil d'Etat va-t-il décider de développer sur l'avenue William-Favre afin de s'assurer de la réduction de la vitesse, de l'augmentation de la luminosité, et donc de la sécurisation de cette avenue ?

Je remercie par avance le Conseil d'Etat pour les réponses qu'il saura apporter à cette question.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le caractère émotionnel lié à tout accident de la circulation avec blessé grave ou personne décédée rend délicate toute prise de position du Conseil d'Etat s'agissant de mesures à prendre, tant que les circonstances de l'accident ne sont pas établies par le Ministère public, ainsi que les conclusions de celui-ci rendues.

Le Conseil d'Etat partage la préoccupation de renforcer la sécurité des usagers de la route, notamment des piétons et des cyclistes. Les statistiques de ces dernières années (disponibles depuis 1990) montrent ainsi une légère tendance à la baisse des accidents avec blessés graves ou tués impliquant des piétons ou des cyclistes, même si les piétons paient hélas toujours un lourd tribut aux accidents de la route.

L'avenue William-Favre n'est pas identifiée comme une rue particulièrement accidentogène, même si son gabarit est effectivement très étroit par endroits. La statistique des points noirs disponible sur le système d'information du territoire à Genève (SITG) ne mentionne pas cette rue. Et aucun accident n'a été relevé sur les trois passages piétons du carrefour entre l'avenue William-Favre et la rue de Montchoisy.

S'agissant de l'éclairage public de l'avenue William-Favre, la Ville de Genève a procédé récemment à des vérifications des équipements et des puissances d'éclairage. Ces éléments sont satisfaisants par rapport à d'autres endroits similaires à Genève. Il a toutefois été relevé qu'un élagage des arbres devait être réalisé.

Dans la perspective de la mise en service de la gare des Eaux-Vives, une démarche pragmatique sera entreprise avec la Ville de Genève pour déterminer les éventuelles adaptations de l'aménagement de l'avenue William-Favre, en conciliant les différents enjeux en termes de sécurité piétonne, d'itinéraires cyclables, de circulation de bus et des automobiles.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS