

Date de dépôt : 19 mai 2021

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Sylvain Thévoz : Le Conseil d'Etat arrête-t-il sciemment son chronomètre sur le dos des piétons-ne-s ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 30 avril 2021, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

A la question écrite urgente QUE 1487 Piéton-ne-s en danger : sacrifié-e-s de la mobilité ?¹ le Conseil d'Etat répond en gros que tout va bien dans le meilleur des mondes. Face aux cadences insoutenables du trafic individuel motorisé le long du quai Gustave-Ador coupant l'accès aux quais pour des milliers de Genevois-es, confronté au beau succès de la plage des Eaux-Vives drainant quotidiennement des milliers de personnes en ce lieu et à l'inquiétude des riverain-e-s pour la sécurité des piéton-ne-s, le Conseil d'Etat ne trouve rien à redire. Le U cyclable venant dangereusement percuter les flux piétons amassés aux feux ne l'inquiète pas, ni les piéton-ne-s obligé-e-s de s'attarder longuement et massivement entre une autoroute six voies et une piste cyclable à haute vitesse en bidirectionnelle.

Je remercie par avance le Conseil d'Etat des réponses qu'il saura apporter à ces questions :

- 1) La ceinture urbaine est déployée afin d'accueillir le trafic de transit non souhaité dans l'hypercentre et les centres urbains en mettant en place un dispositif de « contournement » du centre-ville. Toutefois, le Conseil d'Etat répond à la QUE 1487 que « sur le ceinture urbaine (dont le U lacustre est partie intégrante), la LMCE prévoit des axes fluides à**

¹ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01487A.pdf>

destination des transports individuels motorisés afin de canaliser le trafic et éviter un transit trop important dans les zones résidentielles. Cela implique par conséquent des temps d'attente légèrement allongés pour les piétons. » Comment le Conseil d'Etat évalue-t-il le succès de la préservation de l'hypercentre et des zones résidentielles, étant entendu que faire passer à haute vitesse des voitures en ce lieu découpe de nombreux quartiers au cœur de la ville et provoque de nombreuses nuisances pour les habitant-e-s ?

- 2) Pour le Conseil d'Etat, dans sa réponse à la QUE 1487, « les durées des temps de vert piétons sur la ceinture urbaine, dont le U lacustre fait partie, sont conformes à la législation routière et à la demande piétonne ». Comment le CE évalue-t-il la demande piétonne afin de tirer la conclusion qu'il n'est pas prévu de modifier les durées des temps de vert piétons ? Le Conseil d'Etat tient-il compte des variations saisonnières de cette demande piétonne pour ajuster sa réponse ?*
- 3) Le Conseil d'Etat affirme, dans sa réponse à la QUE 1487, que « pour l'ensemble des passages pour piétons du quai Gustave-Ador, les temps d'attente des piétons sont de l'ordre de 75 secondes et peuvent être diminués à 45 secondes quand les charges trafic sont faibles ». Muni d'un chronomètre, nous avons mesuré des temps d'attente jusqu'à plus de 100 secondes au quai Gustave-Ador (30% de différence). Le Conseil d'Etat arrête-t-il souvent son chronomètre sur le dos des piéton-ne-s quand les chiffres ne vont pas dans son sens ?*
- 4) Quel est le véritable temps maximum d'attente pour les piéton-ne-s quand les charges de trafic sont au maximum ? Est-il parallèlement prévu de faire davantage attendre les automobilistes quand les charges piétonnes sont au maximum afin de fluidifier en miroir le trafic piéton ?*
- 5) Dans sa réponse à la QUE 1487, le Conseil d'Etat rappelle que « la fin du chantier du réaménagement des quais rive droite permettra un meilleur fonctionnement des mobilités sur le U lacustre, avec notamment le bouclage du U cyclable et la sécurisation de l'intégralité des traversées piétonnes ». Que signifie concrètement cette sécurisation de l'intégralité des traversées piétonnes ? Est-il envisagé des passages piétons pour traverser en sécurité le U cyclable ou l'installation de nouveaux feux ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les réponses du Conseil d'Etat aux différentes interrogations que contient la présente question écrite urgente sont les suivantes :

- 1) Comme expliqué dans la mise à jour de la feuille de route LMCE 2021-2023, la ceinture urbaine sera déployée par étapes. Le fonctionnement de cette ceinture urbaine vise la fluidité du trafic routier et l'efficacité des transports publics. Les mesures de restriction du trafic nécessaires à sa canalisation et à son orientation sur la ceinture urbaine font partie intégrante des actions y relatives. Toutefois, le fait de canaliser du trafic sur les axes structurants ne signifie pas que le trafic doit passer à haute vitesse, la programmation des feux étant réalisée en fonction des vitesses réglementaires. L'objectif est de diminuer le trafic de transit au sein des quartiers du centre-ville et de l'hypercentre, ainsi que de permettre le développement de zones 30 en dehors des axes structurants.
- 2) La demande piétonne est évaluée sur la base d'observations et, dans certains cas, via des comptages. Pour rappel, les « temps de vert » pour les traversées piétonnes sont régis par la norme VSS 640837. Genève se montre plus généreuse, en offrant en large majorité des temps dits « de confort » permettant aux piétons de traverser l'entier du passage pour piétons sur la phase du « temps de vert ». Comme la plupart des nouveaux « feux piétons » sont équipés de boutons-poussoirs, il n'est pas nécessaire de prévoir des programmations différentes en fonction des saisons. Si les piétons appuient sur le bouton-poussoir, le cycle de « temps de vert » pour les piétons viendra plus fréquemment qu'avec la programmation « normale ».
- 3) Etant donné que les feux sont adaptatifs, l'indication du temps d'attente de l'ordre de 75 secondes correspondait à un temps d'attente moyen. En fonction de la situation, les temps d'attente peuvent dépasser les 100 secondes, mais aussi s'approcher des 45 secondes. Pour rappel, après consultation du Conseil des déplacements, il avait été souhaité que toutes les traversées piétonnes soient programmées en même temps sur tout le quai Gustave-Ador.

- 4) Le temps d'attente maximum dépend de la configuration des différents axes, mais aussi des contraintes d'exploitation des transports collectifs et de la circulation en général. L'objectif de l'application des principes de gestion LMCE est de réduire les temps d'attente pour les piétons, mais pas de définir un temps d'attente maximum. Sur certains axes, des « temps de vert » plus généreux pour les piétons peuvent être programmés, notamment dans le secteur de la gare de Cornavin ou le carrefour Carl-Vogt/Sainte-Clotilde, par exemple. A certains carrefours, il est aussi recherché la possibilité d'activer tous les passages pour piétons en même temps ou de favoriser les traversées en L. Suivant la configuration des carrefours, par exemple à proximité de la maison de quartier de la Jonction, il a été admis de faire attendre un peu plus longtemps les piétons, étant donné qu'ils pourront ensuite traverser l'entier du carrefour en une fois.
- 5) La sécurisation de l'intégralité des 21 traversées piétonnes de l'avenue de France jusqu'à Genève-Plage a consisté à équiper les passages pour piétons de « feux piétons », de manière à respecter les normes, afin d'éviter qu'un piéton ait à traverser 2 voies de circulation dans le même sens.

Sur le quai Gustave-Ador, un nouveau passage pour piétons a aussi été créé au droit de la rue des Pierres-du-Niton, car il avait été constaté de nombreuses traversées de piétons en dehors des passages pour piétons.

Pour l'instant, il n'est pas prévu de rajouter de nouveaux passages pour piétons sur le U lacustre.

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

La présidente :
Anne EMERY-TORRACINTA