

*Date de dépôt : 5 janvier 2015*

## **Rapport**

### **de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour un réaménagement complet du carrefour avenue d'Aïre – chemin François-Furet**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Jocelyne Haller**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La pétition 1897 pour un réaménagement complet du carrefour avenue Aïre – chemin François-Furet a été traitée par la Commission des pétitions lors de ses séances des 20 et 26 mai, 27 octobre et 17 novembre 2015, qui ont été présidées pour la première par M. Jean Romain, puis par M. Pascal Spuhler, président ordinaire de la commission. Les procès-verbaux ont été brillamment tenus par M. Christophe Vuilleumier, qu'il en soit vivement remercié. Comme à l'accoutumée, la commission a été accompagnée dans ses travaux avec compétence par M<sup>me</sup> Mina-Claire Prigioni, secrétaire scientifique SGGC.

#### **Audition des représentants des pétitionnaires, MM. Thibault Schneeberger, Gérard Duc et Pierre Varcher**

M. Schneeberger indique que son association, actif-trafiC, a procédé à quelques sondages dans le quartier du carrefour avenue d'Aïre – chemin François-Furet. Il en ressort que de nombreux habitants estiment que ce carrefour est dangereux alors qu'il est très utilisé par des enfants. Les personnes interrogées estiment qu'il faudrait rapidement remédier à cette situation. Elles ont jugé que le dépôt d'une pétition – se référant à la base légale de la H 1 05 sur la circulation routière – était la meilleure solution pour alerter les autorités et voir ce problème se résoudre. La récolte de signatures

en a été d'autant plus aisée. Cette pétition a été également adressée à la Ville de Genève.

M. Varcher explique que ce carrefour se situe à la convergence de trois quartiers, dont la densité de population augmente. Il précise que plusieurs établissements scolaires, comme le cycle de Cayla se trouvent à proximité. A ceux-ci s'ajoute encore des maisons de quartiers et des crèches dont les enfants doivent traverser l'avenue d'Aïre pour rallier des emplacements de jeux. Il signale à ce propos que, lors des travaux de rénovation du CO Cayla, les autorités communales avaient été interpellées sur la nécessité de saisir cette occasion pour réaménager et sécuriser ce carrefour. Ces dernières avaient alors répondu que celui-ci serait réaménagé dans la perspective de la « voie verte ». M. Varcher insiste sur l'inquiétude que génère l'usage de ce carrefour pour ses usagers.

M. Duc distribue ensuite aux commissaires un carte des lieux ainsi qu'une carte aérienne (voir annexe 1). Il indique à l'aide de ces documents le trajet effectué par les enfants du quartier de l'Europe pour se rendre au CO Cayla et les risques inhérents. Il observe que le trottoir se rétrécit à la hauteur du passage à piétons, alors que de nombreux enfants, parents et passants doivent y faire halte dans l'attente de pouvoir traverser. Il relève encore qu'aucune indication n'est donnée en anticipation sur le fait que le chemin François-Furet se trouve en zone 30, alors que les automobilistes accélèrent au premier feu pour essayer de passer au vert au second feu. Il indique que la patrouilleuse scolaire fait traverser les enfants selon le parcours suggéré par le service des écoles. Cela étant, de nombreuses personnes traversent le carrefour en diagonale lorsque les feux le permettent. Cette pratique reste dangereuse et donne un mauvais exemple pour les enfants. Il précise que la pétition demande donc une meilleure synchronisation des feux et une prise en compte des cheminements naturels des piétons, autrement qualifiés de « lignes de désir », dans l'attente du réaménagement du carrefour.

M. Schneeberger insiste sur la question des cheminements naturels et remarque à cet égard qu'il n'y a pas un seul jeune qui traverse l'avenue par le passage à piétons, puisque ce dernier se trouve sur un parcours irrationnel. Il en fait la démonstration à l'aide des documents remis en séance. Il démontre également que la conception des flux cyclistes est problématique.

Il apparaît qu'une voie cyclable longe l'avenue d'Aïre et monopolise une patrouilleuse scolaire, là où un « coussin berlinois », relève-t-il, permettrait de réguler le flux des cyclistes. La piste cyclable pose notamment divers problèmes au niveau du chemin William-Lescaze. Les auditionnés relèvent qu'une augmentation du nombre de cyclistes est encore attendue avec les aménagements sur la voie couverte.

Ils rappellent ensuite les propositions concrètes formulées dans les invites de la pétition et insistent sur la nécessité de sécuriser rapidement le carrefour en question.

### **Questions des commissaires et compléments d'information**

Un député (MCG) demande si des accidents sont déjà survenus à ce carrefour. Il lui est répondu que cela n'a heureusement pas été le cas récemment. Un aménagement provisoire apparaît toutefois nécessaire, de sorte à réduire l'impression d'ouverture de la rue et à élargir certains trottoirs.

Un autre député (MCG) indique que le genre de comportements observés sur ce carrefour se rencontre aussi ailleurs. Il demande ensuite si une voie de circulation n'a pas déjà été supprimée pour réduire le trafic. Il apparaît que ce n'est pas le cas. Quant aux comportements inadéquats, M. Schneeberger convient qu'ils se retrouvent sur d'autres sites. Toutefois, la proximité de plusieurs établissements scolaire et d'espaces collectifs sur celui-ci augmente potentiellement les risques encourus.

Pour illustrer cette situation, M. Duc raconte que les éducatrices de la crèche voisine scindent les groupes d'enfants en deux pour traverser le carrefour car la durée du feu est trop courte. Il mentionne avoir même eu l'occasion de voir un groupe d'enfants rebrousser chemin en plein milieu de la route car le feu était passé au rouge.

A la question de savoir depuis quand se posent ces problèmes, il est indiqué que les autorités avaient déjà été alertées à ce propos il y a une dizaine d'années.

Un député (UDC) demande quelle est la hiérarchisation des routes en présence et si les pétitionnaires ont déjà écrit à la direction générale des transports (DGN). Les auditionnés ne sont pas en mesure de répondre à la première question. Ils précisent en revanche qu'ils ont fait le choix de s'adresser à l'autorité, considérant que cette dernière sollicitera ensuite ses services.

Un député veut connaître l'avis des auditionnés sur l'opportunité d'instaurer un arrêt complet de la circulation pour laisser passer les piétons. Il lui est indiqué qu'une onde verte d'une minute à une minute et demie serait déjà une bonne mesure. Les piétons pourraient alors traverser en toute sécurité.

## **Organisation des travaux**

Les auditions de la DGT et de la police sont demandées. A l'issue d'une brève discussion, il est convenu d'écrire à la police pour avoir des indications, notamment sur le nombre d'accidents et d'auditionner la DGT.

### **Audition de M. Thierry Messenger, directeur de la direction régionale Lac-Rhône à la DGT**

M. Messenger indique que ce carrefour se situe sur un réseau secondaire interquartier et représente un nœud d'échanges assez important. Il relève qu'aux alentours se trouvent l'école primaire de Cayla, ainsi que le CO du même nom. Il distribue un document de support à sa présentation qui est joint en annexe à ce rapport. Il montre ainsi que le chemin François-Furet est une impasse. Il signale à ce propos que la Ville de Genève mène un projet important d'implantation d'une voie verte qui passera par le chemin François-Furet, lequel représentera un cheminement privilégié. M. Messenger suggère que la commission bénéficie d'une présentation de ce projet par la Ville, car ce dernier répond pour part aux attentes de la pétition.

Il rappelle que les lignes 7 et 9 des TPG traversent ce carrefour, avec des bus toutes les 7 à 8 minutes, soit 30 bus (dans les deux sens) par heure. Il signale également que des comptages ont été effectués récemment dont il ressort qu'à l'heure de pointe du matin on recense 1 200 à 1 700 véhicules, orientés principalement en direction du centre-ville. La charge de trafic du soir est comparable. Il déclare encore qu'aux heures de pointe, la plupart des piétons qui traversent rallient les établissements scolaires. Il précise qu'il est question de 300 piétons dont 250 utilisent l'itinéraire privilégié.

M. Messenger aborde ensuite le fonctionnement des feux de ce carrefour, qui sont coordonnés avec les autres carrefours afin de créer une onde verte. Il observe que ce principe ne permet pas de donner le feu vert de manière ponctuelle aux piétons. Il ajoute que la programmation actuelle ne permet aucun conflit entre voitures et piétons, elle priorise les lignes de transports. Quatre programmes fonctionnent dans la journée selon les heures de pointe. Le carrefour fonctionne sur quatre phases.

Il indique que le gabarit du trottoir à l'entrée du chemin François-Furet est très étroit, et confirme le sentiment d'insécurité évoqué par les pétitionnaires. Il évoque aussi de fréquents mouvements en diagonale hors passage piétons lorsque les feux sont au vert. Il impute ce phénomène au fait que les « lignes de désir » ne sont pas établies de manières optimales. Il souligne toutefois que les temps de feux ne permettent pas forcément le passage en diagonale. Ce qui génère un risque certain.

M. Messenger insiste sur le fait que ce carrefour sera complètement réaménagé au travers du projet de la Ville de Genève, et les feux reprogrammés. Or, ces réalisations n'étant pas prévues à court terme, il pense qu'il est possible d'envisager des solutions transitoires. Il évoque notamment la possibilité de casser l'angle du trottoir du chemin François-Furet et d'augmenter le temps « vert » de 11 à 18 secondes pour certains feux.

Plus précisément sur les invites, il mentionne que la synchronisation des feux entraîne effectivement des mouvements en diagonales. Il indique ensuite que des îlots intermédiaires ne seraient plus nécessaires si le temps « vert » augmenté permet une traversée d'une traite. Il confirme une fois encore l'étroitesse de certains trottoirs et le fait, comme indiqué par les pétitionnaires, que les patrouilleuses rencontrent de nombreux problèmes.

### **Questions des commissaires et commentaires**

Un député (PLR) observe que la patrouilleuse aide à la traversée de la piste cyclable. Il se demande si elle ne pourrait accompagner les piétons sur leur « ligne de désir » en ne s'occupant plus de la piste cyclable. Il s'interroge aussi sur la possibilité d'élargir le trottoir en l'étendant au-dessus des voies du train.

M. Messenger répond que ce sont 200 vélos par heures qui empruntent la piste cyclable. Il est difficile pour son service d'intervenir sur le cahier des charges des patrouilleuses qui dépendent de la ville de Genève. Il attire encore l'attention des commissaires sur le fait qu'il n'est pas possible d'augmenter le temps « vert » pour permettre le passage en diagonale, sans supprimer du temps à un autre carrefour.

Une députée (Ve) demande s'il serait possible de rallonger le temps d'un autre passage. M. Messenger lui indique que les flux sont rigides afin d'éviter des conflits entre les différents modes de circulation.

Un député (MCG) a l'impression qu'il y a un espace dans la direction de Saint-Jean qui permettrait de prévoir des aménagements et souhaite connaître l'avis de M. Messenger à ce propos et savoir si le projet de la Ville de Genève irait en ce sens.

Ce dernier explique que le projet de la Ville crée des traversées piétonnes répondant mieux aux « lignes de désir ».

Un député (S) demande pourquoi il n'a pas été prévu de déplacer la piste cyclable et d'inverser cette voie avec le flux des piétons. Il lui est rétorqué que si les voitures sont éloignées des traversées piétonnes, les temps de passage se révèlent plus longs. M. Messenger ajoute qu'il y aurait de toute façon un croisement avec la piste cyclable.

Une députée (EAG) se renseigne sur l'échéance à laquelle est prévue le projet de la Ville, sur le temps d'attente pour les voitures et si elles seraient réellement prêteritées si le temps pour les piétons était allongé pour assurer leur sécurité. M. Messenger répond que c'est la Ville qu'il faut interroger pour la première question. Pour le temps d'attente des voitures, il n'en connaît pas le détail, mais indique que le cycle des 4 phases est de 100 secondes. Pour la 3<sup>e</sup> question, il estime qu'il serait possible de donner du temps « vert » supplémentaire pendant les heures des entrées et des sorties d'école.

Une députée (Ve) constate que la plupart des utilisateurs viennent du bas et ne voit pas qui, en définitive, utilise la petite traversée qui figure sur le plan. Elle se demande également quels sont les quartiers dont les habitants se rendent à l'école Cayla. Selon M. Messenger, il s'avère que les enfants viennent à présents de divers quartiers.

Un député (UDC) demande quelle est la hiérarchisation des routes en question et à qui appartient le domaine public. M. Messenger l'informe que le chemin François-Furet appartient au « réseau de quartier » et que ce domaine public appartient à la Ville de Genève.

Plusieurs députés s'interrogent sur la pertinence des quelques aménagements envisagés. M. Messenger convient qu'ils ne répondent pas totalement à la nécessité de sécuriser ce carrefour et insiste précisément sur le caractère transitoire de ces derniers.

Un député (UDC) demande s'il ne vaudrait pas mieux supprimer le trottoir qui est particulièrement étroit. Il lui est rappelé que ce trottoir est tout de même utile.

A la question de savoir si finalement une traversée en diagonale serait possible, il signale que le temps qu'il faudrait ajouter pour ce faire dégraderait l'efficacité du carrefour. Il constate qu'il est difficile d'empêcher les gens de traverser en diagonale. M. Messenger poursuit en indiquant qu'il n'y a pas d'exemple en Suisse de carrefour fonctionnant ainsi, sauf à Bâle où des tests sont en cours.

### **Organisation de la suite des travaux**

Le président indique que la même pétition est actuellement en traitement au Conseil municipal de la Ville de Genève. Il suggère l'audition de M. Pagani à propos du projet de la Ville. Cette dernière est acceptée.

Le président souhaite savoir si les commissaires souhaitent plus de précisions sur le nombre d'accidents sur ce carrefour. C'est le cas. Le président s'adressera à M. Froidevaux, chef du service des études stratégiques, pour savoir s'il est possible de disposer de plus d'informations.

Une députée (Ve) mentionne qu'il faudrait également que la Ville se prépare sur la question des patrouilleuses.

**Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, de M<sup>me</sup> Giraud, responsable de l'aménagement urbain et de la mobilité, et de M<sup>me</sup> Isabelle Widmer, responsable du service des écoles**

M. Pagani explique des arbitrages ont été réalisés par la Ville de Genève quant aux échéances et à « l'étapage » du projet de voie verte. Dans ce cadre, le projet de réaménagement de ce carrefour a été abandonné. Il précise toutefois qu'un certain nombre de mises en sécurité devront être réalisées. Il affirme que la voie verte sera tôt ou tard réalisée et qu'elle représentera la colonne vertébrale de la mobilité douce à Genève, d'Annemasse à Saint-Genis.

Mme Giraud explique que ce carrefour et son extension était l'un des tronçons de la voie verte représentant un enjeu majeur en matière de sécurité. Cette étape de réalisation a été ajournée. Elle rappelle que l'avenue d'Aïre est un axe important et que tout n'est pas possible.

Sur la pétition plus particulièrement, elle relève que la question de la synchronisation relève de la compétence cantonale. Elle observe toutefois que le phasage actuel comporte une phase pour les piétons. Elle déclare encore que l'absence d'îlots de sécurité s'explique en raison de la régulation des feux. Pour ce qui est de l'étroitesse des trottoirs, elle annonce qu'un projet prévoit d'élargir ce trottoir des deux côtés. Pour la vitesse excessive, elle indique que le projet de voie verte, dont le tronçon correspondant est suspendu, envisageait un resserrement de la voie de circulation sur l'avenue d'Aïre et sur le chemin du Furet, sur lequel une voie de circulation était supprimée.

Elle relève que la question de la traversée en diagonale n'est pas envisageable légalement. Elle ajoute qu'une meilleure régulation de feux et l'élargissement du trottoir sont des aspects qui sont prévus dans le projet qu'elle a évoqué auparavant. Elle remarque encore que l'élargissement du trottoir permet de rendre plus confortable le cheminement mais aussi de réduire la longueur des traversées piétonnes. Elle observe encore que le projet prévoyait de surcroît, pour la sécurisation de ces traversées, un trottoir traversant du côté de l'école de l'Europe.

Elle déclare enfin que la Ville de Genève consulte régulièrement les associations d'usagers. Elle précise que la consultation des associations locales était prévue dans un second temps. Elle conclut en annonçant que ce projet avait reçu un préavis favorable de la DGT.

M<sup>me</sup> Widmer, quant à elle, dit que le service des écoles est responsable du dispositif de la patrouille scolaire. Elle rappelle que cette dernière n'a pas pour vocation de sécuriser tous les emplacements autour des écoles, mais uniquement un certain nombre d'entre eux afin qu'il y ait des cheminements sécurisés en fonction du flux des élèves.

Elle relève que la patrouille scolaire est pour le moment bien placée puisqu'elle est disposée sur un passage piétons sur lequel passe la majorité des élèves se rendant à l'école de Cayla et sur un autre passage qui coupe la piste cyclable. Le flux des vélos y est très important et il faut protéger les enfants de cette circulation. Elle signale que beaucoup d'enfants empruntent les deux autres feux, car les feux sécurisés par la patrouille scolaire – qu'ils sont plutôt invités à utiliser – sont plus longs.

Elle déclare que le dispositif est adéquat et est évalué régulièrement par la brigade d'intervention, de prévention et d'éducation routière. Il l'a encore été récemment. Elle termine en disant qu'il est vrai que l'ensemble de ce carrefour est peu satisfaisant et peu lisible.

Un député (MCG) demande si la pétition semble justifiée et constate que la Ville envisage des modifications de ce carrefour. Il souhaite savoir comment cette dernière se positionne sur le prolongement de la longueur des feux et un passage en diagonale avec marquage au sol.

M<sup>me</sup> Giraud réitère que cette option ne lui paraît pas possible. Elle suggère d'en référer à la direction générale de la mobilité pour en savoir plus. Quant au reste, la Ville ne fait que proposer des options. Pour ce qui relève de la régulation des feux, elle remarque qu'un îlot n'est pas obligatoire si la situation présente un passage régulé.

Le même député demande si M. Pagani a entamé des démarches auprès du conseiller d'Etat pour que la situation évolue et si ce carrefour est impacté par le projet voie verte. Celui répond qu'il se félicite de la collaboration avec M. Barthassat. Il est toutefois tenu au respect des normes fédérales en matière de sécurité routière et il y en a encore un certain nombre d'autres carrefours qu'il faut sécuriser. Il indique que le carrefour avenue d'Aïre – chemin François-Furet figure dans le projet voie verte, dont certains tronçons vont être réalisés. Le segment en question ne sera en revanche réalisé que dans une vingtaine d'années.

Le député (MCG) lui rappelle que le projet voie verte a été accepté en 2011 et que vingt ans lui paraissent bien long. M. Pagani précise que cela dépend de la capacité financière de la Ville de Genève de faire face à ces coûts importants.



Ce même député demande si le passage tous azimuts des piétons est possible sur ce carrefour. M<sup>me</sup> Giraud acquiesce. Le député en question observe que des enfants traversent donc en diagonale puisque le carrefour est sécurisé. M<sup>me</sup> Giraud confirme que les quatre feux sont rouges en même temps.

Une députée (Ve) demande comment ont été établis les priorités pour définir quels tronçons de la voie verte seraient réalisés en premier. Elle se demande s'il n'aurait pas été possible d'avancer plus rapidement sur ce projet.

M. Pagani répète qu'il s'agit d'une question d'économie de moyens. Il signale que le tronçon se trouvant à côté des parcelles de Bénédicte Hentsch sera réalisé car ce dernier a intégré la voie verte dans son propre projet. Il rappelle que le tronçon des Ouches sera aussi mis en œuvre. Il ajoute qu'il a fallu faire des choix en fonction des moyens et des opportunités disponibles. Cela étant, les questions de sécurité devront être réglées.

Sur la question de savoir quels critères ont prévalu, il énonce que le coût de la voie verte est de 30 à 40 millions et que seuls quelques tronçons peuvent pour le moment être réalisés. Il précise que ce sont les tronçons les plus faciles à exécuter et les moins onéreux qui ont été retenus.

Un député (MCG) s'enquiert de comment il sera possible de monter par le Bois de la Bâtie et parvenir sur le pont. M. Pagani lui répond qu'un ascenseur sera installé pour permettre aux vélos de monter, comme au quai du Seujet. Il note que l'élargissement du pont ferroviaire pour permettre le passage de la voie verte coûte 4 millions.

### **Demande de renseignements**

M<sup>me</sup> Prigioni rappelle que la police a répondu à la demande de renseignements de la commission sur le nombre d'accidents éventuels survenus sur le carrefour avenue d'Aire – chemin François-Furet.

En substance, M. Froidevaux, du service des études stratégiques de la police observe dans son courrier « qu'à première vue le carrefour visé par la pétition ne semble pas particulièrement dangereux. En revanche, plusieurs voies qui débouchent ou traversent ce carrefour méritent une analyse approfondie ». Il annonce rester à disposition pour une analyse plus complète.

La Commission des pétitions, parvenant au terme de ses travaux et s'étant d'ores et déjà forgé une opinion sur le sort à réserver à la P 1897, ne l'a pas souhaité.

## Prises de positions et vote

Une députée (Ve) déclare que son groupe propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Elle pense qu'un aménagement serait facilement réalisable et qu'il s'impose pour cette problématique de sécurité routière sur un axe où passent de nombreux enfants. Elle se dit déçue par l'audition de M. Pagani qui, selon elle, n'a pas donné d'explications convaincantes sur la manière dont ont été établies les priorités pour la réalisation de la voie verte.

Une députée (EAG) annonce que son groupe soutiendra le renvoi au Conseil d'Etat. Elle prend acte des solutions de remédiations transitoires proposées. Elle pense toutefois que l'on ne peut en rester là et que des aménagements définitifs doivent rapidement être définis pour répondre aux attentes des pétitionnaires.

Un député (MCG) indique que son groupe soutiendra le renvoi au Conseil d'Etat. Il relève que M. Pagani lui a semblé défaitiste à l'égard de la voie verte. Pour sa part, il pense que des solutions existent. Il ajoute que son groupe demandera l'activation de la voie verte sur ce tronçon.

Un député (PLR) se dit interloqué par l'appel lancé au canton au sujet d'un tronçon se situant sur une route communale. Il relève que les motivations de la pétition sont justes, mais il estime que cette dernière vise simplement à demander au Conseil d'Etat de taper sur les doigts de M. Pagani. Il ne pense pas que cela serve la qualité des relations entre la Ville et le Canton. Il propose le renvoi de la pétition à la Ville de Genève.

Un député (UDC) est convaincu que cette pétition est du ressort du canton puisqu'il s'agit de trafic routier et de sécurité des piétons. Son groupe renverra donc cette dernière au Conseil d'Etat.

Un député (S) précise que son groupe, acquis au renvoi au Conseil d'Etat, opte pour cette décision non pas pour taper sur les doigts de M. Pagani, car là n'est pas le propos, mais pour trouver une solution au manque de sécurité de ce carrefour.

Le président soumet au vote le renvoi au Conseil d'Etat de la P 1897 :

<b>Pour :</b>	<b>10</b> (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 2 UDC, 3 MCG)
<b>Contre :</b>	<b>3</b> (3 PLR)
<b>Abstention :</b>	–

**Le renvoi au Conseil d'Etat de la P 1897 est accepté.**

La majorité de la Commission des pétitions vous invite donc, Mesdames, Messieurs les députés, à renvoyer également cette pétition au Conseil d'Etat.

Le débat en catégorie 3 est demandé.

*Annexes :*

- Plan du carrefour avenue d'Aire – chemin François-Furet*
- Présentation de la direction générale des transports concernant la P 1897*
- Réponse de M. Froidevaux, chef du service des études stratégiques, concernant les accidents survenus dans le périmètre de la P 1897*

## Pétition (1897)

### **pour un réaménagement complet du carrefour Avenue d'Aïre – chemin François-Furet**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Situé à proximité du CO Cayla, des écoles primaires de Cayla et de l'Europe, du Pavillon Cayla, de la Maison de Quartier de Saint-Jean, ainsi que d'importants quartiers d'habitation, le carrefour entre l'avenue d'Aïre avec le chemin François-Furet est un endroit fréquenté par tous types d'utilisateurs dont de très nombreux piétons : enfants, adolescents, parents avec poussettes, aînés, etc. Or, il s'avère que malgré les récents travaux : **ce carrefour est très dangereux en particulier pour les piétons !**

Les causes en sont :

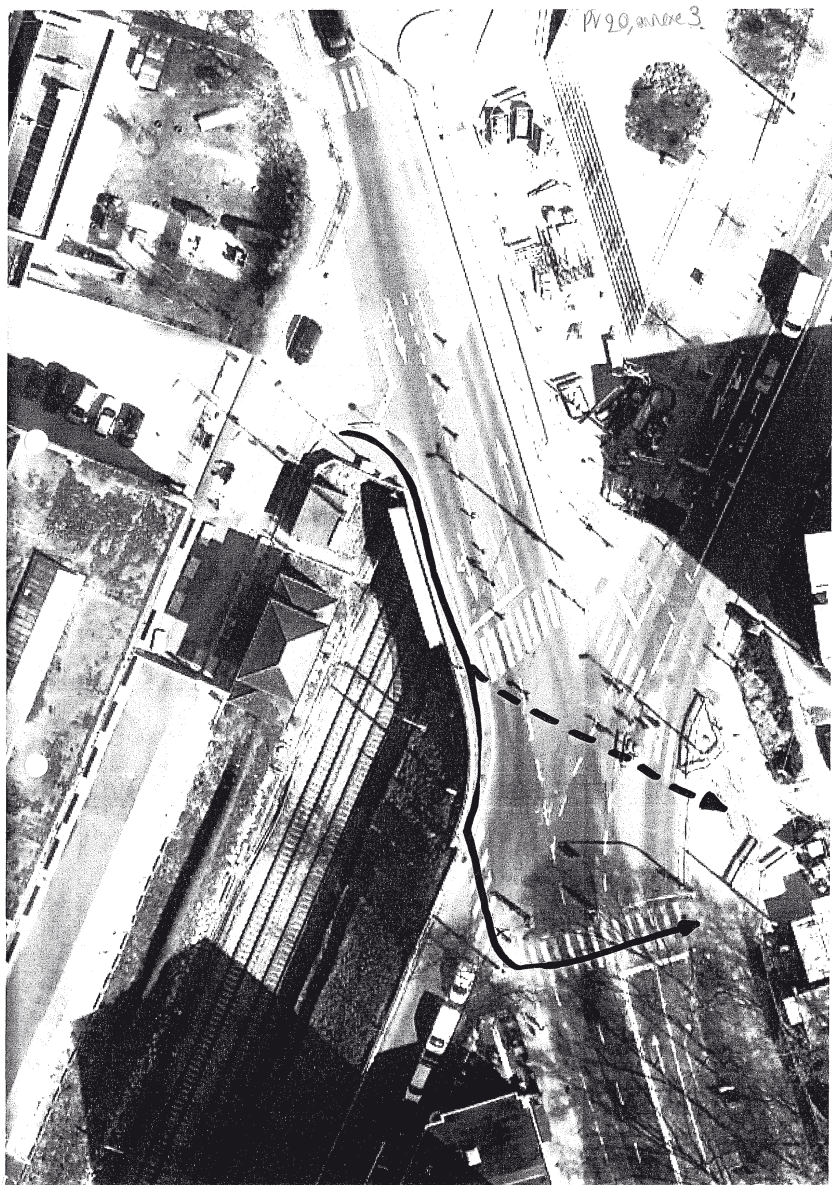
1. La mauvaise synchronisation des feux qui génère une grande difficulté à traverser le carrefour en une fois et pousse de nombreux piétons à traverser en diagonale et en courant.
2. L'absence d'îlots de sécurité au milieu des traversées piétonnes les plus dangereuses.
3. L'étroitesse du trottoir sur le pont de chemin de fer entre la sortie de la promenade de l'Europe et le carrefour, et son encombrement très fréquent.
4. La vitesse excessive des véhicules motorisés, aggravée par une régulation des feux induisant en erreur de nombreux automobilistes, nombreux à passer au feu rouge.
5. La grande difficulté pour les patrouilleuses scolaires à sécuriser le passage des enfants fréquentant les 3 écoles (plus de 1'300 écoliers) bordant ce carrefour.

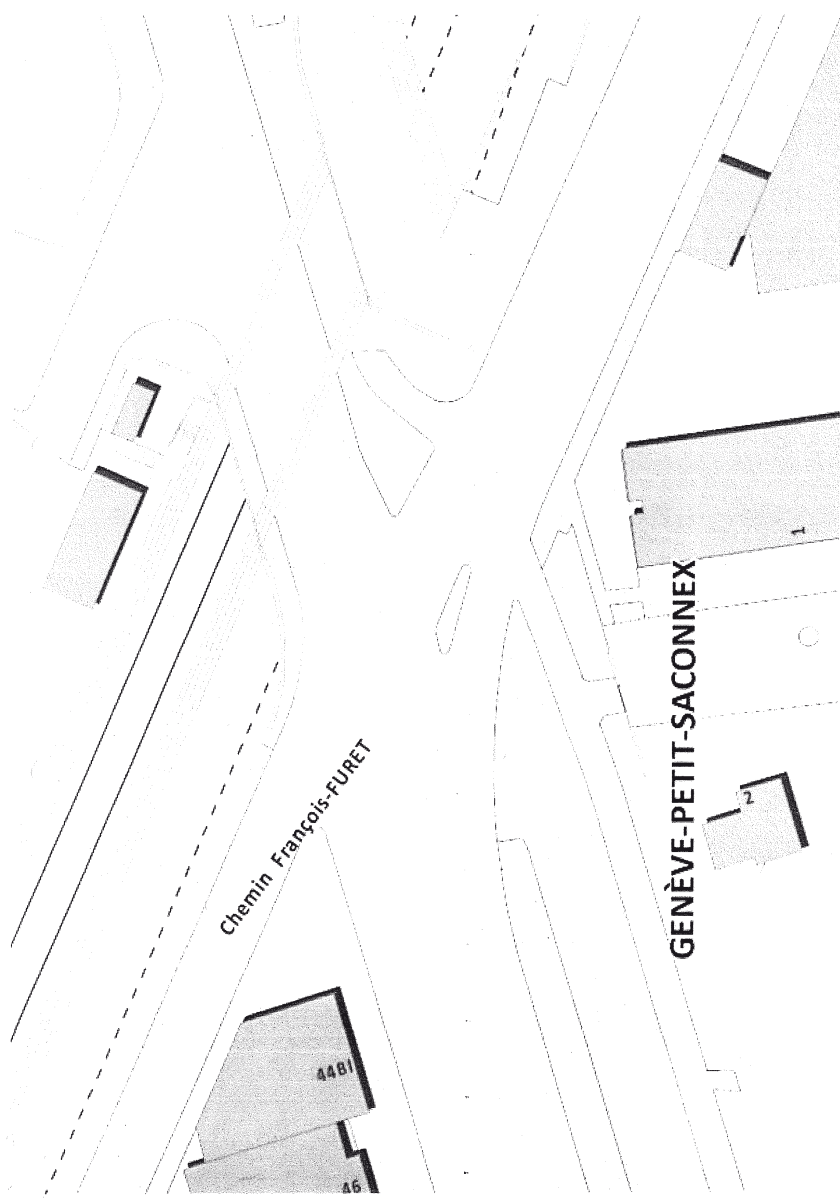
Considérant la loi H 1 80 sur la mobilité douce (LMD) issue de l'initiative 144 en mai 2011, qui demande, entre autres, la création de « traversées piétonnes attractives et sécurisées », l'installation d' « îlots pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps » ainsi qu'une « régulation des carrefours conçue pour encourager la mobilité douce », ainsi que le passage de la future « Voie verte » à proximité immédiate, **les soussigné-e-s demandent un réaménagement complet du carrefour pour la sécurité des usagers les plus fragiles incluant notamment :**

- Une ou plusieurs traversées piétonnes « en diagonale » adaptées aux flux réels des piétons.
- Des feux mieux régulés pour permettre aux piétons et écoliers de traverser en sécurité.
- Un élargissement important du trottoir sur le pont de chemin de fer.
- Des aménagements permettant de modérer les flux cyclistes à l'approche du passage piéton.
- La prise en compte du tracé de la future « Voie verte ».
- La concertation avec les associations locales.

N.B. 650 signatures  
*Association actif-trafiC*  
*p.a. M. Thibault Schneeberger*  
*25, chemin des Crêts-de-*  
*Champel*  
*1206 Genève*

ANNEXE 1





Chemin François-FURET

GENÈVE-PETIT-SACONNEX

4481

46

1

2

# CARREFOUR AÏRE / FURET

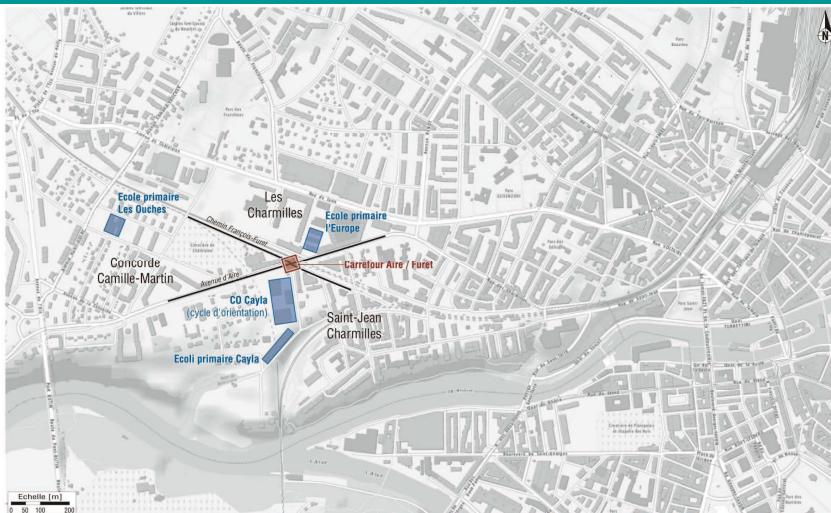
COMMISSION DES PÉTITIONS  
26 MAI 2014



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014

## SITUATION GÉNÉRALE

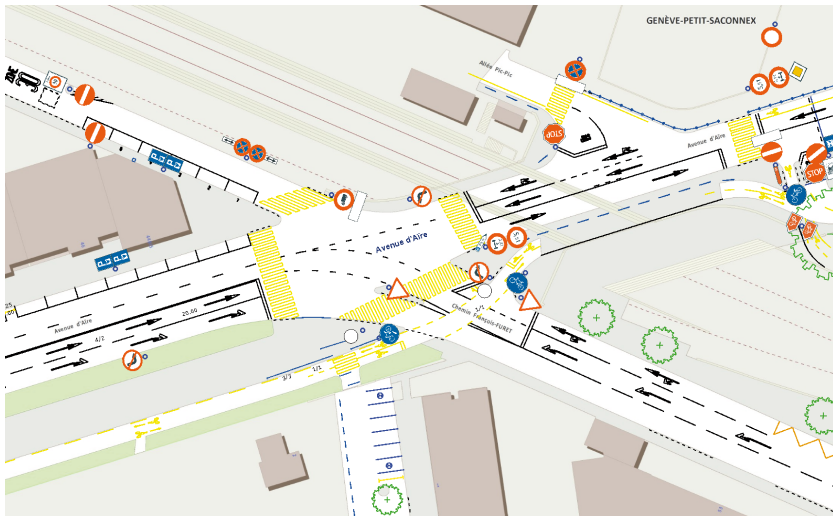


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 2

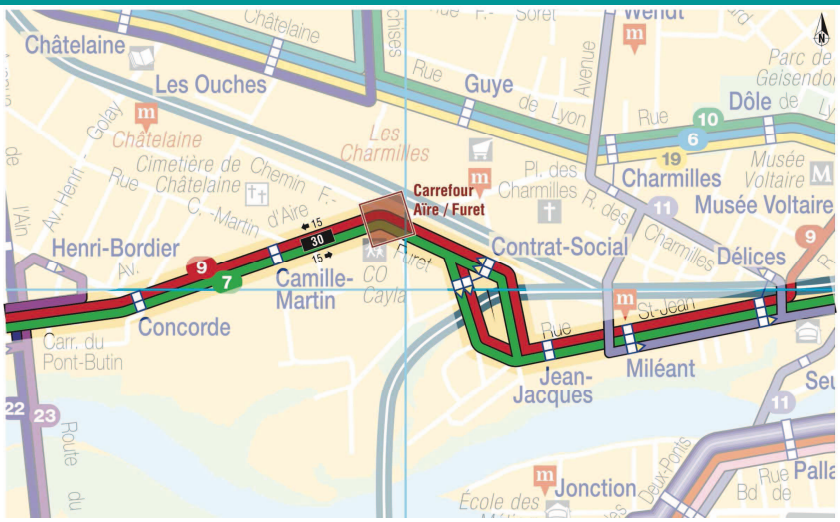


# FUNCTIONNEMENT DU CARREFOUR



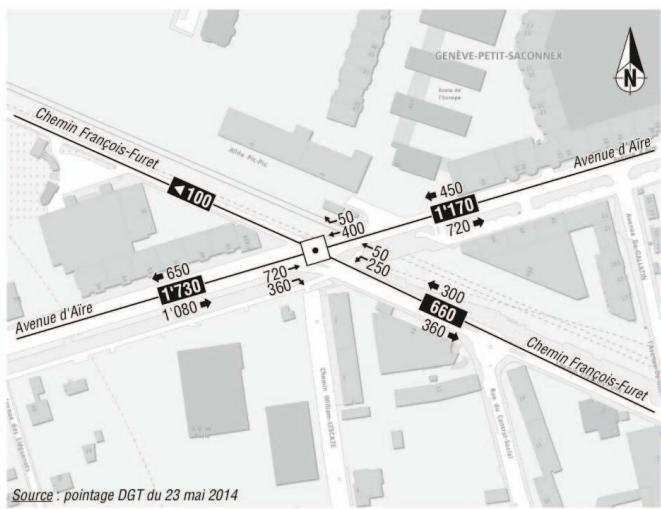
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
 Direction générale des transports  
 26.05.2014 Page 3

# TRANSPORTS PUBLICS

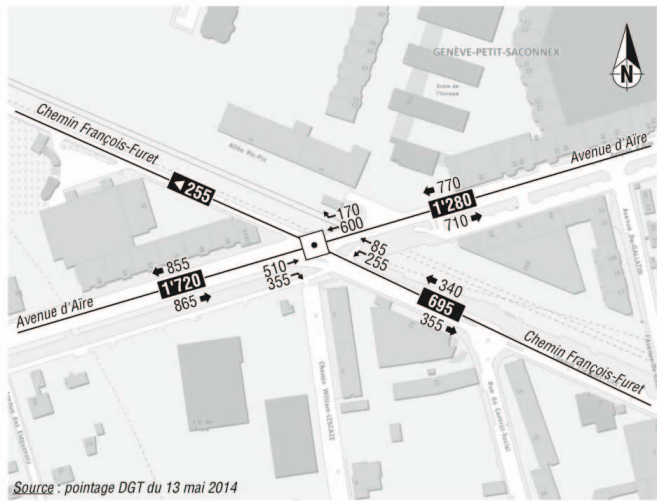


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
 Direction générale des transports  
 26.05.2014 Page 4

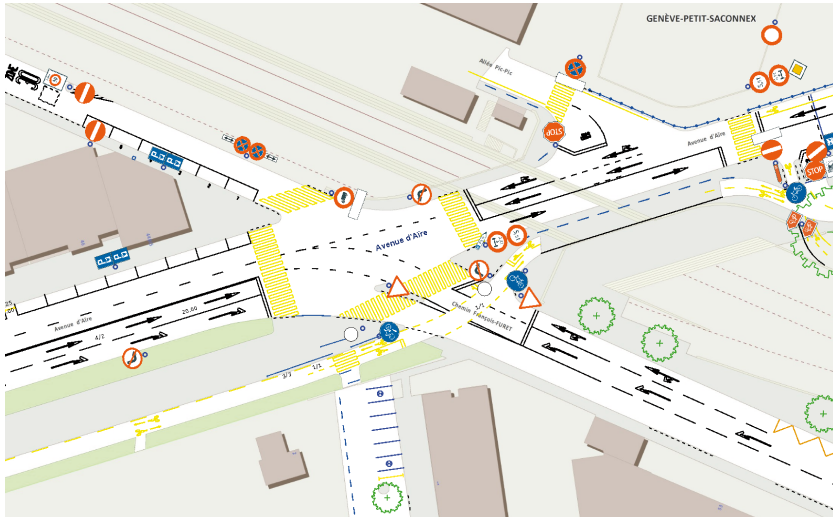
# CHARGES TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU MATIN



# CHARGES TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU SOIR



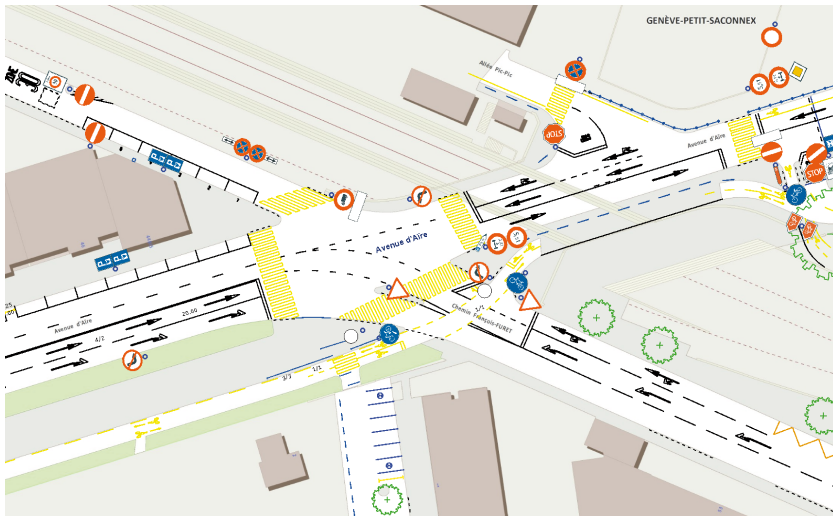
# PIÉTONS



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 7

# FONCTIONNEMENT DES FEUX



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 8

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 9

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 10

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 11

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 12

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 13

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 14

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 15

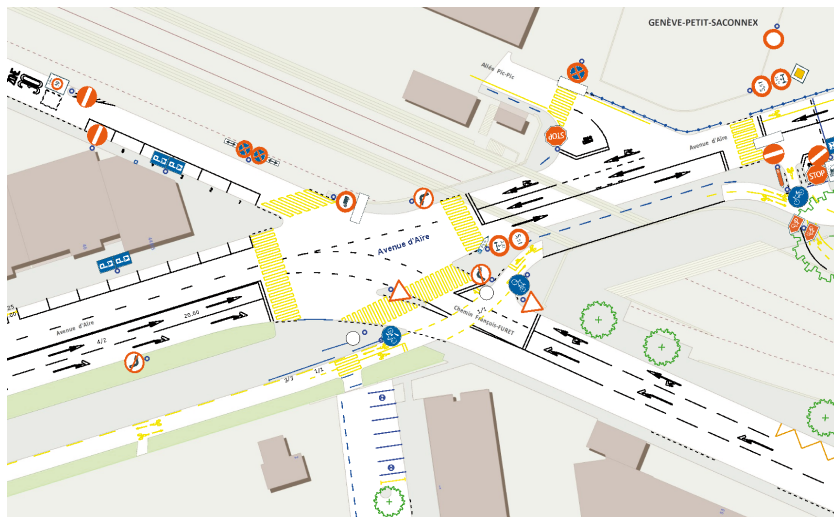
## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 16

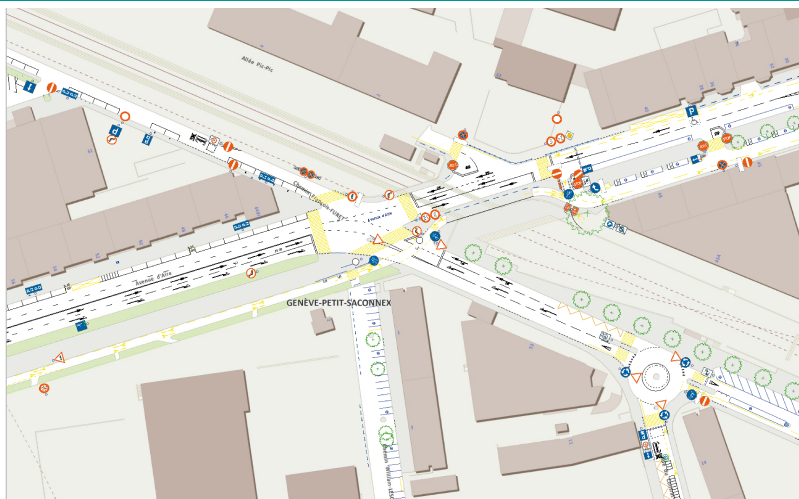
## SYNTHÈSE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 17

## SITUATION ACTUELLE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

26.05.2014 Page 18





---

**NOTE DE SERVICE**

---

De : Didier Froidevaux, direction de la stratégie

A : Commission des pétitions

Date : 26.05.14

Objet : P 1897 pour un réaménagement complet du carrefour Avenue d'Aïre - chemin François-Furet : statistiques concernant les accidents survenus dans ce périmètre

---

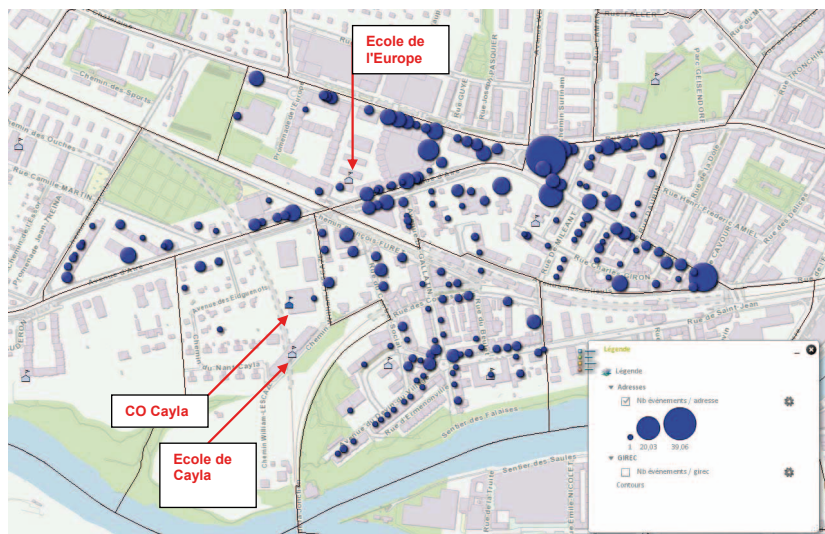
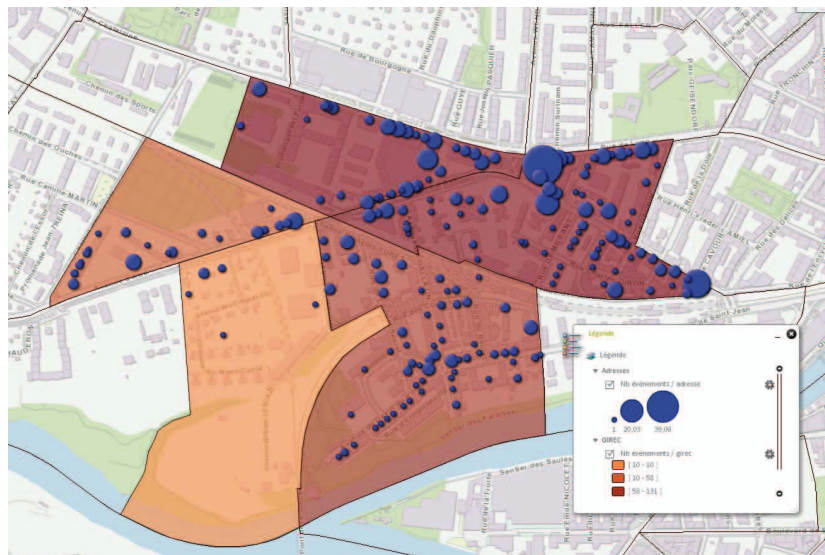
**Constats**

Selon votre demande du 16 mai 2014 reçue en date du 20 mai de la cheffe de la police, nous avons mené une première analyse sur les accidents de la circulation, tous types confondus (y compris les dégâts matériels uniquement), sur la base des critères de recherche ci-après.

**Critères de recherche**

<b>Période de fin d'événement :</b>	<i>1 janv. 09 au 31 déc. 13</i>
<b>Titres :</b>	<i>Accidents de la circulation</i>
<b>Unités géographiques Police :</b>	<i>Camille-MARTIN, La Dôle, Les Charmilles, Nant-Cayla, Saint-Jean - De-GALLATIN</i>
<b>Jours :</b>	<i>Semaine, Week-end</i>
<b>Heures de fin :</b>	<i>Plage 07H00-17H00, Plage 17H00-21H00, Plage 21H00-07H00</i>
<b>Recherche textuelle :</b>	<i>ND ou ND ou ND</i>

Les deux cartes ci-après - la seconde situant notamment les établissements scolaires - portant sur une période de 5 ans montrent qu'à première vue, le carrefour visé par la pétition ne semble pas particulièrement dangereux. En revanche, plusieurs voies qui débouchent ou traversent ce carrefour méritent une analyse plus approfondie.



**Proposition**

Il n'a pas été possible de produire une analyse approfondie pour la séance de la commission du 26.05.2014.

Nous sommes naturellement à disposition pour produire une analyse plus complète, sur un périmètre et dans un délai que vous voudrez bien nous préciser.

Didier Froidevaux