R-68 A

21 avril 2006

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la résolution de MM. Jacques Mino et François Sottas, renvoyée en commission le 7 septembre 2004, intitulé: «Vous circulez en zone 30 km/h».

Rapporteur: M. Pascal Rubeli.

La commission a étudié cette résolution sous la présidence de M. Patrice Reynaud. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, qu'il en soit remercié.

Rappel de la résolution

Considérant que:

– les usager(ère)s de la route ne sont que peu accoutumé(e)s à circuler dans les zones 30 km/h;
– la signalisation d'entrée dans ces zones, par des tracés au sol ou par des panneaux, reste traditionnelle et qu'elle n'attire que peu l'attention des conducteur(trice)s;
– la plupart des usager(ère)s ne réduisent pas leur vitesse habituelle et qu'ils(elles) mettent en danger les piétons et les cyclistes;
– de nouvelles signalisations attirant davantage leur attention devraient être mises en œuvre;
– des panneaux lumineux sont installés en France, qui clignotent lorsqu'un(e) usager(ère) dépasse la limite de vitesse autorisée;
– cette présence est efficace et qu'elle incite en douceur les usager(ère)s à réduire aussitôt leur vitesse,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à proposer aux autorités cantonales concernées d'installer à l'entrée et au sein des zones 30 km/h des panneaux lumineux, qui clignotent lorsqu'un(e) usager(ère) dépasse la limite de vitesse autorisée dans le périmètre.

Travaux de la commission

Séance du 9 novembre 2004

Audition de M. Jacques Mino, résolutionnaire

M. Mino déclare que cette résolution est simple. Il mentionne que nul n'ignore que les dispositions actuelles en matière de limitation de circulation

sont insuffisantes. Il signale qu'une idée lui est venue en visitant la petite ville française de Saint-Paul-les-Trois-Châteaux. Il explique que cette commune a installé des panneaux qui s'allument lorsqu'une voiture roule à plus de 30 km/h. Il mentionne que l'impact psychologique est important et qu'il ne relève pas d'une dimension pénale. Il ajoute que ce moyen se remarque en outre beaucoup plus que des indications au sol. Il déclare être conscient que c'est l'OTC (Office des transports et de la circulation) qui devra trancher en définitive. Il termine en signalant que le Conseil administratif lui a indiqué ne pas avoir de pratique en la matière.

Un commissaire demande s'il a eu connaissance de la réponse à l'interpellation concernant les zones 30 km/h. M. Mino répond par la négative.

Ce commissaire mentionne ensuite qu'il semble difficile de relever les vitesses dans les zones 30 km/h, car des lignes droites de 200 m sont nécessaires. M. Mino répond qu'il se renseignera en France.

Un commissaire rappelle que les zones 30 km/h se multiplient. Il se demande si cet aménagement sera vraiment esthétique. M. Mino répond qu'il ne faut pas placer ces panneaux dans toute la ville.

Un commissaire demande quels seraient les coûts de cette infrastructure. M. Mino répond qu'il faut se renseigner.

Un commissaire se demande s'il serait possible d'utiliser l'énergie solaire pour de tels panneaux.

Une commissaire remercie alors le résolutionnaire pour sa proposition qui donne l'occasion de faire le point sur les zones 30 km/h. Elle se demande quels pourraient être les autres instruments pouvant être envisagés.

M. Mino répond que les passages piétons sont peu à peu réintroduits. Il ajoute qu'il serait également possible d'arboriser plus. Il évoque finalement les chicanes et il déclare que ces dernières sont ressenties par les automobilistes comme des embûches pouvant être dangereuses.

Une commissaire signale qu'un tout-ménage a été distribué dans le quartier de la Roseraie, mais que le trafic de transit n'a évidemment pas été concerné. Elle se demande s'il ne faudrait pas envisager d'informer les automobilistes en transit.

Un commissaire demande où se trouve Saint-Paul-les-Trois-Châteaux. M. Mino répond: vers Montélimar.

Ce commissaire demande si une étude existe. M. Mino répond qu'il se renseignera.

Un autre commissaire signale alors que les radars ne peuvent pas enregistrer au-dessous de 30 km/h. Il se demande s'il ne faudrait pas disposer ces panneaux de manière sporadique.

M. Mino répond que tout est possible. Il rappelle ensuite que les radars doivent pouvoir rendre compte des vitesses de manière scientifique. Ces appareils sont plus simples.

Un commissaire se demande si le réflexe des automobilistes pourrait être d'allumer ces panneaux volontairement. Il répète qu'il ne s'agit pas de radars. Il rappelle ensuite que cette résolution propose l'achat de quelques appareils dispersés ponctuellement sur le territoire de la Ville. Il déclare alors qu'il n'est pas utile d'avoir l'autorisation de l'OTC pour ce faire.

Un commissaire déclare que les zones 30 km/h ne fonctionnent pas, en raison des cohortes de motos et de scooters qui se moquent des limitations de vitesse. Il votera cette résolution, mais il pense que ses incidences seront inutiles.

M. Mino déclare alors que cette résolution n'entend pas supprimer la répression.

Une commissaire mentionne que les signaux avertisseurs ne sont pas très nombreux à Berne ou à Bâle, mais que les limitations de vitesse sont mieux respectées. Elle pense qu'il faudrait se renseigner dans ces deux villes sur les mesures qui ont été prises. Elle ajoute craindre que la multiplication des signaux embrouille l'acuité visuelle des automobilistes.

M. Mino répond que le comportement citoyen est différent en Suisse alémanique.

Le président remercie alors M. Mino, qui se retire.

Le président demande si des commissaires ont des demandes d'audition pour cette résolution R-68.

Un commissaire déclare que cette résolution est tout à fait d'actualité, notamment en raison de l'acceptation du crédit de 3,6 millions de francs (proposition PR-172) concernant l'aménagement des zones 30 km/h. Il demande alors l'audition des services de M. Ferrazino. Il évoque ensuite les aménagements zurichois et bâlois et souhaite des informations à ce sujet.

Une commissaire souhaite également l'audition de l'ATE (Association transports et environnement), de l'OTC, de la Coordination des groupements et associations pour les zones 30 km/h dans le quartier Cluse-Roseraie. Cette commissaire propose également de contacter l'urbaniste qu'elle connaît.

L'audition des services de M. Ferrazino est acceptée par 10 oui (3 S, 1 R, 1 DC, 2 Ve, 2 AdG/SI, 1 T), 5 abstentions (3 L, 2 UDC).

L'audition de l'OTC est acceptée par 12 oui (3 S, 1 R, 1 DC, 2 Ve, 1 AdG/SI, 1 T, 3 L,) 3 abstentions (1 AdG/SI, 2 UDC).

L'audition de l'ATE est acceptée par 9 oui (3 S, 1 DC, 2 Ve, 2 AdG/SI, 1 T), 6 abstentions (3 L, 2 UDC, 1 R).

L'audition de la Coordination des groupements et associations pour les zones 30 km/h dans le quartier Cluse-Roseraie est acceptée par 10 oui (3 S, 1 DC, 2 Ve, 1 T, 1 R, 2 UDC), 5 abstentions (3 L, 2 AdG/SI).

La demande de renseignements auprès de l'urbaniste zurichois est acceptée à l'unanimité.

Séance du 23 novembre 2004

Audition de M. Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation

M. Burri distribue deux documents sur les zones 30 km/h, provenant du Bureau suisse de prévention des accidents. Il rappelle ensuite que l'ordonnance sur la signalisation routière donne les bases légales des zones 30 km/h. Il remarque qu'une zone particulière est nécessaire pour établir une zone 30 km/h et que cette dernière permet d'avoir des distances de freinage très réduites. Il mentionne que la priorité de droite est préconisée dans les zones 30 km/h et que les passages piétons ne sont pas admis, à l'exception de ceux existant à proximité des écoles ou des bâtiments hospitaliers. Il remarque qu'une zone 30 km/h nécessite par ailleurs des aménagements particuliers comme des «portes d'entrée». Il ajoute que les mesures devant être prises sont impératives. Il signale qu'il existe à cet égard un catalogue très vaste. Il évoque ensuite le quartier Cluse-Roseraie qui a connu ces derniers temps de nettes améliorations. Il insiste par ailleurs sur la communication qui doit être faite auprès des usagers de la route. Il signale que l'OTC va organiser des visites, des rencontres et éditer un catalogue plus précis. Il en vient ensuite à la résolution et remarque que les panneaux qui sont demandés existent déjà dans le canton. Il signale qu'il s'agit d'une mesure parmi d'autres.

Une commissaire remarque que cette résolution a été déposée après l'aménagement raté du quartier Cluse-Roseraie. Elle se demande quelle est la démarche qui permet à l'OTC d'établir une zone 30 km/h.

M. Burri répond qu'il est d'abord nécessaire d'étudier le secteur afin de savoir si ce dernier permet l'établissement d'une zone 30 km/h. Il précise que

les communes déposent généralement des projets qui nécessitent des procédures de construction et de circulation. Il remarque que ces autorisations sont le plus souvent rendues ensemble. Il remarque encore que l'aménagement du quartier Cluse-Roseraie a été mis à l'enquête il y a cinq ans et qu'une opposition avait entraîné la création de deux zones distinctes. Il ajoute qu'il a ensuite été demandé de réaliser des aménagements supplémentaires. La Ville de Genève n'a cependant pas fait le nécessaire. Cela étant, cet exemple a démontré que des aménagements étaient véritablement nécessaires. Il mentionne que les nouvelles zones 30 km/h prennent donc en compte à présent ces aménagements.

La commissaire remarque que les panneaux demandés par la résolution existent donc déjà.

M. Burri acquiesce et il précise qu'ils permettent plusieurs utilisations. Il remarque que plusieurs communes en ont d'ailleurs acheté.

Le président demande si ces installations sont onéreuses.

M. Burri répond que ces panneaux coûtent entre 5000 et 7000 francs.

La même commissaire remarque ensuite qu'il serait également pertinent de donner des informations aux automobilistes qui ne font que transiter à travers les zones 30 km/h. Elle se demande par ailleurs ce qu'il en est des contrôles. Elle évoque à cet égard les difficultés à installer des radars dans des zones 30 km/h.

M. Burri répond qu'éditer des tout-ménage pour l'ensemble du canton est extrêmement onéreux. Il signale par contre que des articles doivent paraître dans la *Tribune*. Il explique encore que la gendarmerie aurait acquis des radars plus compétents. Il évoque par ailleurs la volonté très forte du Conseil d'Etat en faveur de l'adoption du concept «Vision zéro» (zéro accident grave ou mortel sur la route).

Une commissaire se demande comment utiliser de tels panneaux en pleine ville. Elle ajoute qu'il semblerait qu'une distance minimale soit nécessaire pour qu'ils puissent fonctionner.

M. Burri répond que quelques dizaines de mètres suffisent. Il ajoute qu'il faut également prendre en compte l'esthétisme de cette installation et des sites où elle sera implantée. Il mentionne qu'il placerait ces panneaux à l'entrée des zones 30 km/h.

Une commissaire demande si des données existent sur l'efficacité de ces panneaux. M. Burri répond qu'il n'y a jamais eu d'enquêtes à cet égard. Il remarque cependant que les voitures semblent respecter ces panneaux lorsqu'ils sont visibles.

Audition de M. Alexandre Prina, ingénieur adjoint en transports auprès du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de M. François Bornicchia, Monsieur 30 km/h

M. Prina présente M. Bornicchia qui est chargé des zones 30 km/h ainsi que du dossier OPB (ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit). Il explique ensuite que ce projet de résolution semblait séduisant lors de la première lecture. Il précise ne pas avoir trouvé où se trouve Saint-Paul-les-Trois-Châteaux.

Le président lui indique où se trouve cette ville ainsi que les références de l'entreprise qui construit ces panneaux lumineux (Optisib, Monts 37260, 0033/247266666).

M. Prina remarque que, à Genève, ce système se nomme «Visispeed» et qu'il est utilisé pour sensibiliser les automobilistes. Il pense cependant que des sanctions sont nécessaires pour que ce type de système soit efficace. Il ajoute que les ASM (agents de sécurité municipaux) et la gendarmerie ont refusé de travailler en parallèle à ce système, faute de moyens et de compétences.

Le président répond que les ASM peuvent intervenir au niveau de la vitesse depuis cette année.

M. Prina mentionne ensuite que l'acquisition d'un tel système est de 15 000 francs, plus les coûts d'entretien et les frais d'énergie. Il signale qu'il a donc été jugé disproportionné, surtout au vu de son efficacité et des aménagements pouvant être créés.

Un commissaire remarque que la société Carmana est spécialisée dans l'énergie solaire. Il ajoute qu'il pourrait être envisageable de se renseigner. Il demande ensuite si les ASM ne pourraient pas se tenir aux entrées des zones 30 km/h afin de dissuader les automobilistes et de leur indiquer qu'ils entrent dans ces zones. Il remarque que le trafic de transit devrait en l'occurrence être particulièrement ciblé. M. Prina acquiesce et remarque qu'il est effectivement nécessaire de mieux cibler le trafic de transit.

Un commissaire demande s'il a été possible de mesurer des améliorations depuis que des dispositions ont été prises. Il demande par ailleurs combien ont coûté ces mesures.

M. Prina répond qu'il est difficile de faire un bilan pour le moment, car le recul n'est pas encore suffisant. Il signale cependant que des critiques ont été formulées par rapport à la signalisation des portes d'entrée. Il précise ensuite qu'un totem d'entrée se monte à 2500 francs et que le prix double si on y ajoute une pastille.

Un commissaire se demande si certaines portes plus visibles ne pourraient pas bénéficier de mesures plus légères.

M. Prina répond que cela pourrait être le cas et qu'il faut y réfléchir. Il ajoute que la réflexion actuelle porte sur l'amélioration des mesures qui ont été prises. Il pense que des seuils de ralentissement pourraient être une mesure bien plus efficace que des panneaux lumineux.

Un commissaire explique que cette résolution n'a pas été générée par l'exemple du quartier Cluse-Roseraie mais par l'expérience menée à Saint-Paul-les-Trois-Châteaux. Il constate ensuite que les boudins installés en travers de la chaussée à Cluse-Roseraie semblent effectivement très efficaces, mais que des signalisations lumineuses pourraient être également judicieuses. Il ajoute que l'énergie solaire pourrait être envisagée pour ces panneaux. Il remarque par ailleurs que la requête qui est faite ne vise pour le moment qu'un quartier pilote.

Une commissaire demande ensuite quelles mesures constructives la Ville a prises pour aménager cette zone 30 km/h.

M. Prina répond qu'il n'y en avait pas. Il ajoute qu'il s'agit d'un cafouillage et qu'il a sans doute sa part de responsabilité dans cette affaire. Il pense que le problème des passages piétons a été généré par le flou entre la Ville et l'OTC. Il mentionne qu'il est clair que les futurs projets de zone 30 km/h ne pourront pas se faire de cette manière.

Un commissaire demande ce qu'il en est de la demande du Conseil municipal concernant la végétalisation des zones 30 km/h.

M. Prina répond que cette démarche est en cours. Il ajoute que la réflexion porte encore sur la transition des portes d'entrée. Il signale que les deux prochaines zones 30 km/h seront établies au Mervelet et à Saint-Jean.

Ce commissaire constate que la zone de rencontre de la rue du Môle n'est pas visible et que le parcage alterné n'est toujours pas établi.

M. Prina répond que ces décrochements vont être faits prochainement par le biais de bacs. Il remarque ensuite que le haut de la rue du Môle est sur un domaine privé et qu'il n'est pas possible d'y intervenir.

Un commissaire demande combien de passages piétons ont été supprimés et remis à Cluse-Roseraie.

M. Bornicchia répond qu'une vingtaine de passages ont été supprimés et que six ont été remarqués.

M. Prina explique ensuite que l'une des ordonnances fédérales est très floue et qu'elle s'applique véritablement aux zones de rencontre. Il signale que la Ville s'est toujours battue contre l'OTC, qui reste très légaliste en la matière, afin de maintenir des passages piétons. Il ajoute que cet effort est vain et qu'il est nécessaire dès lors de prendre des mesures concrètes contre la vitesse.

Une commissaire demande comment la Ville de Zurich a appliqué cette ordonnance.

M. Prina répond que les passages piétons ont été supprimés dans les zones 30 km/h zurichoises et remplacés dans un premier temps par un autre type de marquage. Il ajoute que cela a toutefois entraîné un grand nombre de problèmes et que la situation est en train d'être réactualisée.

Séance du 14 décembre 2004

Audition MM. Merlini et Gaberell, représentant la Coordination des groupements et associations pour les zones 30 km/h à Cluse-Roseraie

M. Merlini signale qu'il représente l'association des parents d'élèves, qui s'est jointe à la Coordination des groupements et associations pour les zones 30 km/h dans le quartier Cluse-Roseraie.

M. Gaberell prend la parole et fait part d'un courrier adressé au Conseil d'Etat concernant la zone 30 km/h et qui avait été rédigé pour protester contre l'absence de mesures d'accompagnement. Il rappelle que ces dernières peuvent être différenciées en quatre chapitres: l'information, la signalisation, les aménagements physiques et les contrôles. Il précise que la population du quartier a réagi lorsqu'elle a constaté que les passages piétons étaient effacés et que les voitures ne ralentissaient pas, malgré l'établissement du 30 km/h.

M. Merlini ajoute que les habitants n'ont donc pas compris cette modification, surtout en raison de ses conséquences et de la présence d'un grand nombre d'enfants dans le quartier. Il rappelle que les aménagements physiques n'ont été construits que dans un second temps.

M. Gaberell précise que des marquages au sol ont été peints et qu'un tout-ménage a été distribué. Il remarque que ce dernier ne tenait pas compte de la population étrangère, laquelle se monte à 40% dans ce quartier, qui ne sait pas lire le français.

M. Merlini mentionne encore que ce tout-ménage était bien fait pour les adultes, mais qu'il a semé le trouble chez les enfants.

M. Gaberell remarque que c'est la raison pour laquelle le rétablissement des passages piétons a été demandé. Il pense qu'à l'avenir il faudra créer les mesures d'accompagnement avant d'effacer les passages piétons. Il signale encore que les gens sont à présent satisfaits et que la pétition qui devait être adressée au Conseil municipal a été gelée. Il rappelle en l'occurrence que des coussins berlinois ont été posés et que le stationnement a été modifié le long des trottoirs de certaines rues.

M. Merlini précise que ces trottoirs ont été élargis grâce à des marquages et à des potelets. Il évoque par exemple le passage piéton de la rue Dancet et il mentionne qu'il était de 10 m au préalable et qu'il n'est plus que de 7 m. Il ajoute que les parents d'élèves sont donc satisfaits de l'introduction de cette zone 30 km/h. Il rappelle que l'association avait réalisé un rapport préalablement à cette introduction, un rapport qui avait été envoyé à la police, à l'OTC ainsi qu'à la Ville de Genève. Les remarques contenues dans ce rapport ont en l'occurrence été prises en compte dans la création de cette zone 30 km/h.

M. Gaberell mentionne ensuite qu'il a paru étonnant que la police ne soit pas présente pour informer les automobilistes et il regrette à cet égard que des panneaux de signalisation de vitesse n'existent pas. Il évoque encore M^me^ Spoerri qui a signalé que la police se bornait à contrôler la vitesse. Or il semblerait que la police ne possède pas les appareils nécessaires pour des zones 30 km/h.

Un commissaire demande si les aménagements supplémentaires qui ont été réalisés sont suffisants. Il se demande à cet égard s'il ne s'agirait pas de simples mesures d'urgence.

M. Gaberell répond que les aménagements supplémentaires ont été faits dans l'urgence et que les habitants ont accepté l'idée de les conserver à l'essai pendant une année.

Le président mentionne qu'il s'agit finalement de faire une réévaluation des mesures au bout d'une année.

Ce commissaire demande si d'autres mesures pourraient être prises pour l'aménagement de ce quartier.

M. Merlini acquiesce et évoque notamment la rue de Carouge. Il pense que la signalisation de la vitesse serait une mesure intéressante, tout comme des décrochements horizontaux et une liaison entre la rue Dancet et le parc des Minoteries avec un passage surélevé. Il signale qu'une séance s'est déroulée avec M. Bornicchia mardi dernier à cet égard et qu'il semblerait que des travaux importants soient nécessaires. Il ajoute qu'à côté du passage envisagé deux cases pour voitures ont été marquées, ce qui est une mesure malheureuse, puisque ledit passage se retrouve occulté.

Un commissaire rappelle alors que la résolution dont il est question à présent propose de placer des panneaux clignotant lorsque la vitesse est dépassée. Il se demande comment juger de l'efficacité réelle d'une telle installation par rapport à des mesures physiques.

M. Gaberell répond que les aménagements physiques demeurent la priorité et qu'un ensemble de mesures serait opportun ainsi que le maintien des passages piétons.

Une commissaire demande s'il sera possible d'envisager d'autres mesures au terme de l'évaluation qui doit être faite.

M. Merlini acquiesce et répète qu'il considère que la sécurité a été améliorée.

Un commissaire demande si la zone 30 km/h a été délimitée dans les rues adjacentes.

M. Gaberell acquiesce et rappelle que toutes les entrées sont indiquées.

Le président rappelle qu'il s'agit d'une obligation fédérale.

M. Merlini remarque que le maintien des panneaux de priorité de droite serait peut-être une mesure intéressante.

M. Gaberell répond que la priorité de droite existe quoi qu'il en soit.

Une commissaire se demande s'il est possible de dire à présent que ces aménagements sont efficaces. Elle rappelle que le but des zones 30 km/h est de mieux partager l'espace de la rue entre ses différents utilisateurs et d'éviter que les voitures aient le monopole.

M. Gaberell répond qu'il semblerait, selon des commentaires qu'il a entendus, que la vitesse et le trafic de transit aient diminué. Il remarque cependant que l'utilisation des stationnements en épi accroît l'emprise des voitures sur la rue. Il pense que cela pourrait changer lorsque des aménagements définitifs seront réalisés.

Un commissaire demande si l'installation de ces panneaux va modifier le comportement des automobilistes qui plantent les freins devant chaque coussin berlinois.

M. Merlini répond que, si des contrôles de vitesse accompagnent cet exercice, ces automobilistes risquent effectivement de changer de philosophie. M. Gaberell pense qu'il faudrait tester ce système.

Le commissaire pense personnellement qu'une entrave physique est plus efficace qu'un panneau.

Un commissaire prend la parole et mentionne qu'il souhaite une confirmation de la baisse du trafic de transit. Il demande ensuite si les motos ne sont pas une nuisance. Il demande enfin ce qu'il en est de la zone bleue.

M. Gaberell répond ne pas avoir mandat de faire un constat, mais il répète que les impressions dont il a eu l'écho sont positives ainsi que subjectives. Ensuite, il explique que les coussins berlinois sont très efficaces. Il ajoute ne pas avoir eu de

remarques sur les motos. Il déclare encore que les places de la zone bleue n'ont pas été modifiées.

Un commissaire demande si le poste de police de la rue de Carouge considère que la situation s'est améliorée.

M. Gaberell répond que l'îlotier lui a signalé qu'il ne pouvait pas être présent sur les aménagements de la zone 30 km/h.

Audition de M^me^ Sofia Ketib, de M. Alain Rouiller et de M. Marco Ziegler de l'Association transports et environnement (ATE)

M. Ziegler prend la parole et dit qu'il appartient à l'Union genevoise des piétons. Il évoque en premier lieu les passages piétons et explique que ces derniers ne sont pas forcément un facteur de sécurité. Des conditions-cadres doivent ainsi soutenir la création de passages. Il remarque que cela se vérifie au travers des statistiques. Il mentionne que, si la mortalité est en baisse en règle générale sur les routes, tel n'est pas le cas sur les passages piétons où le nombre de morts est en hausse. Il répète qu'il est donc nécessaire de créer des passages piétons dans des endroits judicieux présentant les qualités requises (visibilité, vitesse, largeur, etc). Il ajoute qu'il faut également analyser les conditions d'établissement de passages piétons dans les zones 30 km/h et que la législation fédérale prévoit leur existence uniquement dans des cas spécifiques comme dans le voisinage d'une école. Il rappelle que les automobilistes doivent, quel que soit l'endroit, faciliter le passage des piétons. Il termine en déclarant que les moyens permettant de faire respecter la vitesse sont tous les bienvenus, mais que la démarche la plus efficace demeure un bouquet de moyens différents.

M. Rouiller rappelle alors que le temps de freinage dans une zone 30 km/h est bien moindre qu'ailleurs et que c'est cette raison de sécurité qui est à l'origine de l'existence de ces zones. Il ajoute que les zones 30 km/h sont par ailleurs un signal politique indiquant que la vie locale est plus importante que le trafic. Il évoque alors le BPA (Bureau suisse de prévention des accidents) qui indique que la création de passages piétons dans des lieux où le trafic est restreint est une mesure dangereuse et pédagogiquement déconseillée. Il évoque encore la brochure de l'Office fédéral de la circulation sur les zones 30 km/h et mentionne que l'OTC possède une marge de manœuvre pour l'établissement de ces passages piétons. Il passe ensuite à un diaporama.

M^me^ Ketib remarque ensuite que le bon fonctionnement d'une zone 30 km/h est son homogénéité. Elle rappelle à cet égard que les stops et les passages piétons sont supprimés dans ces zones. Elle ajoute qu'il est par contre absolument nécessaire d'informer la population, de créer des aménagements, de prendre des mesures socioculturelles et de procéder à des contrôles de vitesse. Elle évoque

les panneaux clignotants et signale que ces derniers pourraient être utiles. Elle précise qu'ils rentrent dans la batterie de mesures existantes.

Un commissaire demande quel est le sentiment de l'ATE sur l'autorisation donnée aux trams de rouler à plus de 30 km/h dans les zones 30 km/h.

M. Rouiller répond que les trams répondent à la loi ferroviaire et qu'il serait pertinent d'obliger les trams à rouler à 30 km/h plutôt qu'à 35 km/h. Il précise que la différence ne changerait pas grand-chose.

Une commissaire aimerait savoir ce qu'il en est des autres zones 30 km/h à Genève et pourquoi le quartier Cluse-Roseraie a posé tant de problèmes.

M. Rouiller rappelle que la législation a changé en 2002 et que le projet qui s'est déroulé à Cluse-Roseraie suivait l'ancienne procédure. Il ajoute qu'une opposition a retardé la mise en application de cette zone, laquelle a été créée en se basant sur les anciennes mesures. Il remarque qu'à présent les mesures d'accompagnement doivent se faire en même temps que l'établissement des zones 30 km/h.

M. Ziegler rappelle encore qu'il n'y a pas des zones 30 km/h qu'en ville de Genève et que nombre de zones 30 km/h ont été créées dans la périphérie de la ville. Il remarque ensuite que le quartier des Grottes, qui est en zone 30 km/h, fonctionne très bien depuis longtemps en raison de sa morphologie ancienne et sinueuse.

Le président remarque que les mesures d'accompagnement doivent donc s'adapter à la typologie du quartier. M. Ziegler acquiesce.

Le président se demande dès lors dans quels emplacements les panneaux lumineux seraient le plus pertinents.

M. Rouiller rappelle qu'il existe des mesures d'avertissement, comme ces panneaux, qui ne sont pas suffisantes, et des mesures de ralentissement.

M. Ziegler rappelle que les enfants apprennent également à traverser des rues dénuées de passages piétons et que ces derniers donnent une fausse impression de sécurité.

Il est demandé ce qu'il en est de la problématique des feux dans les zones 30 km/h. M. Rouiller répond que des feux dans une zone 30 km/h sont incohérents. Il rappelle que les feux de la place Bel-Air ont été supprimés et que ce carrefour fonctionne très bien.

M^me^ Ketib signale que le prochain challenge est de faire prendre conscience du rôle des zones 30 km/h, dans la tête des automobilistes.

Séance du 4 janvier 2005

Le président propose l'amendement suivant à la résolution: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à proposer aux autorités cantonales concernées, entre autres mesures d'accompagnement des zones 30 km/h dans des endroits stratégiques et judicieux, de placer des panneaux lumineux.»

Un commissaire rappelle en l'occurrence que les clignotements sont interdits ou qu'ils sont de véritables signaux routiers.

Le président rappelle que cette question a été résolue, puisque M. Burri a expliqué que ces panneaux existaient déjà sur le territoire cantonal.

Une commissaire mentionne avoir reçu la réponse du Conseil d'Etat concernant le quartier Cluse-Roseraie. Elle déclare que le Conseil d'Etat explique que des appareils de contrôle ne peuvent pas y être établis. Elle ajoute que le Conseil d'Etat indique encore que les zones 30 km/h ne seront à l'avenir plus créées sans, en parallèle, des mesures d'accompagnement. Elle déclare ensuite ne pas croire que ces panneaux soient la panacée universelle et elle pense que les mesures d'aménagement sont plus efficaces. Elle propose donc de prolonger la réflexion.

Un commissaire acquiesce et remarque également que des aménagements complémentaires seraient plus efficaces. Il demande alors ce qu'il en est des informations en provenance de Saint-Paul-les-Trois-Châteaux. Il se demande si ce sont des informations déterminantes.

Un commissaire pense qu'il faut tout mettre en œuvre pour faire respecter les zones 30 km/h. Il ajoute cependant que l'utilité d'un panneau lumineux dans le quartier Cluse-Roseraie n'est effectivement pas évidente.

Un commissaire rappelle alors que d'autres auditions avaient été votées.

Le président mentionne ne pas avoir reçu les informations de Saint-Paul-les-Trois-Châteaux. Il pense cependant que ces informations ne sont pas fondamentales, puisqu'elles sont simplement techniques. Il ajoute que cette commune diffère passablement de Genève, et c'est pourquoi il propose de ne plus attendre ces informations. Il évoque ensuite les renseignements de Bâle et de Zurich et déclare que ces informations sont bien parvenues à la commission, mais qu'il est plus simple d'attendre la visite sur place. Il mentionne ensuite que, les zones 30 km/h étant une obligation, il est nécessaire de se donner tous les moyens pour les faire respecter. Il répète son amendement.

Une commissaire intervient et déclare que son parti aimerait que la commission attende la visite de Zurich avant se prononcer. Elle pense en effet qu'il serait peut-être judicieux de s'inspirer du modèle de cette ville.

Un commissaire propose alors de remplacer «panneaux lumineux» par «panneaux informatifs de rappel». Il précise que ce type d'appellation ne nécessite pas d'autorisation ni de mise à l'enquête.

Le président remarque qu'il est donc soit possible de modifier la résolution R-68, en lui donnant la forme la plus large possible, soit d'utiliser cette résolution pour se livrer à l'étude générale des zones 30 km/h. Il passe alors au vote de l'attente des informations venant de Saint-Paul-les-Trois-Châteaux.

La commission accepte-t-elle d'attendre les informations de Saint-Paul-les-Trois-Châteaux pour se prononcer? Cette attente est refusée par 10 non (1 S, 2 UDC, 2 Ve, 3 L, 1 T, 1 R) et 5 abstentions (2 S, 2 AdG/SI, 1 DC).

Le président passe ensuite au vote de l'audition des communes de Carouge et de Vernier. La commission accepte ces auditions par 9 oui (3 S, 2 UDC, 1 DC, 1 T, 2 AdG/SI) contre 6 non (2 Ve, 1 R, 3 L).

Séance du 1er février 2005

Audition des représentants de la commune de Vernier, M. Sahli et M. Taboada

M. Sahli prend la parole et déclare que Vernier a effectivement un radar qui communique la vitesse et qui est mobile. Il signale que son utilisation donne un résultat positif. Il remarque toutefois qu'il ne faut pas le laisser au même endroit plus de quinze jours, car après ce laps de temps les automobilistes se rendent compte que ce dispositif n'est pas répressif. Il ajoute que cet engin est particulièrement utile dans les zones 30 km/h qui connaissent un trafic de transit.

M. Taboada rappelle que ce sont généralement les habitués qui respectent le moins la vitesse.

Un commissaire demande si la commune de Vernier utilise fréquemment ces panneaux.

M. Sahli répond qu'il n'y a pour le moment qu'un seul panneau et qu'il ne fonctionne malheureusement pas suffisamment. Il explique également que la réflexion actuelle porte sur les mesures d'accompagnement, comme le radar de vitesse ou le panneau lumineux dont il est question.

M. Taboada rappelle que la police n'intervient pas dans les zones 30 km/h pour les excès de vitesse. Il ajoute que ce dispositif permet donc de démontrer que ces excès existent.

Un commissaire demande pourquoi avoir opté pour ce panneau.

Il lui est répondu que la commune souhaitait, en effectuant un contrôle sans répression, savoir qui viole les limitations de vitesse.

A la question de savoir si la démarche est satisfaisante, M. Taboada répond que cela a surtout permis de développer la réflexion sur les mesures d'accompagnement. Il pense en outre qu'il est nécessaire d'imaginer un autre type de mesures que la simple signalétique ou la répression.

Un commissaire demande si Vernier utilise des mesures comme les coussins berlinois dans les zones 30 km/h.

Il lui est répondu que la commune n'en possède que quelques-uns. Il remarque que ce type de mesures est toutefois récent et qu'il n'est pas encore possible d'en mesurer les effets.

Une commissaire demande comment les créations de zones 30 km/h sont indiquées. M. Taboada répond qu'un marquage au sol est d'abord réalisé et qu'au bout de deux ans un constat est fait. Il ajoute que des bornes sont également installées.

M. Sahli précise que Vernier possède plusieurs types de zones 30 km/h et que certaines ont été créées avant que les mesures d'accompagnement ne soient obligatoires.

Un commissaire évoque alors le récent voyage à Zurich que les autorités et autres spécialistes genevois ont effectué. Il se demande si ce voyage a été relaté au politique de Vernier et s'il a modifié les réflexions.

M. Taboada acquiesce et remarque que les idées simples qui ont été appliquées à Zurich sont celles que Vernier envisageait. Ce voyage l'a donc conforté dans cette voie et il espère que Vernier suivra l'exemple zurichois. Il signale ensuite qu'il est intéressant d'avoir des échanges entre entités publiques et qu'une réflexion globale serait parfois judicieuse.

Le président remercie alors M. Sahli et M. Taboada, qui se retirent.

Le président rappelle que deux demandes d'audition avaient été votées, soit Vernier, qui a été entendu lors de cette séance, et Carouge, qui a mentionné que le sujet ne l'intéressait pas. Il demande alors qui souhaite maintenir l'audition de Carouge.

La commission se prononce pour le non à l'unanimité.

Le président propose ensuite la modification suivante de l'invite de la résolution: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à proposer aux autorités cantonales, entre autres mesures d'accompagnement des zones 30 km/h, l'installation à des endroits propices et stratégiques de panneaux alertant

les usagers et usagères du dépassement de la limite de vitesse autorisée dans le périmètre.»

Une commissaire déclare alors que ces panneaux lumineux représentent une mesure parmi d'autres. Elle rappelle ensuite que les zones 30 km/h sont une nouveauté et qu'il serait sans doute plus intéressant de donner des informations aux automobilistes à cet égard avec une présence policière dans ces zones.

Un commissaire se demande toutefois pourquoi se reporter sur l'autorité cantonale alors que la Ville a la possibilité de placer ces panneaux. Il rappelle que le problème est issu finalement de l'absence policière. Il demeure par ailleurs très sceptique sur la finalité de cette affaire.

Le président propose «panneaux électroniques».

Un commissaire suggère «qui alerte un usager dépassant la limite».

Le président passe au vote de la dernière mouture: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à proposer aux autorités concernées, entre autres mesures d'accompagnement des zones 30 km/h, l'installation à des endroits propices et stratégiques de panneaux électroniques alertant les usagers et usagères du dépassement de la limite de vitesse autorisée dans le périmètre.» Cette proposition est acceptée par 7 oui (1 DC, 2 AdG/SI, 1 T, 2 UDC, 1 R), 2 non (L), 6 abstentions (3 S, 2 Ve, 1 L).

Le président passe au vote de la résolution ainsi amendée. Elle est acceptée par 7 oui (1 DC, 2 AdG/SI, 1 T, 2 UDC, 1 R), contre 2 non (L), 6 abstentions (3 S, 2 Ve. 1 L).

PROJET DE RÉSOLUTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à proposer aux autorités concernées, entre autres mesures d'accompagnement des zones 30 km/h, l'installation à des endroits propices et stratégiques de panneaux électroniques alertant les usagers et usagères du dépassement de la limite de vitesse autorisée dans le périmètre.