

---

# Compte-rendu du FORUM du 25 janvier 2005

## « St-Jean à 30 km/h »

### Les invités

M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du DIAE

M. Christian Ferrazino, conseiller administratif de la Ville de Genève

---

### 1<sup>ère</sup> partie Infos quartier

20h.00 à 20h.15

- Le point sur le chantier du Cycle d'Orientation de Cayla ;
- Une nouvelle association dans le quartier « les amis de la Terrasse du Troc » ;
- Des WC au parc de St-Jean ;
- « La Ville est à vous » les 25 et 26 juin 2005 ;
- Le point sur le changement d'horaire des TPG et autres nouvelles ... ;
- Une pétition contre l'implantation d'une antenne de téléphonie mobile dans le quartier ;
- Quelques informations sur le Forum : les groupes de travail, la communication et l'organisation.

Lire la lettre « Infos quartier » mensuelle disponible sur le site Internet, à l'accueil de la Maison de quartier et dans divers lieux publics du quartier.

---

### 2<sup>ème</sup> partie « St-Jean à 30 km/h »

20h.15 à 22h10

Introduction par Alain Dubois, membre du groupe de travail « zone 30 » :

Principes généraux de circulation dans les zones 30 km/h :

*Cf. Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 01/01/2002*

- Signalisation de portes d'entrée de la zone: Totems/panneaux et marquage au sol
- Abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h
- Réintroduction de la priorité de droite
- Favoriser les contre-sens cyclables
- Piétons non prioritaires
- Suppression des passages piétons, sauf exception
- Aménagements complémentaires pour limiter la vitesse et le transit

### Changer les comportements

Quelles mesures pour:

- Faire respecter la vitesse dans les zones 30 km/h du canton ?
- Assurer la cohabitation entre les usagers et les modes de transports: bus, voitures, motos, scooters, vélos, piétons, trottinettes, rollers.

Rappel du périmètre de la Zone 30 km/h

Historique :

#### **2000 – 2001 Début des études**

- Création d'un groupe de travail
- Propositions visant à l'amélioration de la sécurité des déplacements et de la qualité de l'espace public à St-Jean.
- 2 Forums 29 mai 2001 et 19 novembre 2001
- Exposition publique

## 2002 Début des procédures administratives

- Dépôt d'un recours par le Touring Club Suisse (TCS) auprès du Conseil Fédéral
- Entrée en vigueur de la nouvelle « Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre ».

## 2003 Attente

- Le Conseil fédéral rejette le recours du TCS
- Crédits d'aménagement voté par le Conseil municipal en décembre (PR-274)

## 2004 Reprise des études

- Révision des principes d'aménagement de la future zone 30 km/h.
- Exposition et sondage du 19 au 30 octobre à la Maison de Quartier

## Bénéfices attendus de la zone 30

- Amélioration de la qualité de vie
- Augmentation de la sécurité pour tous les modes de déplacement
- Diminution du bruit routier
- Requalification des espaces publics

## Spécificités de la zone 30km/h secteur St-Jean

Le périmètre comprend des routes importantes avec du trafic de transit

- Rue de St-Jean ~ 9'000 véh/24h dont 30% en transit (en l'an 2000)
- Av. de Gallatin,
- Rue du Contrat-Social,
- Rue Miléant

Les lignes TPG 7 - 27 - 11 empruntent ces axes, ce qui limite les possibilités de réduire la vitesse (gendarmes couchés, décrochements, etc.)

---

Parole à Monsieur Ferrazino Conseiller Administratif de la Ville de Genève, Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie : politique de la Ville de Genève en matière de Zone 30. Les points forts :

- La Ville de Genève propose en matière de mobilité douce et de réduction de la vitesse des véhicules, mais le mot final revient au Canton qui délivre les autorisations d'aménagements et de modifications de la circulation. Les aménagements de St-Jean ne verront le jour qu'à partir de fin 2005, en espérant qu'il n'y ait pas de nouveaux recours, ce qui retarderait encore une fois la mise en application.
- L'objectif de la Ville est :
  - d'assurer la **sécurité des déplacements** tout en maintenant une accessibilité des véhicules aux quartiers ;
  - d'augmenter la **qualité de vie** dans les quartiers en luttant notamment contre le transit dans les zones d'habitations ;
  - de tendre vers une utilisation rationnelle de la voiture.
- La **nouvelle ordonnance sur les zones 30** et les zones de rencontre du 28 septembre 2001, entrée en vigueur le 01/01/2002 stipule qu'il faut supprimer les passages piétons dans les zones 30, sauf "lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent". Pour rappel, dans les zones 30 il n'y a pas de priorités piétonnes, contrairement aux zones 20 km/h (ou zone de rencontre). Il semble donc logique de maintenir certains passages piétons dans les zones 30, ce qui est le cas dans le projet proposé à St-Jean. Il a été tenu compte des remarques des habitants, en particulier du cheminement des écoliers.
- Il n'y a pas que les passages piétons pour garantir la sécurité des déplacements.

---

Parole à Monsieur Cramer, Conseiller d'Etat, Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement. Les grandes lignes de la politique cantonale reposent sur deux piliers :

1. **Favoriser le transfert modal.** Il n'est pas imaginable de maintenir la répartition des moyens de transport de 75% pour les transports individuels (voitures privées) et de 25 % en transports collectifs (Unireso), alors qu'on prévoit une explosion de la mobilité de 40% dans les 15 ans à venir. En effet, il n'est pas possible d'augmenter la capacité des routes de 40%.
  - L'objectif est donc de laisser la route à ceux qui en ont un besoin impératif. Les autres personnes se déplacent autrement : mobilité douce et transports collectifs.
  - Autre point soulevé : une partie de St-Jean est au-delà des normes en matière de pollution de l'air et du bruit. La cause première de ces pollutions est la circulation automobile.
  - Argument en faveur de la mobilité douce : l'OMS recommande que la population fasse plus d'exercice physique au quotidien (recommandation de 1 à 2 fois 30 minutes par jour) pour diminuer les atteintes graves à la santé.

2. **La hiérarchie du réseau routier.** Les routes et artères sont divisées en trois catégories :
- le réseau primaire, pour le transit, limité souvent à 50km/h, où la circulation devrait être fluide.
  - le réseau de quartier, un réseau où on ne doit pas aller, à moins que ce ne soit la destination finale (habitat, commerce, ..). Le réseau de quartier ne doit pas servir de raccourci pour le transit ; il sera par conséquent plus difficile d'accès.
  - le réseau secondaire, qui sert à collecter le réseau de quartier pour l'acheminer vers le réseau primaire.
- **Le quartier, un espace où il faut changer de comportement**, afin qu'il y ait une cohabitation entre les différents usagers : voitures, cyclistes et piétons.  
**Comment changer ce comportement ?** La Confédération donne des indications, et de l'information, au travers de ses ordonnances sur l'organisation du réseau routier, mais aussi, si nécessaire, par des moyens de répression.
  - **Les zones 30 doivent être aménagées** pour inciter les voitures – et scooters – à rouler moins vite. Les contraintes imposées par la législation sont l'introduction des priorités de droite, la suppression des passages piétons. Les rues doivent donc être aménagées pour que cela puisse être effectif.
  - **Genève a moins d'expérience** que certains cantons suisses allemands (à Zürich, septante zones 30km/h ont été aménagées en une année !). Toutefois, à Genève, il y a des expériences de « zone 30 » réussies, dont on ne parle pas, et d'autres expériences moins réussies, qui sont à améliorer.
  - **La disparition des passages piétons ne péjore pas la sécurité.** Quelques chiffres zurichoïses à l'appui :
    - Avant l'introduction de la zone 30, en 2002, il y a eu 419 accidents liés à la vitesse, avec 140 blessés, dont 62 enfants.
    - Après l'introduction de la zone 30, en 2003, il y a eu 241 accidents liés à la vitesse (moins 42%), avec 104 blessés, dont 26 enfants (moins 58%).
    - En 2004, les chiffres sont encore à la baisse.
- 

## Parole aux habitants

NB : RC = Robert Cramer et CF = Christian Ferrazino

### Question 1

- Peut-on comparer les cas zurichoïses et genevois, car on constate une différence de mentalités considérable ?
- Pourquoi ne pas inclure la rue des Charmilles dans le périmètre de la zone 30, car c'est une « rue de la mort » actuellement ?

Réponse CF : en effet, les Suisses allemands ont développé la notion du respect de l'autre avant nous, et ont développé les transports en commun et la mobilité douce aussi plus rapidement.

Réponse RC : il conteste le fait que les Suisses allemands sont différents. En effet, en matière d'environnement et de protection de la nature, les romands sont souvent un exemple pour eux. Cette différence actuelle est la conséquence des choix politiques précédents. Le développement du train ne s'est fait que dans l'optique de se rendre à Paris, et non-pas comme un moyen de déplacement régional. De plus, il n'y a pas eu de vision politique en matière de transfert modal. RC rappelle que le simple fait de poser un panneau « 30km/h » ne suffit pas. Il faut commencer par aménager ladite zone, puis la signaler.

Concernant la rue des Charmilles, celle-ci fait partie du réseau secondaire (cf parole à Monsieur Cramer – la hiérarchie du réseau routier). De ce fait, elle ne peut pas être limitée à 30 km/h.

### Question 2

- Y a-t-il des statistiques sur le nombre d'accidents et sur la vitesse actuelle des véhicules à St-Jean ?

Réponse : oui, des mesures de vitesse ont été effectuées à certains points du quartier – voir le rapport de l'étude *Trafitec* à consulter à la Maison de Quartier – et la police tient des statistiques des accidents.

### Question 3

Est-il possible d'aménager une zone 20km/h à l'intérieur d'une zone 30 km/h ?

Réponse : oui, c'est possible.

### Question 4

- Est-ce que le type d'accidents change lorsqu'une zone 30 est mise en place ?
- N'est-il pas possible de laisser des passages pour piétons temporairement, puis de les supprimer progressivement, suite aux aménagements qui modéreront le trafic et qui feront leur effet ?

Réponse : on constate une baisse considérable du nombre d'accidents, et de blessés dans les zones 30 – voir chiffres plus haut.

### Question 5

- Il est choquant de constater que le TCS dépose des recours systématiques contre les zones 30 km/h, alors qu'on parle de retirer ce droit de recours aux associations de protection de l'environnement !

Réponse RC : en effet, le TCS recourt systématiquement contre les zones 30km/h, mais il ne défend pas un intérêt d'ordre général, mais celui de ses membres privés. Les juridictions considèrent dès lors qu'il n'a pas qualité pour agir. RC précise que le recours a été dès lors signé également par des habitants du quartier.

#### Question 6

- Comment faire respecter la traversée des piétons, alors qu'on constate aujourd'hui qu'il est déjà difficile de traverser sur un passage piéton. Alors sans passage, cela deviendra encore plus difficile ?

Réponse : l'objectif visé est un changement de comportement dans ces zones à vitesse réduite ; tout le monde doit faire attention à l'autre, ce qui est possible si on roule à 30km/h.

#### Question 7

- Une remarque en fait : le fait de diminuer la vitesse d'une voie de circulation diminue le nombre de véhicules par unité de temps. De ce fait la capacité des voies de circulation est diminuée. Le passage à une zone 30km/h peut donc générer des bouchons dans une voie où il n'y en avait pas

#### Question 8

- On se soucie peut-être un peu trop de la propreté des voitures. Ne devrait-on pas d'abord se soucier de l'état du quartier avec tous les tags et graffitis, et des incivilités en tout genre ?

Réponse CF : la Ville de Genève investit une énergie considérable pour la propreté du domaine public, notamment avec un service de voirie qui ramasse gratuitement les déchets encombrants sur un simple coup de téléphone. Par ailleurs, tous les bâtiments appartenant à la Ville sont régulièrement nettoyés lorsqu'ils sont sales et « tagués »

---

Présentation de la zone 30 km/h de St-Jean par Monsieur Yannick Allegra du bureau d'ingénieur de la circulation « *Trafitec* » mandaté par la Ville de Genève. Dans les grandes lignes : dégagement des carrefours pour faciliter les traversées piétonnes avec une bonne visibilité ; généralisation des contresens cyclables dans le périmètre de la zone 30 ; élargissements de certains trottoirs, notamment au Contrat-Social, Confessions ; quelques éléments construits ralentisseurs de vitesse ; maintien de certains passages piétons, notamment sur les cheminements scolaires. Voir le détail sur les plans encore provisoires pour l'instant - à consulter à l'accueil de la maison de Quartier.

## Parole aux habitants

#### Question 9

- Actuellement, les voitures sont bloquées derrière le bus TPG lorsque celui-ci est à l'arrêt. Cela empêche la progression des véhicules d'urgence, comme les ambulances et les pompiers.

Réponse RC : chaque aménagement projeté fait l'objet d'une demande d'autorisation, et les services de secours, comme les pompiers, n'acceptent aucun aménagement qui entrave leur progression. Donc ce qui est aménagé aujourd'hui est légal et conforme.

#### Question 10

- Quel est le bilan des places de stationnement ?

Réponse : 19 places voitures supprimées, ce qui représente une diminution de 2% (total de 924 places). En revanche, il a été créé 150 places supplémentaires pour les 2 roues. La différence de places de stationnement pourrait donc être considérée comme positive.

#### Question 11

- Les pistes cyclables en contresens marquées par une seule ligne au sol sont dangereuses. Est-ce que ces contresens sont clairement indiqués ?

Réponse : dans les zones 30, les contresens sont systématiques à quelques exceptions près, ce qui crée l'habitude chez les usagers.

Réponse M. Claude Morel, en charge des pistes cyclables en Ville de Genève : pour pallier ce manque d'indication, il a été décidé de peindre davantage de pictogrammes au sol. Durant les 5 dernières années, il n'y a pas eu d'accidents entre cyclistes et automobilistes à cause des contresens cyclables. Cette perception d'insécurité fait que tout le monde fait plus attention.

#### Question 12

- Est-ce que le passage piéton sera maintenu vers la crèche de St-Jean ?

Réponse : oui. Il est aussi étudié la possibilité de mettre un radar sur ce tronçon de la rue de St-Jean afin de réduire la vitesse des véhicules. En effet, la rue est très large à cet endroit à cause de la voie TPG, ce qui donne l'impression de « grande route » et la possibilité de rouler plus vite.

Question 13

- Ne pourrait-on pas augmenter le nombre de places de stationnement dans les virages pour pallier le déficit ?
- Le giratoire prévu à Furet/Gallatin risque fort de bloquer les automobilistes lorsque le bus TPG fera son arrêt sur Contrat-Social. L'objectif du giratoire n'est-il pas justement de fluidifier le trafic ?

Réponse : les virages doivent justement être dégagés pour permettre un déplacement sécurisé des piétons qui souhaitent changer de trottoir. Concernant le giratoire, dans ce cas précis l'objectif visé n'est pas de fluidifier le trafic, mais de permettre un meilleur échange entre les directions possibles. Que les voitures y restent bloquées un petit moment n'est pas grave, puisqu'on veut justement réduire l'attractivité du transit à travers le quartier – voir point 2b de l'intervention de Monsieur Cramer.

Question 14

- Ne pourrait-on pas installer un radar qui informe les automobilistes sur leur vitesse ?

Réponse : c'est à l'étude, ainsi que la possibilité de mettre un système qui bloque les véhicules par un feu lumineux s'ils dépassent la vitesse autorisée - vers la crèche de la rue de St-Jean, puisque l'îlot est déjà aménagé par un feu orange.

Question 15

- Quel est le coût des aménagements ?

Réponse : en décembre 2003, un crédit de Frs 1,2Mio a été voté. Une bonne partie des travaux pourront être réalisés avec cette somme. Si nécessaire, il faudra retourner devant le Conseil municipal pour faire voter une rallonge de budget.

---

Brève Présentation des projets des rues du Beulet et de St-Jean, ainsi que de l'avenue Gallatin et de la contre-allée de l'avenue d'Aire par Monsieur Philippe Gfeller, service d'aménagements urbains de la Ville de Genève.

Une suite des aménagements liés à la couverture des voies CFF et du PLQ, et un réaménagement de la rue du Beulet :

- Nouvel aménagement des trottoirs de la rue de St-Jean du n°19 à 41.
- Une suite aux aménagements éphémères de la rue du Beulet : une future zone de rencontre ?
- Un square à la rue de St-Jean ?
- Un élément modérateur de vitesse devant la crèche de la rue de St-Jean ?
- Développer les transversales à la rue de St-Jean ?

*Pour réfléchir ces projets des rues de St-Jean et du Beulet, et construire ensemble notre quartier avec les services de la Ville, un groupe de travail devrait se réunir environ 3 fois d'ici à fin 2005.*

**INSCRIPTIONS OUVERTES !**

---

La construction d'un immeuble à l'avenue Gallatin va entraîner une modification de la chaussée et de la circulation. Une zone de rencontre serait à envisager, au vu de l'importance de cet axe pour les piétons se rendant au centre commercial.

*Concernant le réaménagement de Gallatin et la contre-allée de l'avenue d'Aire, un groupe de travail devra aussi se réunir plusieurs fois avec les services de la Ville*

**INSCRIPTIONS OUVERTES !**

---

Genève, le 14 février 2005

Présents : environ 90 personnes, en plus des intervenants.

Compte-rendu: Olowine Rogg, groupe de pilotage du Forum St-Jean/Charmilles