
**Rapport de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité
du 16 octobre 2024**

Rapporteur : Eylem TAS POLAT

M 332 – 24.03 POUR DES QUARTIERS APAISÉS À FAIBLE CIRCULATION

La motionnaire (SOC) présente le projet, qui a comme objectif d'améliorer le bien-vivre dans les quartiers.

À Genève, plus de 70% de la circulation est constituée de véhicules individuels et moins de 7% de véhicules collectifs ou professionnels. Le prix de cette évolution est la pollution, le bruit, le coût en vies d'automobilistes, de cyclistes ou de piétons dans des accidents.

La motion propose de changer la vision sur la mobilité, d'y intégrer le bien-vivre en s'inspirant de certaines solutions déjà mises en place dans d'autres villes et en s'appuyant sur des lois et des textes existants, tels que la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée du 2 juillet 2016, le Plan climat cantonal, le Plan mobilité 2030, les ordonnances fédérales pour la protection contre le bruit et pour la protection de l'air, et la Loi fédérale sur la protection de l'environnement.

M. BUSCHBECK, Conseiller administratif, présente le travail de compilation des éléments déjà existants ou prévus que l'Administration a effectué pour pouvoir répondre à la motion M 332 – 24.03.

Mme GUIBERT, Déléguée à la mobilité au Service de l'aménagement, présente la publication des villes suisses « Créer une mobilité de qualité dans les agglomérations », mentionnée dans le texte de la motion, qui a comme objectif de servir d'aide de travail aux responsables politiques et planificateurs des villes pour parvenir à une mobilité de quartier dans les agglomérations. L'Union des villes suisses recommande la mise en œuvre de 10 principes pour planifier cette mobilité de qualité, soit :

1. Créer des trajets plus directs pour la mobilité douce.
2. Faire en sorte que les grandes voies de communication ne soient plus des « murs » mais des « ponts ».
3. Penser l'espace routier de façon multifonctionnelle.
4. Définir des vitesses adaptées.
5. Bannir les énergies fossiles du trafic motorisé.
6. Adapter les transports publics de proximité à la densité.
7. Agrandir les gares d'agglomération aux arrêts de trains longue distance.
8. Simplifier les trajets en mobilité douce pour le logement, le travail et les achats.
9. Mettre en réseau différentes formes de mobilité.
10. Prendre toujours en compte le transport lié à l'activité économique.

Ces principes s'appuient sur 4 niveaux d'action (éviter ou réduire, transférer, gérer harmonieusement, mettre en réseau) et sur le fait qu'il faut toujours privilégier les trajets courts en développant la ville des courtes distances où tout est accessible en moins de 15 minutes à pied, à vélo ou en transports en commun.

La Ville de Vernier est traversée par 8 axes de compétence cantonale, ce qui limite fortement la marge de manœuvre communale pour tisser des liens de part et d'autre de ces axes.

Concernant la Charte « Quartiers en transition » également mentionnée dans la motion, elle indique que cette démarche est portée par le Canton de Genève et est conçue comme une aide à la conception des quartiers pour en faire des quartiers durables et de qualité.

Elle ajoute que cette Charte vise à décliner les objectifs du Plan climat cantonal 2030 pour planifier des quartiers tournés vers les enjeux de la transition écologique. Les recommandations sont de natures diverses, telles que l'urbanisme, la mobilité, l'histoire, le social, etc... De plus, comme ce document fait office de base de réflexion, il est non contraignant et sans effet juridique. La Charte propose 3 axes principaux avec des enjeux et des objectifs clairs. Les objectifs de mobilité de cette Charte sont en lien avec la motion, comme : évaluer l'accessibilité du quartier ; relier le quartier au reste de la ville par des liaisons attractives pour tous ; offrir un accès attractif aux transports collectifs ; limiter l'usage de la mobilité individuelle motorisée ; assurer la sécurité des différentes mobilités ; développer des mesures servicielles de mobilités ; favoriser la mutualisation des véhicules motorisés ou non et du stationnement ; encourager les mobilités actives.

État des lieux : la quasi-totalité du réseau de quartier non structurant, hors zone industrielle, fait l'objet de modération de trafic. Toutes les zones 20 et 30 ont été évaluées et des mesures complémentaires en matière d'aménagement ont été adoptées si nécessaire pour faire respecter les vitesses.

La Commune privilégie la mise en place de régime 30 au lieu de zone 30 lorsque la conservation des traversées piétonnes est nécessaire. Le Canton mène actuellement une stratégie de lutte contre le bruit routier et prévoit des abaissements de vitesse sur plusieurs axes cantonaux, tels que l'avenue de l'Ain. Mme GUIBERT cite aussi le projet de BHNS GVZ, la ceinture urbaine et la Voie Verte d'agglomération.

Pour les projets communaux, elle cite divers aménagements déjà réalisés. Le travail effectué par la Ville de Vernier s'inscrit donc déjà dans les objectifs définis par les documents mentionnés dans les invites de la motion, ces mesures prises suscitent l'adhésion de la population et ont fait l'objet de concertation.

Un commissaire (UDC) considère que le texte ne vise qu'une seule forme de mobilité, soit la mobilité individuelle motorisée, car les autres formes de mobilité ne sont pas mentionnées. Cette motion demande à l'Administration de respecter des normes cantonales et fédérales qui existent déjà, raison pour laquelle il n'arrive pas à saisir son objet et sa portée. La présentation faite par Mme GUIBERT a montré que des zones 30 ont été aménagées ou vont l'être partout où cela est possible. Il ne va pas être possible d'instaurer des zones 30 sur les axes d'importance cantonale où circule le trafic de transit.

En réponse, le Président (SOC), également motionnaire, a bien conscience que la Commune a déjà fait beaucoup de choses, mais il pense qu'il y a toujours encore des mesures à prendre. Ce texte ne va pas subitement tout révolutionner, mais il permet de poser un nouvel état d'esprit où l'humain et le quartier sont au centre. C'est un travail difficile à Vernier à cause des axes qui traversent la Commune et la distance interquartiers.

Un commissaire (MCG) se demande si la Commune va dans le bon sens en voulant constamment interdire aux automobilistes de prendre leur voiture, même s'il est bien conscient que des solutions doivent être trouvées. Il souligne qu'en tant que commercial, il lui est difficile de prendre le bus pour son travail, faute de temps.

Pour le Président (SOC), également motionnaire, il est essentiel que les professionnels puissent circuler. Trop de voitures va tuer la voiture. Il faut réduire la circulation, non en l'interdisant mais en offrant d'autres alternatives.

Un commissaire (UDC) revient sur le texte de la motion qui évoque l'essor de l'automobile qui a commencé en 1924 à Genève, où des voies de tram ont été arrachées. Or, dès 1970, le Conseil d'État a établi des plans pour réinstaller les voies de tram, ce qui prouve que Genève n'est pas dans une optique du « tout voiture ». Les transports publics ont leur place. Les habitants sont tous, soit piétons, automobiles ou cyclistes. Un des freins à la mise en zone 30 des quartiers serait la régie des TPG.

M. BUSCHBECK répond qu'il y a effectivement de rares cas où les transports publics refusent la zone 30. La vitesse commerciale des transports publics devrait être aujourd'hui de 18 km/h, alors qu'elle est seulement à 12 km/h. Ce n'est donc pas la zone 30 qui empêche de circuler à au moins 18 km/h, mais le fait que les bus soient pris dans les bouchons. Le futur BHNS circulera de plus en plus dans des zones ou des régimes 30. Les mesures d'aménagement, telles que des ralentisseurs de vitesse, causent davantage de problèmes aux bus.

Le commissaire (UDC) a cru comprendre que la Charte établie par les villes suisses était plutôt un guide de planification de nouveaux quartiers, soit en transformant la zone villa en quelque chose de plus dense, soit en extension sur la zone agricole. La notion de quartier apaisé ne se trouve pas souvent dans la doctrine. Elle devrait plutôt figurer dans les commentaires ou dans l'exposé des motifs qui accompagneront le futur PDCOM. Il ajoute que le trafic de transit est le plus gênant car la Commune est traversée par des automobilistes qui vont d'une région à l'autre. Le trafic généré par les Verniolans n'est pas si important. Il estime que la solution la plus rationnelle est d'accepter l'arrêté fédéral du 29 septembre 2023 qui pourra améliorer concrètement la situation des Verniolans

Un commissaire (VERT.E.S) trouve que ce texte promeut la vie plutôt que l'opposition à l'automobile. La tranquillité des quartiers et la sécurité des enfants sont primordiales. Les liaisons interquartiers doivent être améliorées. Il est content de voir que les enfants peuvent circuler en toute sécurité grâce aux mesures de modération prises. Ce texte à toute sa raison d'être pour pouvoir continuer et inciter les prochains plans de mobilité à poursuivre dans cette voie afin d'apaiser les quartiers et éviter les accidents.

Un commissaire (ALTERNATIVE) souhaite également pouvoir se rendre facilement dans les autres quartiers de la Commune et avoir des quartiers apaisés. Toutefois, il regrette qu'en faisant cela, la circulation va inévitablement être reportée sur les grands axes.

Au vote, la motion M 332 – 24.03, Pour des quartiers apaisés à faible circulation, est acceptée par 9 OUI (3 SOC, 2 VERT.E.S, 2 MCG, 1 ALTERNATIVE, 1 PLR) et 1 NON (1 UDC).