

« Un an de zone 30 : bilan ! »

23 septembre 2008

Rue de St-Jean : point de situation !
Quelles améliorations et quels points noirs
Mobilité et sécurité des aînés : quels besoins ?

20h-22h30 à la maison de quartier de St-Jean
En présence d'environ 70 personnes dans l'assemblée

En présence de :

M. Rémy Pagani	Conseiller administratif de la Ville de Genève en charge du Département des constructions et de l'aménagement
Marie-Hélène Giraud	Cheffe du service de l'aménagement urbain et de la mobilité
Sandra Piriz	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité
François Bornicchia	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité
Marie-Josée Dezuari-Kotchi	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité
Yannick Allegra	Bureau Trafitec- mandataire zone 30 St-Jean
Barbara Tirone	Bureau a-architectes- mandataire aménagement de la rue de St-Jean
Naïma Nameri Khat	ATE- mandataire étude mobilité PMR
Daniel Viale	Direction générale de la mobilité (canton)
Jean-Marie Voumard	Gendarmerie
Christine Meyer	Gendarmerie
Eric Clerc	ASM (agent de sécurité municipal)
Sylvain Girard	Service du génie civil
François Planche	Handicap Architecture Urbanisme
Isabelle Terrier	Handicap Architecture Urbanisme
Olowine Rogg	Animation Forum
Sandrine Gillieron	UAC St Jean (proces-verbal)
Annouchka Mayor Ferrillo	UAC St Jean (proces-verbal)

Infos quartier

Bilan zone 30

Mme Piriz travaille à la conception de projets d'amélioration de la sécurité des déplacements en ville de Genève, et particulièrement concernant les personnes à mobilité réduite. Elle remercie le forum pour l'invitation à cette soirée. Elle précise que la ville de Genève mène depuis trois ans une démarche proactive pour relever tous les obstacles rencontrés par les personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements quotidiens. Ceci en les accompagnant sur leurs chemins prioritaires. Il s'agit de faire ce travail avec des aînés, des personnes en fauteuil roulant et des aveugles. 6 quartiers ont fait l'objet de cette démarche, St Jean est un des premiers quartiers approchés. Elle relaie les problématiques à d'autres services lorsque ces dernières ne relèvent pas de la compétence du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité ou de la Ville de Genève. Elle soulève que nombre de problèmes sont résolus avec l'introduction de la zone 30 cependant elle est consciente qu'il en demeure, d'où la démarche présentée lors du forum consistant à établir un bilan de la zone 30 après une année de fonctionnement, dans un souci d'amélioration continue.

M. Bornicchia

Le contexte zone 30 km/h a été créé en 1990. La mise en œuvre de la première zone 30km/h s'est faite aux Grottes. Aujourd'hui 15 zones 30 sont effectives à Genève. Des études se poursuivent pour créer de nouvelles zones 30 à Genève. St Jean est la 14ème zone. Elle a été inaugurée en mai 2007.

soirée forum

Les réflexions avaient débuté début 2000. Ce projet a traîné jusqu'à l'année dernière du fait d'un recours déposé devant le tribunal fédéral. Après une année de zone 30, conformément aux exigences légales, il est fait un bilan.

Mme Tirone, responsable de l'aménagement de la rue St Jean :

Le bureau a travaillé sur le périmètre de la rue de St Jean. Plus particulièrement sur la zone « crèche et immeuble 19 Emile Young », c'est un périmètre avec une grande quantité de logements., la finalité était d'en améliorer la qualité de vie. Pour l'étude, le périmètre a été divisé en deux premières parties: école de Saint-Jean et les nouveaux équipements urbains. Dans cette étude, on se soucie également de l'aménagement des deux versants de la rue, soit en prolongement vers le périmètre de la couverture des voies et en prolongement vers le périmètre des falaises. Un travail relatif à la circulation et au nombre de places de parking est élaboré avec la collaboration du bureau Trafitec. L'intention de l'étude est de réduire le gabarit de la rue, d'élargir les trottoirs ce qui favorisera aussi la mobilité douce, de densifier les parties végétales, introduire des plantations fleuries et différentes afin de rythmer la rue par le passage des saisons; créer un parvis plus grand devant l'école et introduire devant l'école un rehaussement doux afin de réduire la vitesse des voitures. Les passages piétons seront privilégiés et vont bénéficier de changement de revêtement. Concernant la crèche rénovée, son jardin sera étiré au maximum. Le dernier bout sous le pont (bas de la rue de St Jean direction gare) est toujours à l'étude, des dépôts d'autorisation sont en cours. Toutefois, l'approche s'est faite par tronçon tout en travaillant sur l'ensemble du périmètre.

Le projet a été déposé le 14 août 2007 et autorisé le 10 mars 2008. Dépôt du crédit prévu en janvier 2009, dépôt de l'autorisation en février 2009. Si ces délais sont respectés, démarrage des travaux en automne 2009.

Questions du public

Comment deux bus TPG peuvent-ils se croiser ?

Réponse : le travail a été effectué avec les TPG, les bus pourront se croiser. Aucun changement n'est prévu pour les bus puisque deux camions pompiers se croisent.

Le deuxième tronçon est-il fini ?

Réponse : non, nous sommes obligés de travailler simultanément sur l'ensemble du périmètre.

Les voitures vont à une vitesse folle sur les giratoires. Ne faut-il pas introduire des gendarmes couchés afin de réduire la vitesse ?

Réponse : la rue sera réduite à 6m50 de largeur, la réduction du gabarit de la rue incite les gens à réduire leur vitesse.

Où est la piste cyclable ?

Réponse : dans une zone 30 le trafic est mixte. Il n'y a pas de piste ou bande cyclable.

Est-ce logique de demander aux autorités de construire vu que la dernière partie est encore à l'étude ?

Réponse : on travaille sur le concept global de la rue et on zoome sur les parties, les rues transversales. On ne dissocie pas l'ensemble. Il est annoncé qu'il y aura une continuation. La rue de St Jean et la zone 30 sont un projet d'ensemble.

Vous occupez-vous également de la rue du Contrat-Social ?

Réponse : oui, mais uniquement le bout qui donne sur la rue de St Jean. Sur les 6.50 mètres, toutes les sortes de mobilités sont mélangées comme dit précédemment. La rue de St Jean a toujours été mixte. Il n'y a pas de site propre pour les vélos.

La zone 30 est-elle respectée dans la rue de St Jean ? Ce n'est pas mon impression.

Réponse : nous reviendrons sur le respect de la vitesse en dernière partie. On élargit de manière importante les trottoirs aussi afin que les bus ne soient plus dépassés par les voitures, notamment au niveau du rond-point Jean-Jacques.

Il y a un 10%-20% de gens qui conduisent à plus de 30Km/h, voir à toute allure, car la rue est toute droite, ce qui est le cas également sur l'avenue Gallatin.

soirée forum

Réponse : Dans la portion où il y a l'école, un rehaussement doux de la rue permettra le passage des bus et incitera les voitures et les motos à limiter leur vitesse.

M Viale ajoute que concernant les vélos on ne peut pas créer un site propre, il n'y a pas de place. La zone 30 implique l'hétérogénéité des mobilités. L'espace est donc partagé et non pas dissocié.

Présentation des résultats de l'étude sur la mobilité des aînés - ATE

Par Naïma Mameri

Il s'agit des résultats de l'étude de 2006. L'ATE a reçu un mandat de la Ville de Genève. St Jean est un des premiers quartiers dans lequel a été appliquée la démarche d'accompagnement des personnes à mobilité réduite afin de relever les obstacles rencontrés. Mme Mameri a collaboré avec les UAC ce qui lui a permis de mobiliser les personnes âgées des différents quartiers. Elle a utilisé un questionnaire que plus de 30 personnes ont rempli à St Jean avec l'aide de l'UAC. Les questions portaient sur les destinations privilégiées, les transports publics, les espaces de rencontre, dont les parcs, la qualité des déplacements dans le quartier. Le rapport a été transmis au service de la Mobilité de la Ville de Genève. Les problèmes relevés ont été indiqués par points noirs sur la carte.

Les parcours prioritaires ont été les suivants : La poste, la Coop, Denner, la Migros, la maison de quartier, le quai du Seujet (local de l'Espace Quartier Aînés).

- Les cheminements ont été évalués.
- Les problématiques soulevées sont multiples. On procède avec des fiches par vue photographique et description des lieux problématiques.
- Le service du génie civil de la Ville de Genève se charge par la suite d'étudier la possibilité de réaliser les aménagements demandés par les personnes âgées à mobilité réduite »

Les problématiques relevées :

- La largeur des trottoirs et la largeur de cheminement disponible (1m50 min)
- Le revêtement du sol abîmé ou glissant en cas d'humidité ou de gel (aux alentours du CASS)
- L'abaissement des trottoirs
- L'absence de bancs « relais » ou de bancs dont les caractéristiques permettraient aux personnes âgées de se relever (voir prototype à la hauteur de la crèche de la rue de Saint-Jean).
- La sécurité des déplacements : la signalisation est trop rapide sur les passages piétons.
- La vitesse de circulation non respectée.
- Les trottoirs encombrés par les vélos et scooters.
- Les terrasses sur le trottoir encombré de mobilier au-delà du périmètre réglementaire tracé au sol.
- Les panneaux de signalisation ou de chantier et les potelets placés sur l'axe de cheminement des piétons et/ou les potelets n'ayant pas de bande fluorescente
- Conflit d'usage entre vélos/patins et piétons
- Les stationnements illicites récurrents à certains emplacements empêchant soit une bonne visibilité soit un déplacement continu pour les personnes à mobilité réduite.

D'autre part, Mme Mameri soulève que les aménagements provisoires de chantier ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite. Finalement, plusieurs personnes âgées lui ont fait remarquer qu'elles ne fréquentent pas la couverture des voies en été du fait du manque de zones ombragées.

Présentation « bilan zone 30 » - bureau Trafitec

par Yannick Allegra

La loi de septembre 2007 rend le bilan obligatoire 1 année après la mise en service de la zone soumise à la vitesse 30. Le bilan est effectué par la ville de Genève et soumis à la direction générale de la mobilité du canton de Genève. Il inclut un devoir d'information à la population. Si l'on observe des manquements, des mesures complémentaires doivent être mises en place. Il a été procédé réglementairement :

- à la récolte et à l'analyse des statistiques sur les accidents avant et après l'introduction de la zone 30
- au relevé des vitesses dans certaines rues avant et après l'introduction de la zone 30
- au relevé des charges de trafic : durée du temps de parcours
- au relevé du bruit

soirée forum

- à la consultation des associations et habitants du quartier ainsi que des services concernés de la Ville et de l'Etat.

Les habitants ont pu faire leurs remarques à l'aide d'un questionnaire dont le délai courait jusqu'au 30 août 2008 et a été repoussé à la mi-septembre 2008 (information sur les panneaux d'affichage aux arrêts TPG, par email au fichier Forum). Seuls 23 retours leur sont parvenus. Mais les remarques sont encore les bienvenues.

L'intervenant constate un effet modérateur de la zone 30 sur la vitesse dans le quartier y compris pour les poids lourds. Il présente les résultats relatifs aux années 2000 et 2008 concernant la vitesse moyenne des véhicules sur divers tronçons de la zone 30 actuelle.

Le public réagit en soulignant que l'effet modérateur de ces mesures sur la vitesse est minime.

Intervention du public qui souligne que les personnes qui roulent plus vite roulent deux fois plus vite depuis l'introduction de la zone 30, y compris les bus et la police. Sur le tronçon entre la crèche et les Délices, les bus accélèrent.

Il est précisé que le bilan permettra d'aménager le reste du tronçon.

La majorité des gens sont satisfaits relativement aux aménagements qui ont été effectués.

La problématique des personnes à mobilité réduite a été prise en compte parallèlement au début des travaux, d'où certains manques.

L'association Handicap Architecture Urbanisme précise que leurs remarques concernant les aménagements ont elles aussi été effectuées après l'introduction de la zone 30.

50% des personnes ayant répondu au questionnaire sont satisfaites de l'effet de la zone 30 concernant l'amélioration de la sécurité.

80% ne sont pas satisfaites à propos du respect de la vitesse particulièrement rue de St Jean, av. Gallatin et rue du Contrat-Social.

Les mesures complémentaires qui seront prises par rapport au retour du questionnaire :

- l'ajout de cases deux roues et d'arceaux pour cycles
- l'élargissement d'autres trottoirs
- l'abaissement d'autres trottoirs à +1 cm par rapport à la chaussée (hauteur convenue pour qu'ils soient repérés par les malvoyants) avec bande d'éveil de vigilance
- l'amélioration de la visibilité aux alentours de traversées piétonnes, en supprimant les stationnements en bout de marquage
- l'amélioration de la visibilité des potelets, le déplacement de potelets se trouvant sur la trajectoire des malvoyants
- ajout de bandes podotactiles (bandes à relief au sol permettant aux malvoyants de repérer les bords de trottoirs en face des passages piétons)
- déplacement de panneaux de signalisation entravant le cheminement piéton

Le public : un passage piéton est nécessaire à la hauteur du n° 11 de l'av. Gallatin et à l'arrêt de bus « Miléant », pour la sécurité des piétons.

Réponse ; on analysera ces demandes avec les services compétents.

L'étude av. d'Aire / av. Gallatin reste à réaliser, cet aménagement a été laissé de côté à cause de la construction du nouvel immeuble. Un cheminement piéton amélioré devrait être élaboré par la suite à destination de Planète Charmilles. M. Allegra relève que des problèmes persistent principalement av. Gallatin, rue de Saint-Jean, rue des Confessions et rue du Contrat-Social. D'autre part, une réflexion est en cours à propos de la trajectoire du bus n°11 pour la rue Miléant.

Le public demande s'il a été prévu de questionner les personnes âgées à propos des cyclistes sur les trottoirs :

Réponse : oui, cela a été fait. Des incivilités ont été constatées rue du Contrat-Social, ch. Furet, et au débouché du mail sur l'av. Gallatin, ainsi qu'au niveau du rond-point Jean-Jacques.

Le public note certains endroits d'insatisfaction à cause de stationnements illégitimes récurrents, entravant le déplacement des habitants :

- Av. de Warens, accès au parc

soirée forum

- Av. Gallatin, voitures sur le trottoir
- Encombrement de voitures aux alentours de l'école Charles-Giron
- Rue du Contrat-social
- 2 roues sur les trottoirs de l'av. Devin-du-Village
- Certains obstacles obligent les piétons à cheminer sur la chaussée
- Devant la crèche de la rue de Saint-Jean, stationnement illicite la nuit ainsi que pour déposer les enfants.

Si les gens sont satisfaits globalement de la zone 30, il serait bien que des avis supplémentaires soient récoltés.

Il est souligné par le public que le questionnaire aurait pu être envoyé sous forme de « tout ménage »

L'intervenant relève que le questionnaire est disponible à la maison de quartier depuis 2 mois et téléchargeable sur le site du forum, que le délai a été ajourné et que les remarques sont encore les bienvenues.

Les places de stationnement devant la crèche ne sont plus assez nombreuses pour déposer les enfants. Aucune solution n'est proposée pour les gens qui veulent déposer les enfants en voiture à la crèche. Cela est très handicapant.

Réponse Mme Tirone : devant la crèche il y aura des places de parking bleu et éventuellement un parking à la minute. Par ailleurs, de la verdure est prévue devant la crèche dans le cadre de l'aménagement de la zone.

D'autres personnes dans le public relèvent qu'il faut amener les enfants à pied ou utiliser les places dans les rues adjacentes, si les places prévues devant la crèche sont utilisées.

Mais il est ajouté qu'il est difficile de trouver des places de stationnement en zone bleue. Le public estime que l'on ne facilite pas les stationnements dans les zones de résidence.

Le public ajoute que ce sont principalement les transitaires qui roulent.

Il est souligné par M. Allegra que l'introduction de la zone bleue avec macaron de stationnement a amélioré l'offre en stationnement pour les habitants. Par ailleurs, la diminution du trafic de transit dans le quartier implique certaines mesures de circulation qui constituent autant de changements également pour les résidents, avec possibilité d'une réduction de l'accessibilité.

M Allegra rappelle que des mesures anti-transit ont capoté à Saint-Jean il y a quelques années.

Le public souligne que les vélos ne sont pas abordés dans la discussion et que cette discussion se veut sectaire, que le climat est railleur et qu'il faudrait sortir des tensions existantes. Les voitures doivent être posées quelque part. Par ailleurs, il serait agréable que les gens ne focalisent pas essentiellement sur la place que prennent les voitures.

Il est précisé qu'en tout 25 places de parking ont été supprimées. Des places sont disponibles au parking des Tilleuls, et il y a aussi des places de stationnement à la rue St Jean ainsi qu'une annonce de places de parking à louer rue du Contrat Social.

Il est relevé que les trottoirs larges servent souvent de parkings pour les voitures.

Le public explique que le rond-point Jean-Jacques est dangereux. Il faut traiter des aménagements de cette zone. En effet, les voitures dépassent le bus, la visibilité est réduite pour les enfants. Les mères de famille interdisent à leurs enfants d'utiliser le passage piéton.

Il est relevé également par le public qu'il faudrait faire une demande auprès des TPG afin que les voitures n'aient plus le droit de dépasser les bus, comme c'est le cas ailleurs.

Le public attire l'attention sur le fait que la zone 30 n'est pas respectée, particulièrement par les véhicules de transit, et que la pose de radars serait nécessaire.

Il est répondu que la pose de radar dans les zones 30 n'est pas prévue.

Le public félicite et remercie les exposants et soulève que c'est une problématique passionnelle. En outre, on ne peut pas résoudre le comportement des gens si ce n'est par l'incitation, notamment le 30 km/h.

M. Pagani remercie le Forum et les services pour cette étude. Il ajoute que tout ce qui a été dit ce soir sera pris en compte pour l'étude. Il ajoute que l'assemblée a montré son intérêt pour la zone 30. Grâce à la zone 30 il n'y a pas de blessé grave. La zone abaisse les accidents graves ce dont tout le monde bénéficie. Quant au respect de la zone 30,

soirée forum

il rappelle que la police a peu de moyens. Il souligne qu'il existe la possibilité de mettre des infos radars, mais que Berne n'a pas donné son aval du fait que ces radars ne sont pas homologués. Le conseil municipal se prononcera sur la demande d'infos radars déjà faite à la police. Ces instruments sont à placer au moins devant les crèches.

Les coussins berlinois abaissent effectivement la vitesse. L'association Handicap Architecture Urbanisme ajoute que les coussins berlinois sont moins chers que les radars.

M. Pagani : devant l'école de St Jean, on tiendra compte des résultats du rehaussement de la chaussée.

Le public souligne que, d'expérience, les infos radars provoquent un jeu consistant à passer le plus vite possible devant. Il faut donc un vrai radar. D'autant plus qu'il devrait s'autofinancer. 4 radars régleraient le problème et seraient vite amortis.

La police rappelle que seule une brigade spécialisée peut s'occuper des radars. Il est possible de mettre des radars mobiles, mais il faut attendre que les aménagements adéquats soient réalisés. De plus, au-delà d'une certaine vitesse, il est possible de programmer le radar de telle sorte que l'affichage disparaisse, ce qui évite ce jeu.

Le public se prononce pour un encouragement des rehaussements au ch. Furet et à l'av. d'Aïre.

Il est également relevé que les solutions ne sont pas simples et que l'on ne peut pas truffier la ville de radars si l'on prend en considération les autres quartiers. Il faut essayer de forcer le comportement des gens par l'aménagement urbain. Cette solution est plus réaliste même si moins sexy.

Il est demandé pourquoi la police n'est pas pour les radars.

La police ne se prononce ni en faveur ni en défaveur des radars. C'est une bonne solution pour la répression, mais pas pour la prévention. D'autant plus que les automobilistes accélèrent juste après le radar. Radars fixes ou mobiles, ce n'est pas une solution miracle.

Quant aux vélos, la problématique est ressortie sur les tronçons de l'av. des Tilleuls, de l'av. d'Aïre et de la rue du Contrat-Social.

Le public demande que l'on ne mette pas uniquement des amendes aux voitures.

M. Pagani en prend note. Il ajoute qu'il ne pense pas que la zone 30 soit un échec.

Le public répond qu'il s'agit déjà d'une amélioration, qu'il faut toutefois entre autres penser à placer des dos d'âne.

Les TPG sont opposés aux coussins berlinois. Il faut entamer un travail de discussion avec eux à ce sujet.

La zone 30 est globalement bien accueillie. Il est rappelé que la démarche se veut pragmatique et ne doit pas dresser les mobilités les unes contre les autres.

Association Handicap Architecture Urbanisme : les questions sont complexes, la mobilité n'est pas seulement de se déplacer, mais d'arriver à bon port (poste, banque, commerces, lieux de rencontre). Elle relève que les problèmes qui n'ont pas de solution amènent de l'agressivité. On doit répondre aux besoins de places de voitures sinon les gens tournent dans le quartier. Les solutions d'arrêt de dépôt ne sont pas assez exploitées. Il faut amener des solutions positives autant que restrictives.

Question du public : le programme zone 30 est-il financé en partie par la Confédération ?

M. Pagani : non, au contraire la législation peut imposer des sanctions financières si nous n'avons pas pris des mesures draconiennes pour atténuer les nuisances sonores d'ici 2018, principalement sur les rues en zone de dépassement des valeurs d'alarme (bruit).

Le public souligne qu'il ne faut pas oublier que d'autres habitants vont rejoindre le quartier (nouveaux aménagements). Donc il faut trouver des solutions pour les parkings. Le parking des Tilleuls est inabordable pour les petits salaires. Y-a-t-il une solution en faveur des résidents concernant le prix du parking des Tilleuls ? (400 places actuellement au prix de frs 150.—/mois)

Le trafic de transit amène des nuisances sonores qui stressent les gens. Il faut améliorer les transports publics. Au niveau de la ville, M. Pagani précise qu'une enquête est en cours concernant les parkings, y compris en sous-sols. Il attend l'évaluation de l'ensemble des parkings de la Ville de Genève, cette étude est pilotée par le département de Mme Salerno. Il faut compter une année pour mettre bon ordre à la situation afin que ces parkings soient utilisés par les résidents.

soirée forum

Le public rappelle que les vélos sont un bon moyen de baisser le trafic motorisé et les nuisances. Cependant, c'est un moyen de transport trop dangereux :

- Il estime que l'aménagement de la rue de St Jean avec diminution du gabarit de la chaussée prêterait les déplacements en vélo
- à la rue du Devin-du-Village le vélo est serré entre les voitures et le parking, dangerosité qui fait qu'il n'est pas utilisé par les habitants.
- Un simple tracé jaune pour désigner une piste cyclable est considéré par le public comme un alibi, il provoque en fait un sentiment d'insécurité
- La baisse de gabarit de la chaussée amène des dépassements d'obstacles encore plus risqués : quel suivi à ce propos ?

M. Pagni précise qu'il reste à la disposition du forum pour une prochaine discussion publique.

Conclusion

Quand on pose des questions aux autorités, en général elles nous répondent. Le Forum peut agir, seulement si les habitants se mobilisent. Le forum est un espace d'information et de débat. Divers groupes d'action s'y sont constitués. Pour ceux qui souhaitent s'investir davantage sur le sujet, un groupe de travail « zone 30 » existe au sein du forum, qui pourrait élargir son activité à propos des parcs et d'une interpellation des TPG ; toute personne intéressée y est cordialement invitée.

Consulter aussi le site internet du forum et les panneaux d'affichage à côté des arrêts TPG du quartier (9 panneaux dans le quartier) ; ceux-ci relatent chaque mois les nouvelles du quartier.

Divers

Dernière intervention :

Il est rappelé qu'une négociation est en cours avec la population suite à l'abattage des arbres dans le quartier, afin de planter de nouveaux arbres. Une consultation aura lieu cet automne, si des personnes sont intéressées à y adhérer, s'adresser au forum.