

**Section genevoise du TCS
Groupement Transports et Economie
Association Feu Vert
Monsieur Jean-Pierre Lejeune, rue Carteret 10, 1202 Genève**

**LSI
Office des transports
et de la circulation
Rue du Stand 20
1204 Genève**

Genève, le 20 octobre 2004

Concerne : Opposition à l'enquête publique n° 2498 (FAO – 29.09.2004) relative à la zone 30 km/h du quartier de Liotard sur la commune de Genève

Messieurs,

Le 29 septembre 2004 est parue dans la Feuille d'Avis Officielle du canton de Genève l'enquête publique susvisée.

Après consultation du dossier précité, la Section genevoise du TCS, le Groupement Transports et Economie, l'association Feu Vert et Monsieur Jean-Luc Lejeune vous font part des observations suivantes :

1. Evaluation des zones 30 existantes

Conformément à l'article 6 de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontres (741.213.3 – ci-après Ordonnance fédérale), la vérification de l'efficacité des mesures adoptées doit être effectuée au plus tard une année après leur réalisation.

Pour permettre une évolution en matière de sécurité routière, il est indispensable de procéder à de nouvelles mesures des vitesses pratiquées, ainsi qu'à une analyse des accidents, après la mise en service de chaque nouvelle zone. Conformément aux recommandations du bureau suisse de prévention des accidents (BPA), il est nécessaire de corriger les endroits critiques ou de revoir la hiérarchie du réseau routier, tout en garantissant une fluidité accrue sur le réseau primaire et secondaire.

Ces types de contrôle et d'évaluation doivent être impérativement réalisés à Genève, ce qui n'est pas le cas actuellement.

2. Hiérarchie du réseau routier et passages pour piétons

Le BPA recommande vivement de définir les routes à orientation trafic et les routes d'intérêt local lors de la création de zones 30. Cette particularité est fondamentale pour la problématique des passages pour piétons dans de telles zones.

La suppression des passages pour piétons (sauf exceptions pour des raisons de sécurité routière) est prévue dans l'Ordonnance fédérale afin de modérer la vitesse des véhicules tout en permettant aux piétons de pouvoir traverser la chaussée à tout endroit. L'existence de passages pour piétons dans de telles zones va à l'encontre de ce but car les piétons doivent alors traverser uniquement sur les passages jaunes qui se trouvent à moins de 50 mètres.

Dans les carrefours où le maintien des passages pour piétons est nécessaire, alors il y a lieu de vérifier si les axes routiers concernés ne doivent pas être exclus de la « zone 30 » conformément aux recommandations du BPA, notamment pour les axes à orientation trafic.

En revanche, en tout état et quel que soit l'axe, il est opportun de maintenir des passages piétons à proximité des écoles et sur les itinéraires des écoliers, conformément à l'Ordonnance fédérale.

D'autre part, les axes de circulation des lignes de transports publics doivent être exclus des zones 30, car lesdits transports ne devraient pas subir de diminution de leur régime de vitesse afin de ne pas affecter leur vitesse commerciale.

En l'absence de l'adoption de la carte officielle concernant à la hiérarchie du réseau routier selon la loi sur les routes (L 1 10), il est impératif de surseoir actuellement à tout projet de zone 30.

3. Procédure de réalisation et financement

Un règlement cantonal serait également le bienvenu pour définir une procédure officielle de réalisation des zones 30 et des zones de rencontre à Genève. Ce règlement devrait faciliter les démarches des communes intéressées en se basant sur l'Ordonnance fédérale tout en prévoyant des particularités liées à la situation genevoise.

Le financement de chaque nouvelle zone devrait être assuré pour garantir la mise en œuvre de toutes les mesures nécessaires, en fonction des objectifs préalablement définis dans un rapport d'expertise détaillé. Le budget devrait également tenir compte des analyses et contrôles des mesures ainsi que d'une réserve pour les éventuelles adaptations ultérieures.

4. Stationnement

Il est grave de constater que pratiquement chaque projet de zone 30 prévoit la suppression de places de stationnement. Or, la mise en œuvre des mesures de modération n'implique pas la suppression de places de stationnement, bien au contraire, la création de cases de stationnement en « épi » alternées, permet à la fois de modérer la vitesse des véhicules et de créer des cases de stationnement. Ce type de mesures doit être encouragé afin de respecter les principes constitutionnels relatifs au libre choix du mode de transport et au stationnement des usagers adaptés à leurs besoins (Cst Ge art. 160 A et 160 B).

5. Conclusion

Au vu des problèmes rencontrés lors de la mise en service de la zone 30 dans le quartier de Cluse-Roseraie, nous demandons de procéder à une évaluation sérieuse des zones 30 existantes afin de mettre en place les mesures correctives nécessaires si l'objectif principal recherché, soit l'amélioration de la sécurité des usagers, n'est pas atteint.

La détermination des axes à orientation trafic est un élément essentiel dans l'élaboration des zones 30, c'est pourquoi, il est souhaitable d'attendre l'adoption de la carte cantonale de la hiérarchie du réseau routier avant d'en définir de nouvelles.

Un règlement ou une procédure officielle de réalisation des zones 30 devrait être établie afin d'assurer un meilleur respect de l'Ordonnance fédérale tout en facilitant les démarches des communes.

Les soussignés demandent que la situation quant à la création des zones 30 soit analysée en profondeur selon les propositions exposées ci-dessus avant de créer de nouvelles zones.

De plus, ils s'opposent à ce que des axes des transports publics soient mis en zone 30, sauf exception particulière et justifiée.

Dans cette attente, nous nous opposons à la réalisation de cette zone 30 ainsi qu'à la création de toute nouvelle zone 30 à Genève.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Section genevoise du TCS, Monsieur Guy Zwahlen, Président

Groupement Transports et Economie, Monsieur Roald Quaglia, Président

Association Feu Vert, Monsieur Christian Buonomo, Président

Monsieur Jean-Pierre Lejeune, rue Carteret 10, 1202 Genève

Copie : Monsieur Pascal Pétroz, Président du Grand-Conseil