

Quartiers apaisés à faible circulation



Zone de rencontre étendue à accès restreint du Marzili, à Berne

Un modèle pour réorganiser le plan de circulation communal

De quoi parle-t-on ?

En centre-ville, dans les centres régionaux et dans les quartiers d'habitation, la politique cantonale de la mobilité et le Plan climat cantonal ont pour objectif une diminution significative de la circulation individuelle motorisée privée et du transit, afin de les rendre plus vivables, durables et marchables (cf. les références aux politiques cantonale et fédérale mentionnées dans les considérants de la proposition de motion type jointe en annexe). Pour y parvenir, la stratégie multimodale *Mobilités 2030* prévoit en particulier de réduire la trop grande perméabilité au transit que permettent les modèles actuels d'organisation de la circulation.

Cette problématique n'est pas propre à Genève, et de nombreuses villes européennes ont déjà adopté avec succès des dispositifs visant le même objectif. Si les mesures d'aménagement retenues sont diverses, celles qui présentent les résultats les plus probants, tout en étant relativement peu coûteuses, consistent à modifier le schéma de circulation antérieur, de manière à retenir à l'extérieur du périmètre à apaiser la circulation individuelle motorisée qui n'y a pas sa destination.

Le bilan positif tiré de ces expériences démontre qu'une amélioration importante du bien-être des habitants et de réduction des nuisances peut être obtenue de la sorte, sans pour autant péjorer trop fortement l'accessibilité des véhicules ayant une raison légitime de se rendre dans le secteur urbain concerné. Il serait donc peu compréhensible que Genève reste à l'écart de cette évolution générale, en ne s'attaquant pas rapidement à la mise en place des poches de quartier telles que préconisées dans la vision stratégique cantonale.

Il importe donc que les élu-e-s et chef-fe-s de service des communes genevoises se saisissent pro-activement de cette thématique et se dotent sans tarder d'une stratégie de mise en œuvre. Le présent document esquisse le cadre d'un possible plan d'actions en ce sens, articulé autour d'exemples convaincants de schémas de circulation révisés dans le but d'apaiser la circulation dans les quartiers.



1. Diffusion de la présentation « Quartiers à faible circulation »

Cette présentation est disponible sous le lien suivant :

...

Elle a pour objet d'illustrer différentes solutions convaincantes adoptées par des villes suisses et étrangères, en mettant en évidence leur faisabilité technique et leur adéquation aux objectifs poursuivis par la politique cantonale de la mobilité.

Outre l'information et la mobilisation des instances décisionnelles, la présentation peut servir de support lors des contacts à établir avec la société civile (associations de quartiers, commerçants, acteurs de la mobilité), en vue d'obtenir un soutien aussi large que possible aux aménagements requis par la généralisation de quartiers à faible circulation.

2. Adaptation des planifications existantes au modèle retenu

Partant du constat que les projets qui aboutissent le plus rapidement sont ceux qui s'insèrent aisément dans des programmes déjà engagés par les collectivités publiques, le travail de réflexion des instances communales devrait porter en premier lieu sur l'analyse des planifications existantes (plans directeurs communaux, PDQ, plans de circulation, plans directeurs des chemins pour piétons et des pistes cyclables), afin de déterminer dans quelle mesure elles préfigurent déjà la mise en place de quartiers à faible circulation ou y font au contraire obstacle.

Comme plusieurs des grandes communes urbaines sont actuellement en phase de révision de leur PDCom, l'actualisation de leur planification territoriale offre l'opportunité d'étudier et de programmer les poches de quartier à réaliser sur leur territoire. Il convient de souligner dans ce contexte que si les compétences décisionnelles en matière de circulation restent principalement en mains des autorités cantonales, l'art. 4 al. 3 de la LaLCPR prescrit aux communes d'inscrire dans leurs plans directeurs des chemins pour piétons « (...) des propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons ».

Une action volontariste des communes sur ce plan se justifie d'autant plus aujourd'hui au vu de l'évolution récentes des conditions-cadre :

- urgence climatique prononcée, dont découlent des échéances temporelles rapprochées pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

- compétence autonome acquise par les communes pour les réglementations locales de la circulation sur le réseau de quartier non-structurant.
- prise en considération des attentes et projets communaux dans les trains de mesures de mise en œuvre de la LMCE par le canton.

3. Mise à l'essai dans un quartier test

Passer avec succès de la phase de planification à la mise en œuvre requerra un certain nombre de conditions favorables, dont la réalisation doit être favorisée dès le lancement du projet.

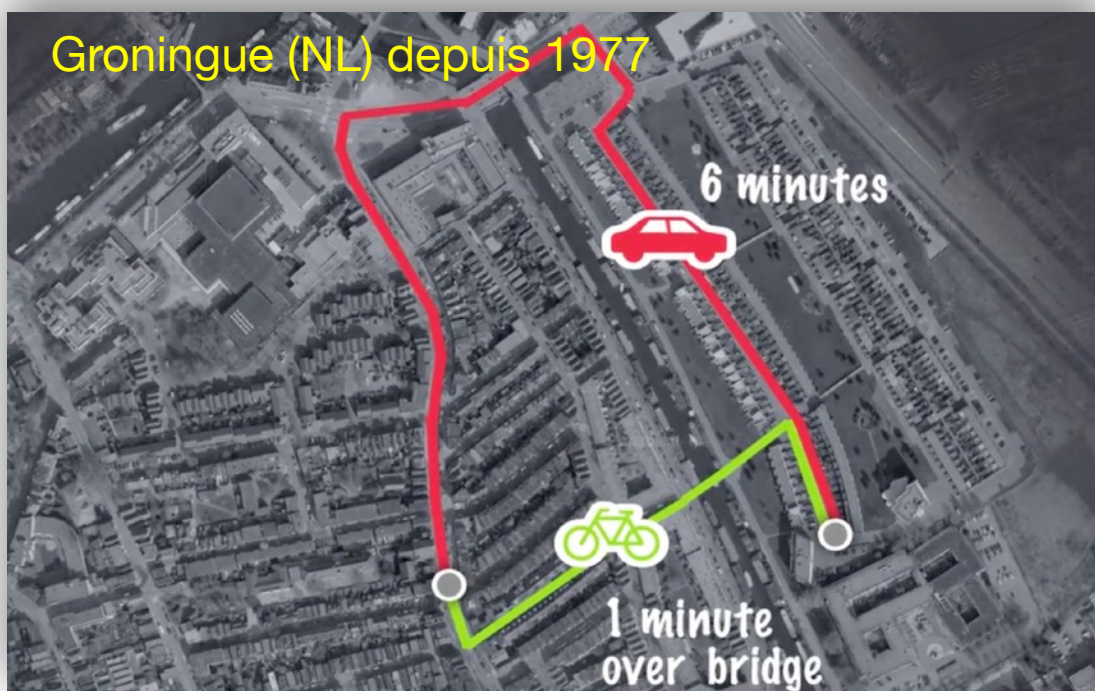
a) Afin de tester l'acceptabilité des changements de comportement attendus de la part des usagers, et de vérifier le réalisme des objectifs de limitation de la circulation retenus dans le plan climat cantonal, il est souhaitable de procéder à un essai dans un quartier-test. Un tel essai devra s'accompagner de mesures de suivi, puis d'une phase de bilan en concertation avec toutes les parties prenantes.

b) Choix judicieux du quartier test : il devrait s'agir d'un quartier dans lequel des mesures de modération de la circulation et/ou de piétonnisation sont déjà en vigueur, et dont les effets bénéfiques pourraient être fortement amplifiés par la limitation du transit. Si des attentes de mesures supplémentaires se sont déjà manifestées parmi les habitants (pétition, demande explicite de l'association de quartier, etc.), l'essai a d'autant plus de chances d'être bien accueilli.

On peut citer à titre d'exemples de quartiers test potentiels :

- Eaux-Vives (cf. prochain renforcement de la zone 30 avec inclusion de la rue des Eaux-Vives)
- Pâquis (cf. prochaine suppression du trafic entrant rue de Lausanne et rue de Montbrillant)
- Carouge
- Onex
- Lancy

c) Le soutien actif du Conseil municipal et/ou du Grand Conseil est à solliciter en amont de l'essai. Dans ce but, une proposition de motion type est jointe en annexe. Afin de maximiser les chances de constituer une alliance majoritaire, le texte devrait être porté par différents partis lors de son dépôt, et échapper si possible au clivage gauche-droite paralysant le plus souvent les politiques publiques de la mobilité.



4. Continuité et cohérence dans le déroulement du plan d'actions

Il est essentiel d'assurer un pilotage politique et technique cohérent lors de l'essai, puis lors de la généralisation du modèle dans l'ensemble des quartiers. La conduite en mode projet, la transparence du processus de suivi, et la désignation claire des instances et personnes chargées de la gouvernance et de la concertation, sont vraisemblablement les conditions les plus favorables à l'atteinte d'un résultat positif d'un tel programme.



Bases légales et références

1. [LMCE](#) (Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée)
2. [Le plan climat cantonal](#)
3. [Mobilité 2030 Stratégie multimodale](#)
4. [Ordonnance fédérale OPB](#) (Ordonnance sur la protection contre le bruit)
5. [Ordonnance OPAir](#) (Ordonnance sur la protection de l'air)
6. [La loi fédérale sur l'environnement](#) (LPE)

Annexes :

- Motion type
- Ressources Rue de l'Avenir

En ligne

- [Présentation Rue de l'Avenir longue HD](#) (81 diapos)
- [Présentation Rue de l'Avenir courte](#) (30 diapos)

Les photos sont de [Rue de l'Avenir](#)

février 2023

Les mots en [bleu](#) sont cliquables

Modèle de motion

Proposition présentée par les conseillers municipaux :
xxx, yyy

Proposition de motion

en vue de la création de quartiers apaisés - quartiers à faible circulation

Le Conseil municipal

Vu

La LMCE (Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée) qui stipule à son article 7 que l'accès à la zone 1 est restreint et que le transit est fortement restreint en zone 2

Le plan climat cantonal qui prévoit

- de réduire de la circulation individuelle motorisée de 40 %
- d'agir « au niveau des quartiers en vue de la réduction des émissions de CO₂, de l'adaptation au changement climatique et d'une habitabilité renouvelée (sociale, économique et environnementale) ». Déploiement 2024 - 2030

Mobilité 2030 qui prévoit que

- « supprimer le transit dans les quartiers est une mesure prioritaire ».
- « l'apaisement général de la circulation et sa réduction dans les quartiers doit aussi améliorer de façon conséquente la situation sur le plan du bruit urbain ».

L'ordonnance fédérale OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit) qui prévoit l'obligation pour les cantons et communes d'assainir leur réseau routier en matière de bruit routier.

L'ordonnance OPAir (Ordonnance sur la protection de l'air) qui demande de respecter les normes OPAir pour protéger « l'homme, les animaux et les plantes, leurs biotopes et biocénoses, ainsi que le sol, des pollutions atmosphériques nuisibles ou inconfortables ».

La loi fédérale sur l'environnement (LPE) qui prévoit à son article 11 que « les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions) ».

Considérant

que le transit parasite dans les quartiers d'habitation pèse sur la qualité de vie des habitants, augmente le bruit, la pollution de l'air et l'insécurité routière.

demande

dans un premier temps de mettre en place un quartier apaisé - quartier à faible circulation pilote, en concertation avec les associations et les habitants concernés.

dans un deuxième temps de généraliser la mesure

d'inclure dans le plan directeur communal la notion de « quartier apaisé à faible circulation ».

Exposé des motifs

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux

Les zones à faible circulation - quartiers apaisés

- Barcelone : les superîlots et les quartiers à faible circulation
- Berlin : initiative populaire pour un centre sans voiture
- Berne : zones de rencontre à la demande
 - Zones de rencontre étendues
- Ljubljana : ville amie des piétons
- Louvain - Leuven : cœur de ville apaisé
- Gand - nouvelle ville modèle
- Grande Bretagne
 - LTN Zones à faible circulation
 - Londres : péage urbain
 - Londres : zone environnementale
 - Oxford : péage urbain
- Milan
- Oslo
- Pays-Bas
 - Amsterdam : réduction de l'accès au centre-ville
 - Amsterdam coupure d'un axe routier
 - Amsterdam - Helsinki : une application
 - Groningue : les pionniers en Europe
 - Delft : woonerf étendu à faible circulation
 - Eindhoven : restriction d'un axe vers le centre
 - Filtres modaux
 - Suppression du transit parasite
 - Utrecht : ville d'avenir
- Région bruxelloise : vers les quartiers apaisés et à 30
- Vauban - Fribourg-en-Brisgau
- Vittoria-Gasteiz (Pays basque) : superîlot
- ZTL italiennes avec Ferrare, Padoue et Turin
- Zones environnementales : Londres, Milan et plus
- Évasion de la circulation, Réduction de la circulation, Révolution sans voiture



Outils et ressources

Les galeries de photos (en haute définition et libres de droits) :

Berne, Barcelone, Valence, Pays-Bas, Milan, Turin, Paris, Brême

- Filtres modaux aux Pays-Bas : 53 exemples à Delft, Groningue, La Haye, Houten, Maastricht, Rotterdam et Utrecht
- Filtres modaux à Amsterdam

Conférence en ligne et publication

- Conférence en ligne *Ville apaisée, nouveaux usages urbains*» Bonnes pratiques en Europe de zones à accès automobile restreint
- Bulletin Rue de l'Avenir 1/2022 *Pour des quartiers à faible circulation*