

POSTULAT

Pour la transformation de certaines zones 30 en tronçons limités à 30km/h

Vu le Plan Directeur des Chemins pour Piétons et Schéma Directeur du Réseau Cyclable N° 29'873 de la Commune de Plan-les-Ouates, adopté par le Conseil municipal le 22 janvier 2013 et par le Conseil d'Etat le 10 avril 2013,

vu le constat de saturation des grands axes routiers de notre Commune,

vu la volonté de dissuader le trafic de transit au sein des quartiers,

vu la volonté d'améliorer la sécurité sur nos chemins communaux,

vu la volonté d'améliorer la qualité de vie en diminuant le bruit routier et en améliorant la qualité de l'air,

vu l'instauration en zones 20km/h et 30km/h de certaines portions du réseau routier communal pour répondre aux constats et volontés précités,

vu que ces zones sont largement fréquentées par des piétons et des personnes à vélo,

vu leurs emplacements, au cœur des quartiers d'habitation, pour la plupart autour des écoles, permettant qu'elles puissent ainsi conserver leurs passages piétons,

vu les relevés de vitesses effectués par la police municipale au moyen des appareils de contrôle « visispeed » et la publication des résultats sur le site de la Commune,

vu les constats de non-respect des limitations instaurées (entre 6 et 29% des usagers, - et jusqu'à 42% à Arare),

vu l'impossibilité de mettre en place des mesures répressives au vu des contraintes imposées pour la validation de l'efficacité de ces zones et le temps nécessaire à l'atteinte du but,

vu l'impossibilité de vérifier que les vitesses relevées par nos visispeed sont conformes aux tests à effectuer (la vitesse maximale doit être inférieure à 38 km/h pour 85 % des véhicules) puisque les statistiques venant de ces appareils ne prennent pas en compte cette limite, mais seulement une fourchette de 31 à 40km/h).

vu la volonté de la Commune de ne pas cautionner les conduites à risque ni l'impunité,

sur proposition du PLR de Plan-les-Ouates,

Le Conseil municipal

décide

par 22 oui (unanimité)

De charger le Conseil administratif :

1. De dresser, pour l'ensemble des zones 20 et des zones 30 de la Commune, l'état d'avancement de la vérification des mesures et les résultats obtenus à ce jour.
2. Au vu des résultats du point 1 et des délais envisagés sur certains périmètres pour atteindre les buts fixés, d'évaluer quelles zones 30 situées sur le territoire communal pourraient quitter ce statut de « zone 30 » pour devenir des tronçons simplement limités à 30km/h.

3. De préciser les avantages et inconvénients que ce changement pourrait générer et de présenter les résultats des réflexions engendrées par les points 1 à 3 à la Commission Infrastructures et environnement.
4. D'engager avec la Police cantonale, par le biais du Contrat local de sécurité, un planning de contrôle par radar pour les zones 30 approuvées, ainsi que pour les zones ainsi limitées à 30km/h, notamment pour celles où la limitation est la moins respectée.
5. De faire publier sur le site internet de la Commune le résultat de ces contrôles (nombres de véhicules contrôlés, quantité et qualité des infractions).

Pour le PLR de Plan-les-Ouates :

Véronique Dubois, Sylvain Dupraz, Cédric Epenoy, Michel Favre, Pierre-Alain Gaud, Pierre-Antoine Rieben, Roberto Righetti.

EXPOSE DES MOTIFS

La Commune de Plan-les-Ouates subit une surcharge constante du trafic motorisé depuis de nombreuses années. Pour éviter les nombreux bouchons, de plus en plus d'automobilistes cherchent des voies de traverse leur permettant d'atteindre leur but plus rapidement.

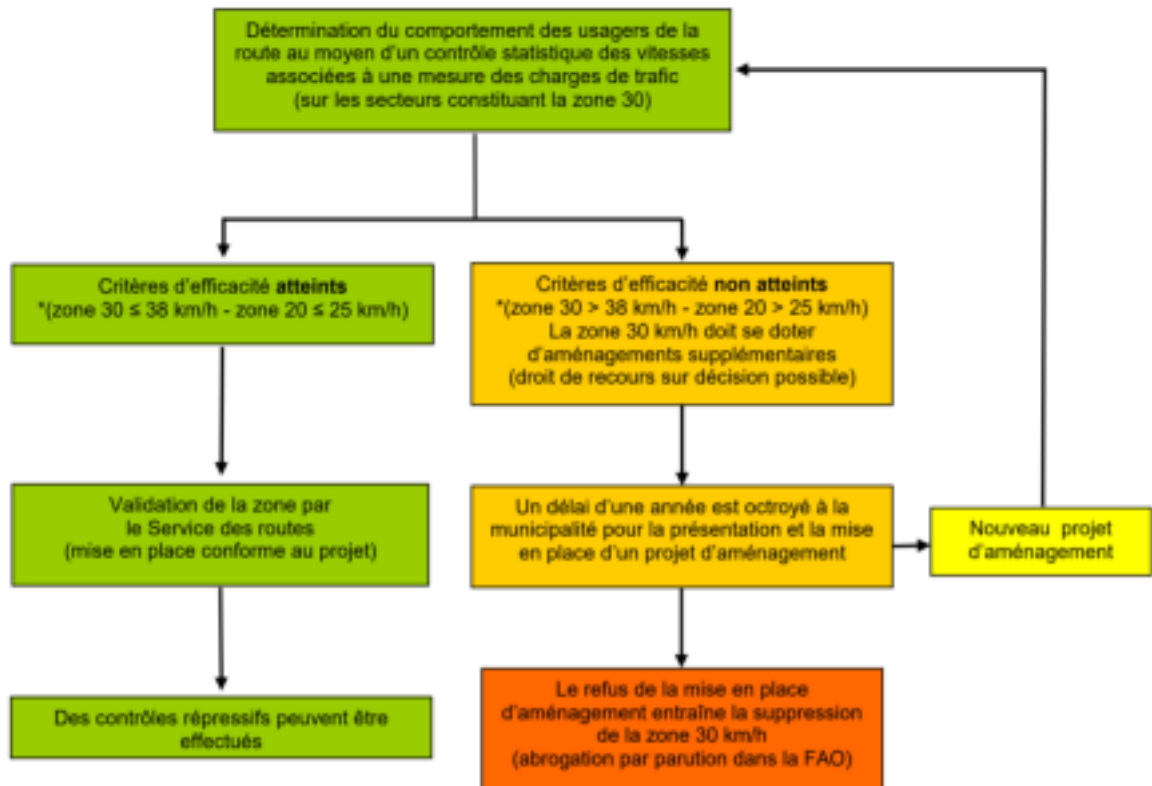
Ces comportements induisent une forte augmentation du trafic sur le réseau de quartier, mais également des nuisances (bruit, qualité de l'air) ainsi que de l'insécurité pour les piétons et vélos.

Afin de limiter ces impacts, certains chemins ont été mis en zones 30km/h il y a quelques années. Ces zones sont réglementées et leur efficacité doit être contrôlée une année après leur mise en service. L'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30) du 28 septembre 2001 précise dans son article 6 (section 3, contrôles des mesures réalisées) que : « L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires ».

L'un des objectifs est une vitesse maximale inférieure à 38 km/h pour 85 % des véhicules. Si le but n'est pas atteint ou seulement en partie, des mesures complémentaires doivent être prises, dans la mesure du possible immédiatement et au plus tard dans un délai d'un an.

La police ne réalise pas de contrôle de vitesse en zones 30 si l'objectif susmentionné n'est pas atteint et que l'aménagement des zones n'est pas conforme aux plans.

En résumé, une mise en conformité peut prendre plusieurs années ¹ :



Les résultats des relevés de vitesses effectués par la Police municipale ne permettent pas de déterminer si certaines zones sont dans la cible ou non, puisque la fourchette du dépassement est fixée de 31 à 40 km/h et que la limite pour le contrôle est fixée à 38km/h.

Ces relevés ne sont généralement pas non plus effectués sur une période courte telle que requise pour la vérification (1 semaine), mais parfois sur plusieurs mois. Les périodes plus longues laissant parfois apparaître de faibles pourcentages de vitesse excédentaire au vu du grand nombre de véhicules, mais ces faibles pourcentages équivalent tout de même à plusieurs centaines de voitures sur une année... (peut-être que ce sont toujours les mêmes d'ailleurs).

Afin de ne pas laisser ces excès perdurer encore plusieurs années et dès lors qu'il ne sera pas possible supprimer les lignes droites de certaines zones 30 pour les aménager avec des obstacles puisqu'ils rendraient le passage impossible aux bus TPG notamment, il nous paraît nécessaire de modifier la terminologie de certains tronçons en leur retirant leur appellation de zone 30 et en les limitant simplement à 30km/h. Cette alternative ne péjore en rien la sécurité des usagers, ni la qualité de vie puisqu'elle maintient un bas niveau de bruit et de pollution de l'air, mais elle permet à la police de procéder sans autre à des contrôles de vitesse.

Il nous paraît en effet que la vitesse doit être respectée sur ces tronçons, qu'ils soient en zone 30 ou simplement fixés à 30km/h. Les usagers qui les empruntent trop vite doivent être calmés dans leur ardeur, tout comme ils le seraient en zone 50 ou 80km/h.

Pour toutes ces raisons, nous vous recommandons d'accepter cette motion afin que le Conseil administratif nous revienne avec les réponses aux questions posées.

¹ https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dgmr/Documents_techniques/Signalisation/Contrôle_validation_zone_30.pdf