

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 15 octobre 2007 de MM. Simon Brandt, Olivier Fiumelli, Grégory Baud, Rémy Burri, Guy Dossan, M^{mes} Anne-Marie Gisler, Virginie Jordan, Patricia Richard et Christine Camporini, renvoyée en commission le 25 février 2008, intitulée: «Pour un véritable pont entre les Vernets et la rue de l'Ecole-de-Médecine!»

Rapport de M^{me} Salika Wenger.

La commission de l'aménagement et de l'environnement s'est réunie les 1^{er} avril, 6 et 13 mai 2008, ainsi que le 18 novembre 2008, sous la présidence de M^{me} Alexandra Rys. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier,

Rappel de la motion

Considérant:

- que l'actuelle passerelle des Vernets n'offre pas des conditions de sécurité et de circulation optimales pour ses usagers;
- le caractère éphémère de cette passerelle qui fut construite lors d'un exercice militaire en 1951;
- l'importance que prendra cet axe de circulation lors de la construction du futur quartier de la Praille et de la nouvelle affectation de la caserne des Vernets;
- la fragilité de sa structure porteuse et de son tablier qui a nécessité sa fermeture préventive lors des intempéries du mois d'août;
- la nécessité d'élargir les points de passage entre les deux rives à destination des transports publics;
- la possibilité d'un financement mixte avec le Canton si le nouveau pont des Vernets accueillait une ligne de trolleybus,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de:

- lui présenter un crédit d'étude d'un pont routier destiné à accueillir les circulations piétonnes, cyclistes, automobiles ainsi que d'éventuels transports publics, entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets. Ce pont serait à réaliser en prolongement de la rue de l'Ecole-de-Médecine, en lieu et place de l'actuelle passerelle;
- sécuriser si nécessaire et dans les temps requis l'actuelle passerelle, car elle fait partie des tracés piétonniers prévus dans le cadre des événements liés à l'Euro 2008.

Audition des motionnaires

M^{me} Gisler prend la parole et déclare que cette motion est sortie après la fermeture de la passerelle. Cette dernière n'était pas idéale lorsqu'elle était en fonction et ne pourra pas être sécurisée à l'avenir. La requalification de la caserne et la zone industrielle des Acacias qui va être modifiée justifient la création d'un véritable pont. Ce dernier devrait pouvoir accueillir les transports publics. La passerelle actuelle relève de la Ville de Genève. L'idée serait de créer un pont dans le prolongement de la rue de l'Ecole-de-Médecine, sans le décrochement existant. La proposition de la Fondation Hans-Wilsdorf permettrait à la Ville de faire des économies intéressantes.

Audition de M. Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité

La motion demande au Conseil administratif la création d'un pont routier remplaçant la passerelle provisoire de l'Ecole-de-Médecine. Sur cette question, la Direction générale de la mobilité se borne à gérer les flux. Ce tronçon est classé en réseau secondaire. Le réseau secondaire a pour vocation de relier les différents quartiers entre eux. L'ancienne passerelle avait un trafic de 9500 véhicules par jour, soit un flux important, bien que moindre par rapport au trafic circulant sur les deux ponts se trouvant à proximité. Depuis que la passerelle a été fermée, le pont de Saint-Georges compte 3750 véhicules de plus par jour, en provenance de la route des Jeunes. De plus, la route des Acacias a vu une augmentation du trafic, liée également au développement de ce quartier. Cette passerelle a donc joué son rôle. Le quartier des Acacias est appelé à se développer sur 230 hectares et 20 000 emplois se trouvent déjà dans ce périmètre et ce chiffre pourrait doubler. Les logements devraient passer de 3000 à 9000 unités. Ce projet est donc considérable et la réflexion doit également porter sur la mobilité.

Le principe retenu pour le stationnement des collaborateurs des entreprises sera assez strict, mais il est clair que des déplacements professionnels sont à prévoir. Le pont qui est projeté sera donc important en tant qu'itinéraire secondaire. Le *masterplan* envisage deux autres passerelles, notamment pour les piétons et les vélos. Le pont de remplacement devra être dimensionné de manière à pouvoir accueillir des bus, mais il n'est pas nécessaire de prévoir des voies réservées pour les TPG. La Direction générale de la mobilité pense qu'il est pertinent de restituer cette passerelle, de préférence dans l'alignement de la rue de l'Ecole-de-Médecine.

Cette passerelle relie également la Jonction à la Jonction et la rue des Deux-Ponts va être modifiée.

M. Delacrétaz indique que le trafic va diminuer de 50% aux heures de pointe, soit de 30% par jour. Cependant, cette passerelle a pour fonction principale un trafic de quartier à quartier.

Ce pont pourrait être construit pour n'accueillir qu'une seule voie de circulation, qu'en est-il?

M. Delacrétaz indique que des comptages devront être réalisés. Un sens unique serait difficile à gérer et il n'est pas sûr que cette option résolve le problème. En outre, les TPG seraient également soumis à ce sens unique, ce qui est toujours relativement délicat.

Le trafic sur le pont de Saint-Georges ou aux Acacias est connu dans les deux sens, mais il est difficile de dire quelles seront les conséquences sur le quai Ernest-Ansermet. Il faudrait dès lors mandater une entreprise pour ce faire. Il est difficile de prévoir les besoins en trafic. Le trafic zéro est par ailleurs impossible à imaginer, puisque le trafic professionnel doit être maintenu pour des raisons économiques. Il est impossible d'évaluer quelles seront les entreprises qui viendront s'établir aux Acacias. Mais la rue des Deux-Ponts doit être assainie par la Ville de Genève et une réduction encore plus importante du trafic dans cette rue est envisageable.

Un nouvel axe se formera-t-il si la passerelle de l'Ecole-de-Médecine est orientée dans le prolongement de la rue?

Pour M. Delacrétaz, le but n'est pas d'augmenter la capacité ou la vitesse. Ce sont des feux et des aménagements qui permettront de modérer ces aspects.

Le risque est de voir les échanges entre les deux quartiers en difficulté. Il n'y aura pas véritablement d'augmentation du trafic par rapport à la situation préexistante. Un pont qui resterait décalé ne s'opposerait finalement pas à son utilité. La situation de la passerelle a sans doute un effet psychologique, mais cet itinéraire sera plus attractif puisque les rues avoisinantes bouchonneront.

Des problèmes ont-ils découlé sur les autres axes en raison de la fermeture de la passerelle?

M. Delacrétaz répond que la route des Jeunes a vu des bouchons importants.

Le chantier du tram va entraîner une période de perturbations importantes sur la rue des Deux-Ponts.

Ne serait-il pas possible de profiter de ce pont pour réduire le trafic dans la rue des Deux-Ponts ainsi que sur le quai Ernest-Ansermet?

La rue des Deux-Ponts est une des rues les plus sinistrées de la ville, mais il est important de préserver le trafic professionnel.

La ligne de bus D est en train d'être améliorée sur tout son tracé, ainsi que sur son passage à la douane et à Saint-Julien. Sa cadence devrait passer à dix minutes et une amélioration de la ligne 11 est également en cours de réflexion.

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, et de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département

M. Pagani indique que 300 000 francs ont été votés pour permettre à la passerelle d'être utilisée cet été. Les piles de ce pont sont saines, mais le tablier doit être entièrement refait. Cette passerelle sera piétonne lors de l'Eurofoot. L'évaluation a démontré qu'il serait nécessaire de refaire toutes les berges, afin de rehausser la passerelle. Il serait ainsi possible de remettre en état cette passerelle pour une durée de trente ans grâce à de nouveaux procédés de béton. La surélévation permettrait à la passerelle d'être ouverte tout le temps. La Fondation Hans-Wilsdorf a proposé une somme de 10 millions puis de 15 millions pour créer un pont à la place de la passerelle. Le Conseil administratif a accueilli avec bienveillance cette offre, mais des contraintes existent, comme les normes OPBruit. Le projet Wilsdorf prévoit un pont et non une passerelle. Par ailleurs, la rue des Deux-Ponts doit être assainie et il ne faudrait plus que 5000 voitures passent quotidiennement dans cette rue. Les reports de trafic du quai Ernest-Ansermet et de la route des Acacias risquent, dès lors, d'accroître le trafic passant par ce pont. Le projet Wilsdorf propose un pont haubané, ce qui n'est pas l'usage à Genève.

M. Macherel indique que le Conseil administratif aurait souhaité un concours d'architecture pour ce projet. Il montre alors le projet de pont de la Fondation Wilsdorf. Les piliers s'enfonceraient de 50 m dans le sol tout en présentant des piles très hautes. Cette profondeur n'est pas envisageable en raison des couches géologiques particulières de cette zone, et la hauteur paraît disproportionnée. La Fondation Wilsdorf n'est pas favorable à un concours d'architecture mais serait d'accord qu'une étude soit menée afin de proposer des variantes, de manière à obtenir un projet qui limite les impacts. La demande de la Ville vise également les déplacements doux sur ce pont, avec des trottoirs confortables et des pistes cyclables en site propre de part et d'autre, ainsi qu'une seule voie de circulation bidirectionnelle. A cet égard, une étude de circulation doit être faite afin de mesurer les impacts d'une nouvelle ligne de transport collectif. La Ville a payé les études environnementales et attend que l'Etat mette en place les dispositions qui s'en sont dégagées. La Ville ne fait pas opposition au tram, mais il est clair que la question de l'OPBruit représente une épine dans le pied importante. La Ville souhaite que la Fondation Wilsdorf paye une étude de circulation dans le périmètre afin de connaître les limites de trafic sur la rue de l'Ecole-de-Médecine. Le débouché de la passerelle sur le petit rond-point provisoire est dangereux et entraîne un grand nombre d'accidents. Il sera nécessaire de sécuriser ce lieu si un

nouveau pont est construit. Il convient, par ailleurs, de prendre en compte le projet de coulée verte qui longe l'Arve.

M. Macherel indique que l'idée d'une passerelle et d'un pont routier en parallèle n'est pas pertinente, puisque le principe tend justement à éviter un pont uniquement routier. C'est la Direction générale de la mobilité qui décide des sens de circulation, même si la fondation donnait son accord à l'idée d'un sens unique.

Faut-il envisager une structure aussi importante alors que le projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) n'est encore qu'au stade du *masterplan*?

M. Pagni dit que la collaboration avec la fondation est bonne, mais que toute une série de choses doivent encore être réglées. M^{me} Burnand avait déjà tenté de réaxer cette passerelle et l'exercice avait échoué. Une simple réfection de cette passerelle éviterait de rouvrir le débat, mais la proposition de la Fondation Wilsdorf a engagé une nouvelle réflexion.

Audition de M. Pascal Ganty, directeur du développement et ingénierie aux Transports publics genevois (TPG)

M. Ganty indique que ce projet est intéressant, puisqu'il pourrait être judicieux d'avoir la possibilité de passer sur cette passerelle avec des bus articulés, même si ce n'est pas le cas à présent. Le quartier est appelé à se développer et il n'est pas exclu qu'une offre complémentaire soit proposée. Cette possibilité pourrait être également envisagée lors des événements se déroulant à la piscine. Les TPG pensent qu'il est prudent de préserver l'avenir. La passerelle actuelle ne peut supporter le poids des bus. Il serait regrettable de calibrer une ligne sur un goulet; les minibus utilisés dans la Vieille-Ville représentent un cas particulier. Les TPG ne sont pas partie prenante dans le PAV, mais ils sont quelquefois consultés par rapport à ce projet. Le poids est un facteur important, car un bus pèse 28 tonnes et une largeur de chaussée de 3,5 m lui est nécessaire. Le projet qui est proposé n'envisage pas de voie réservée aux bus.

Des mesures conservatoires devraient être prises pour faire passer un trolley-bus. Mais ce serait plus compliqué, car il faudrait intégrer les lignes de contact dans le concept de l'ouvrage.

Audition de M. Silvio Albino, animateur de la Maison de quartier de la Jonction, et de M. Yves Khatchadourian, membre du comité

La liaison entre la Jonction et la Praille-Acacias est importante. La passerelle relie également la Jonction à la Jonction. Est-ce que la Fondation Wilsdorf a pris contact avec la maison de quartier?

M. Albino répond par la négative.

Comment voient-ils l'avenir de leur quartier?

M. Albino dit que cette passerelle a une grande importance et que la Maison de quartier de la Jonction cogère un terrain d'aventure voisin du centre sportif des Vernets avec la Maison de quartier des Acacias. Les enfants de 9 à 12 ans s'y rendent librement et il a été nécessaire d'organiser des sortes de pédibus lors de la fermeture de la passerelle. On attend la future passerelle de la Gravière avec impatience, puisqu'elle facilitera la traversée de l'Arve. La maison de quartier souhaite évidemment que la passerelle des Vernets demeure, puisque ce passage reste le plus sûr pour le moment. Cependant, les lieux sont dangereux, notamment le carrefour du côté de la rue de l'Ecole-de-Médecine. La Direction générale de la mobilité a été avertie par la maison de quartier des dangers existants. Plusieurs personnes sont venues visiter le site. La gestion de la circulation demeure le point le plus important dans cette problématique.

Les habitants ne s'opposent pas à cette passerelle de la Gravière.

Y a-t-il des remarques à faire sur la circulation et la gestion du quartier?

M. Albino dit que ce sont surtout les parents d'élèves qui travaillent pour la sécurisation du quartier en lien avec les îlotiers, et les traversées piétonnes de la rue des Deux-Ponts sont souvent pointées du doigt. La population attend beaucoup des aménagements du tram. Les appartements se trouvant à la pointe de la Jonction sont très abordables et de nombreuses personnes âgées y vivent. M. Moutinot a reçu les représentants de la maison de quartier en son temps à propos de ce projet.

Il y a eu deux pétitions qui ont été déposées. La dernière date d'il y a cinq ans et visait à éviter le trafic sur cette nouvelle passerelle, d'autant plus que le Théâtre du Loup ne supporterait pas un excédent de bruit.

Discussion

Une commissaire radicale remarque qu'une autre solution serait le maintien d'une passerelle pendant trente ans, à l'échéance desquels la question se poserait à nouveau. La Fondation Wilsdorf envisage simplement de remplacer la passerelle actuelle par un pont plus confortable. L'accès du côté de la rue de l'Ecole-de-Médecine est dangereux, comme l'ont relevé plusieurs personnes. La circulation semble finalement un point indépendant de la problématique de la passerelle. Les relations entre la Ville et la fondation semblent bonnes et laissent présager une concrétisation. Pour elle, ce projet semble valide.

Une commissaire des Verts remarque que cette motion ne veut plus rien dire et qu'il serait nécessaire de la modifier afin de la faire coller à la réalité.

La représentante d'A gauche toute! déclare, quant à elle, qu'il est généreux de la part de la fondation d'offrir ce pont, mais l'urbanisme relève des collectivités publiques et non de sociétés privées. Ce pont risque de constituer une nouvelle pénétrante, ce qui n'est en l'occurrence pas le vœu de la Ville. De plus, la passerelle peut remplir son rôle en attendant le développement d'un *masterplan* digne de ce nom pour le nouveau quartier du PAV. A gauche toute! n'entrera pas en matière sur cette motion.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre mentionne que le maintien de cette passerelle posera d'autres problèmes à l'avenir, puisque des structures seront forcément construites à proximité. La démarche de la fondation n'est pas un problème, puisque la Ville a son mot à dire. Le tram Cornavin-Onex-Bernex est en construction et il sera peut-être nécessaire de faire passer des bus sur cette passerelle, ce qui est impossible pour le moment.

Une commissaire libérale indique que ce quartier va se développer et qu'il sera nécessaire d'accroître le trafic. Cette passerelle ne vaudra plus rien dans trente ans, alors que le pont peut être financé complètement par un mécène. Il n'y a aucune raison de s'opposer à ce projet.

Un représentant du groupe socialiste indique que son parti a conscience de l'essor de ce quartier, mais il se soucie notamment de la qualité de vie de ses habitants. Il est important d'imaginer d'autres modes de transport que la voiture. Ce projet de pont est intéressant, mais il serait nécessaire de modifier la motion afin de mettre des cautions. Ce projet sert probablement les intérêts de Rolex et il semble légitime de se demander pourquoi ce projet serait accepté et pour qui. Dans quelle mesure serait-il possible de négocier avec la Fondation Wilsdorf, car il n'est pas envisageable d'accepter n'importe quoi?

Audition de M. Pierre Mottu, président du conseil de la Fondation Hans-Wilsdorf

M. Mottu indique que la passerelle actuelle est devenue dangereuse et qu'elle demeure souvent fermée. Il ajoute avoir discuté avec M. Amsler d'un éventuel projet avant de prendre contact avec M. Mark Muller. Il signale, en effet, que, l'autorisation devant venir du Département des constructions et des technologies de l'information, il lui semblait préférable de s'adresser au Canton en premier lieu.

M. Mottu n'a pas d'autres déclarations à faire et préfère répondre aux questions des commissaires.

Pourquoi avoir imaginé un pont haubané?

M. Mottu dit qu'il ne s'agit évidemment pas de la dernière solution et que cette proposition représente un scénario éventuel. Il s'agit surtout d'un pavé dans la mare. Il précise toutefois ne pas vouloir de pilier dans l'Arve, en raison des troncs d'arbre et des crues.

Pourquoi la fondation s'intéresse-t-elle tellement à cette passerelle et l'offre qui est faite ne sert-elle pas les intérêts de Rolex?

M. Mottu indique que la Fondation Wilsdorf a beaucoup investi dans le Grand Théâtre, par exemple, et que sa vocation est justement de financer des projets d'intérêt public. La fondation ne peut pas proposer la traversée de la rade, mais la traversée de l'Arve est envisageable. La passerelle actuelle n'est pas une fierté et se révèle simplement dangereuse.

Quelle est la raison d'un cadeau de 15 millions?

M. Mottu relève que la fondation n'y gagne rien. La fondation a financé de nombreux travaux, notamment un accès pour les handicapés au Grand Théâtre. Par contre, la fondation ne cèdera pas sur sa volonté de voir de larges pistes cyclables et des trottoirs généreux sur ce pont.

Existe-t-il un seuil financier?

M. Mottu répond par la négative.

Quels sont les contacts avec les magistrats?

M. Mottu dit avoir eu de la peine à les rencontrer.

Les relations sont-elles bonnes?

M. Mottu dit qu'une réunion s'est déroulée le 30 avril en présence de M. Pagani, de M. Maudet et de M. Tornare. Une lettre en six points a été adressée à la fondation afin de lui indiquer quelles étaient les contraintes de la Ville. La fondation est d'accord avec ces six points. La fondation ne souhaite pas de concours d'architecture, afin d'éviter un projet risquant de ne pas lui plaire.

Le décalage de la passerelle avec la rue de l'Ecole-de-Médecine représente-t-il un problème pour la fondation?

M. Mottu dit que la question devrait être posée à un ingénieur de la circulation. Il serait préférable que ce pont se trouve dans le prolongement de la rue afin d'éviter les accidents. Il remarque, ensuite, s'être engagé auprès de M. Pagani pour ne pas faire de communication sur ce sujet sans son accord.

Discussion

Une commissaire socialiste remarque que le choix porte finalement sur deux solutions, plus ou moins confortables. Néanmoins, il ne faudrait pas obliger la population à passer sur cette passerelle pendant encore trente ans en jouant les Winkelried.

La présidente ne croit pas qu'il soit possible de parler de pénétrante, puisque emprunter la rue de l'Ecole-de-Médecine signifie sortir d'un axe important. De plus, chaque franc que la Ville peut économiser est un franc pouvant être utilisé pour d'autres prestations.

Une représentante libérale se déclare édifiée par la dernière audition, qui l'a mise mal à l'aise en raison de l'accueil qui a été réservé à M. Mottu. La Ville a des priorités comme le logement ou les personnes âgées, et il est inimaginable de pouvoir «emmerder les généreux donateurs». Est-ce que le Conseil administratif veut s'octroyer la gloire émanant d'un projet de ce type?

Une commissaire démocrate-chrétienne partage cette opinion et se moque du fait que ce pont serve les intérêts de Rolex qu'elle préfère voir à Genève plutôt qu'à Lausanne. Un minimum de bon sens est nécessaire par rapport à ce projet dont les avantages sont si évidents. Par ailleurs, il convient d'être réactif et d'anticiper les besoins futurs. Elle ne comprend pas cet état d'esprit qui rejette le privé.

La présidente pense que personne n'a été irrespectueux avec M. Mottu. Par contre, il est curieux que M. Mottu ait été reçu par le Conseil administratif une semaine avant la séance de la commission.

Une commissaire des Verts pense que l'idéal serait de maintenir la passerelle actuelle et de la fermer à la circulation. Elle a conscience que cela n'est pas possible et elle remarque que les avantages de ce projet sont nombreux.

A gauche toute! remarque qu'il n'y a, pour le moment, que des hypothèses de travail et une motion, ce qui ne représente au final que peu de chose. Il faut simplement demander au Conseil administratif de continuer les discussions sur cette traversée de l'Arve et trouver une solution qui ne crée pas une nouvelle pénétrante en ville.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre dit que, à la place de M. Mottu, il se serait demandé s'il était judicieux de venir à cette audition. La fondation veut faire un cadeau à la Ville et il ne faut pas y voir une quelconque malveillance. Il est en faveur de cette motion qui a le mérite de faire avancer le dossier.

Une commissaire des Verts propose alors l'amendement provenant de l'Alternative et remplaçant les deux invites par: «Le Conseil municipal demande

au Conseil administratif de continuer la discussion sur la construction d'une nouvelle traversée entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets, à condition qu'elle soit réservée à la desserte interquartier et aux TPG, moyennant des aménagements de modération du trafic, avec une meilleure sécurité cyclable et piétonne des accès à cette traversée et sur celle-ci.»

La représentante radicale dit que cette motion n'a rien d'inutile et qu'elle lance simplement la discussion politique. La fondation n'a en outre pas d'exigence si ce n'est des points de détail comme la mobilité douce. Une modification des invites est effectivement souhaitable, compte tenu des délais. Il suffirait de compléter la première invite.

Un commissaire libéral dit que ce projet n'a rien d'abstrait et que les grosses entreprises emploient de nombreuses personnes auxquelles il convient aussi de penser.

Un commissaire socialiste pense que des idées émergent de ce projet et qu'il ne faut pas prêter d'intentions malveillantes à l'Alternative. Cependant, la question portant sur la raison d'un tel cadeau est légitime et pertinente. Les réponses de M. Mottu à cet égard sont rassurantes. Ce commissaire n'est pas opposé à un pont ou à la participation de privés dans une entreprise de ce type. L'amendement qui est proposé par l'Alternative permettrait au Conseil administratif de négocier ce pont avec la fondation afin d'obtenir un espace piétonnier et cyclable sécurisé.

Le Parti libéral propose alors l'amendement suivant: «de poursuivre les pourparlers avec la Fondation Hans-Wilsdorf en vue de la réalisation d'un pont routier destiné à accueillir des circulations piétonnes, cyclistes, automobiles ainsi que les TPG, entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets. Ce pont serait à réaliser dans le prolongement de la rue de l'Ecole-de-Médecine, en remplacement de l'actuelle passerelle afin notamment de favoriser la desserte interquartier.»

L'Union démocratique du centre propose d'ajouter: «de tenir le Conseil municipal régulièrement informé de l'évolution des pourparlers».

Vote de l'amendement de l'Alternative: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de continuer la discussion sur la construction d'une nouvelle traversée entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets, à condition qu'elle soit réservée à la desserte interquartier et aux TPG, moyennant des aménagements de modération du trafic, avec une meilleure sécurité cyclable et piétonne des accès à cette traversée et sur celle-ci.»

Cet amendement est accepté par 8 oui (3 Ve, 3 S, 2 AGT) contre 7 non (2 UDC, 2 DC, 2 L, 1 R).

Vote des amendements de l'Entente:

- «– de poursuivre les pourparlers avec la Fondation Hans-Wilsdorf en vue de la réalisation d'un pont routier destiné à accueillir des circulations piétonnes, cyclistes, automobiles ainsi que les TPG, entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets. Ce pont serait à réaliser dans le prolongement de la rue de l'Ecole-de-Médecine, en remplacement de l'actuelle passerelle afin notamment de favoriser la desserte interquartier;
- de tenir le Conseil municipal régulièrement informé de l'évolution des pourparlers.»

Ces amendements sont refusés par 7 non (2 Ve, 3 S, 3 AGT) contre 7 oui (2 UDC, 2 DC, 2 L, 1 R) et 1 abstention (Ve).

Au vote final, la motion amendée selon la proposition de l'Alternative est acceptée par 8 oui (3 Ve, 3 S, 2 AGT) contre 7 non (2 UDC, 2 DC, 2 L, 1 R).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de continuer la discussion sur la construction d'une nouvelle traversée entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le quai des Vernets, à condition qu'elle soit réservée à la desserte interquartier et aux TPG, moyennant des aménagements de modération du trafic, avec une meilleure sécurité cyclable et piétonne des accès à cette traversée et sur celle-ci.