

**Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition intitulée: «Aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine».**

**Rapport de M<sup>me</sup> Sarah Klopmann.**

Cette pétition a été annoncée en séance plénière du Conseil municipal le 24 mars 2010 et renvoyée à la commission des pétitions. Cette dernière l'a étudiée lors de ses séances des 19 avril, 3 mai, 21 juin et 20 septembre 2010, sous les présidences successives de M. Rémy Burri et de Mme Silvia Machado.

Les notes de séances ont été prises par Mmes Nathalie Bianchini et Carol Köll.

**Préambule**

Dans le cadre de l'étude de la proposition PR-709: divers travaux à la rue de l'Ecole-de-Médecine, dans le cadre du projet de la Fondation Hans-Wilsdorf, la commission des travaux et constructions a aussi eu l'occasion d'entendre des représentants de l'Association des habitants de la Jonction.

**Texte de la pétition**

(Voir annexe.)

**Séance du 19 avril 2010**

*Audition des pétitionnaires, représentés par M. Michel Schweri, président de l'Association des habitants de la Jonction, et par M. Jean-Pierre Fioux, membre du comité de l'association*

L'Association des habitants de la Jonction, d'environ 70 membres et créée dans les années 1980, couvre l'ensemble du quartier qui se situe entre les deux cours d'eau, entre le pont de la Coulouvrenière, le boulevard Georges-Favon, la place du Cirque et l'avenue du Mail.

Dans ses statuts, il est dit que l'association cherche à améliorer la qualité de vie dans le quartier, promeut la participation citoyenne, développe un aménagement urbain favorable à la convivialité, une mobilité respectueuse de l'environnement et de la santé des habitants, favorise des logements économiques de qualité et la mixité sociale, et le maintien des équipements sociaux adaptés aux besoins des habitants.

L'association a invité les habitants riverains de la rue de l'Ecole-de-Médecine; ils ont rédigé ensemble le texte de la pétition. Celle-ci a donc été discutée par une vingtaine d'habitants, puis l'association a tenu une assemblée de rue, sous la forme d'un stand

permanent, pour en discuter largement. Cette pétition est bien portée par les habitant-e-s du quartier.

La rue de l'Ecole-de-Médecine compte entre 9500 et 10 000 passages de véhicules par jour (6000 en trafic de transit et le reste en trafic de proximité, d'après les chiffres qui leur ont été communiqués par les services de la Ville). L'ouverture du pont Wilsdorf, sans mesures d'accompagnement, risque d'augmenter la charge de trafic et d'aller à rebours de la volonté d'encourager la mobilité douce. Il est à rappeler que ce secteur compte près de 5000 habitants dans 2800 logements.

Le carrefour entre la rue de l'Ecole-de-Médecine et le boulevard Carl-Vogt est relativement dangereux; les feux n'étaient souvent pas respectés et il y a beaucoup d'infractions, notamment excès de vitesse, devant l'école de Carl-Vogt, qui se trouve à 50 m de ce carrefour. Les enfants ne sont pas en sécurité sur ce carrefour à cause de la charge de circulation.

Il y a donc, d'une part, un problème de danger et, d'autre part, un problème des nuisances sonores. Les communes, en tant que municipalités et propriétaires des routes, sont tenues de faire respecter les normes OPBruit (ordonnance sur la protection contre le bruit). Dès 2015, les communes seront amendables si ces normes ne sont pas respectées. Ces normes sont dépassées sur l'ensemble de la rue de l'Ecole-de-Médecine (68, 69 dB pour une limite fédérale fixée à 62 dB, ce qui est quatre fois la puissance sonore autorisée).

La rue de l'Ecole-de-Médecine est actuellement classée par le Canton en réseau secondaire, c'est-à-dire de liaison interquartier. La Ville a donc proposé un aménagement de mobilité douce sur la rue de l'Ecole-de-Médecine en lien avec la construction du pont Wilsdorf, proposition acceptée par le Conseil municipal.

Toutefois, il y a une clause de réversibilité sur l'aménagement prévu, et l'autorisation de construire concernant les travaux actuellement en cours dans la rue de l'Ecole-de-Médecine a été délivrée pour une rue dont le statut est en zone à 50 km/h, empruntable dans les deux directions. Le terme «réversibilité» implique des modifications possibles dans les deux sens, ce qui inclut la possibilité que la rue soit initialement aménagée sur la base d'une zone 50 km/h, qui pourrait, de manière réversible, repasser ultérieurement en zone 30 km/h. Mais cela inclut également la possibilité d'un changement inverse. Les pétitionnaires ne doutent pas que la volonté des autorités municipales aille dans le sens d'une mobilité douce, mais ils craignent la façon dont cette clause peut être interprétée.

Leur pétition va dans le même sens que la demande de la Ville de Genève, déposée auprès du Canton, de déclasser cette rue en zone de quartier, de façon à pouvoir l'aménager en zone 30 km/h et donc de limiter les nuisances sonores en limitant la vitesse des véhicules motorisés. Ils demandent également l'aménagement de deux sens uniques opposés afin d'éviter le trafic de transit entre la plaine de Plainpalais et le quai Ernest-Ansermet.

Les pétitionnaires rappellent que la rue des Deux-Ponts devrait passer de 40 000 passages de véhicules par jour à 20 000 après l'arrivée du tram et ils espèrent qu'une partie de ces personnes se retrouvera dans le tram, par transfert modal.

Toutefois, ils craignent que, si des grands ponts routiers se retrouvent entre cette rue et le pont des Acacias, ce trafic automobile de transit se reporte sur ces nouvelles infrastructures.

Ils aimeraient savoir ce qui est effectivement en cours de réalisation. Pour le moment, les autorisations de construire sont délivrées pour une zone 50 km/h, alors que la proposition PR-709 préconise, pour la rue de l'Ecole-de-Médecine, un aménagement en zone 30 km/h et propice à la mobilité douce. De plus, la clause de réversibilité (dans la proposition) laisse planer le doute sur la future répartition des voies de circulation sur le pont.

Par ailleurs, ils mentionnent que la participation citoyenne est souvent mise en avant, mais que, lorsque l'on s'adresse à l'administration, on reçoit souvent la réponse que les dossiers ne sont pas suffisamment dégrossis et que les gens seront contactés plus tard. Puis, une fois que tout est négocié, notamment entre l'Etat et la Ville, il n'est plus possible d'intervenir. C'est ce qui fait que la participation se retrouve souvent coincée entre le trop tôt et le trop tard.

Leur pétition soutient la volonté de la Ville, puisqu'il s'agit, pour l'aménagement des rues, de compétences croisées. Cette pétition a également été déposée auprès du Grand Conseil.

Un dernier souhait, un peu subsidiaire, est d'installer éventuellement des feux de signalisation sur le carrefour entre la rue Hans-Wilsdorf et la rue François-Dussaud.

Toutes les demandes des pétitionnaires sont voulues par la Ville, mais elles ne sont pas encore en force dans l'autorisation de construire actuellement à l'oeuvre.

Le 25 février 2010, une heure après avoir déposé leur pétition, les pétitionnaires ont appris l'existence d'une convention, signée en 2009 par M. Rémy Pagani pour la Ville de Genève et par M. Robert Cramer, alors en charge du Département du territoire. Cette convention, postérieure à l'autorisation de construire, liste les engagements de la Ville concernant l'ensemble du quartier de la Jonction, et plus particulièrement la rue de l'Ecole-de-Médecine. La Ville s'engage à modifier les schémas de circulation en aménageant des sens uniques tels que ceux qui viennent d'être évoqués, à installer des signalisations lumineuses, et à réaliser des aménagements de façon à induire la réduction de la vitesse et donc la charge de trafic bruyant. Quant au département cantonal, il s'engage à appuyer ces demandes, à entreprendre les démarches administratives à la demande de la Ville, et à transformer la rue de l'Ecole-de-Médecine et le pont Wilsdorf de façon à permettre la constitution d'un axe privilégiant les mobilités douces. Néanmoins, cette convention n'allant pas dans le sens de l'autorisation de construire, les pétitionnaires se demandent ce qui va primer.

Le problème réside dans le fait que le contenu de cette convention ne se retrouve pas actuellement dans l'autorisation, ni dans les travaux en cours. Les pétitionnaires demandent très concrètement que cette convention prime sur le reste et puisse engager une modification de l'autorisation de construire actuelle. En commission des pétitions du Grand Conseil, ils ont demandé que cette convention soit validée par leur conseil de façon à ce qu'elle soit intégrée à la politique des autorités de la Ville et du Canton.

Evidemment, ils souhaiteraient que ces mesures soient mises en place simultanément à l'ouverture du pont, prévue en 2012. On ne peut ouvrir un axe sans les aménagements de modération qui vont avec.

M. Fioux ajoute encore que leurs craintes ne sont pas infondées; il rappelle qu'il est prévu depuis plusieurs années la construction d'une passerelle uniquement piétonne entre l'entreprise Firmenich et l'avenue Sainte-Clotilde et que, toutefois, le Grand Conseil a voté, il y a six ou sept mois, un crédit d'étude pour transformer ce projet de passerelle en pont routier, contrairement à tous les engagements pris depuis cinq ou six ans.

Un commissaire rappelle que, lors de l'audition de l'Association des habitants de la Jonction à la commission des travaux, la discussion avait principalement porté sur la zone 30 km/h et le fait qu'elle voulait absolument éviter que le pont Wilsdorf ne devienne une voie de transit à la place d'une voie de desserte. M. Pagani avait alors annoncé qu'il était sur le point de signer avec le Canton la convention mentionnée préalablement. Cet objet a été voté en séance plénière le 1<sup>er</sup> décembre 2010.

### *Discussion*

Il est décidé d'auditionner M. Rémy Pagani en vue de mieux connaître la situation actuelle et pour qu'il fournisse d'éventuelles nouvelles informations, ainsi que la Direction générale de la mobilité (DGM) pour connaître les résultats de l'étude et le préavis qui a été donné, puisqu'une autorisation a été délivrée.

### **Séance du 3 mai 2010**

*Audition de M. Rémy Pagani, maire de la Ville de Genève chargé du département des constructions et de l'aménagement, et de M. Alain Macherel, codirecteur du département*

M. Pagani trouve cette pétition excellente, elle va tout à fait dans le sens des projets de la Ville. Il rappelle l'historique du dossier «pont Wilsdorf» et les volontés de la collectivité: un pont calibré (notamment pour éviter un éventuel report suite à l'assainissement de la rue des Deux-Ponts), qui serve tout d'abord les intérêts de la collectivité puis, éventuellement, les intérêts d'une fondation privée. La Fondation Hans-Wilsdorf et le département ont réussi à s'entendre.

Mais, pour la zone 30 km/h, il faut passer par le Conseil d'Etat puisqu'il a la haute main sur les réseaux de quartier et sur leur hiérarchie de façon générale. C'est pourquoi le département a demandé que des modifications soient inscrites dans l'autorisation de construire, notamment que ce pont soit une desserte de quartier. Ils n'ont pas obtenu satisfaction devant la Direction générale de la mobilité (DGM), mais ont fait en sorte que soit inscrit dans l'autorisation de construire que, en cas de non-respect des normes OPBruit (elles ne le seront de toute manière pas puisque c'est déjà le cas aujourd'hui), il faudra prendre des mesures pour atteindre ces normes. En outre, la déconnexion des rues (double sens unique se faisant face) fait également partie des conditions sur lesquelles ils se sont mis d'accord.

Puis le chantier a démarré sans rencontrer ni oppositions ni référendum.

Par ailleurs, il explique que la passerelle sur l'Arve (n.d.l.r.: celle dont il est question à la fin de l'audition précédente), qui devrait se situer à la sortie de l'Hôtel de police, côté du Théâtre du Loup, n'est actuellement qu'en état de projet et il rappelle que ce devra être une passerelle piétons-vélos.

M. Macherel constate que cette pétition s'adresse maintenant principalement au Conseil d'Etat et au Grand Conseil, puisque les signataires demandent à l'Etat de Genève d'autoriser la réalisation de trois mesures de modération du trafic demandées par la Ville. Il annonce que la Ville est relativement en bonne position dans ce dossier, car l'autorisation de construire, du 7 juillet 2009, a été accordée à la Fondation Hans-Wilsdorf, le requérant, pour un projet comprenant non seulement un pont, mais également des aménagements de part et d'autre de celui-ci. Et cette autorisation précise en toutes lettres que «les conditions figurant dans les préavis doivent être strictement respectées et font partie intégrante de la présente autorisation».

Dans les préavis figure celui du Service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (SPBR), qui mentionne que «la construction du pont est considéré, d'après l'OPBruit, comme une modification notable». D'après l'article 13 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit, un projet d'assainissement du tronçon de la rue de l'Ecole-de-Médecine doit être mis en place afin de normaliser la situation. Très clairement, dans le cadre de cette autorisation, il est demandé au département des constructions et de l'aménagement de présenter un projet pour assainir ce tronçon au sens de l'ordonnance. La Ville adressera formellement à la DGM, à la fin du mois de mai, une demande de déclassement de la rue en réseau de quartier, afin que l'on puisse en faire une zone 30 km/h, mesure qui, seule, ne sera pas suffisante; il faut mettre en place la déconnexion, c'est-à-dire intervertir le sens de circulation sur les deux tronçon de la rue de l'Ecole-de-Médecine.

M. Macherel explique que la DGM n'est pas encore acquise à cette mesure, bien qu'elle n'ait pas vraiment le choix vu qu'elle se doit de permettre le respect de l'OPBruit. Ou alors il faudrait que la DGM propose une alternative au projet d'aménagement qu'elle refuse, plus pertinent que celui de la Ville, qui permette d'atteindre les mêmes objectifs en matière de valeurs limites. Globalement, il y aura beaucoup moins de trafic avec la déconnexion, avec un léger report sur des rues adjacentes.

La seule demande soutenue par la DGM est celle de réguler le nombre de véhicules injectés dans l'axe rue Hans-Wilsdorf-pont Wilsdorf-rue de l'Ecole-de-Médecine par un feu qui remplacera l'actuel giratoire de la rue François-Dussaud.

Un commissaire demande si les personnes auditionnées pensent réussir à obtenir les décisions cantonales nécessaires avant l'ouverture du pont (printemps 2012) pour mettre en oeuvre les trois mesures citées, comme le demandent les pétitionnaires.

M. Macherel répond que la fondation souhaite terminer le pont pour la fin de 2011 mais que les travaux d'aménagements, eux, sont prévus pour le printemps 2012. Les

travaux prendront un peu plus de temps en raison de l'installation des collecteurs en sous-sol. Cet objectif sera difficile à atteindre, puisqu'il faut d'abord déclasser la rue en réseau de quartier, puis, après, déposer une requête complémentaire puisque l'autorisation de construire délivrée est pour une zone 50 km/h. Mais le projet fonctionnera également et, dans les mêmes gabarits, en zone 30 km/h. Ce changement n'implique qu'une modification de la peinture.

Il reste deux ans pour tout réaliser. C'est très court mais faisable, pour autant que l'Etat accepte.

### **Séance du 21 juin 2010**

*Audition de M. Alexandre Prina, chef du Service cantonal de l'organisation de la mobilité (ex-DGM).*

M. Prina explique que cette pétition a également été envoyée au Grand Conseil, qui a auditionné la DGM il y a quelques semaines. Le dossier de l'aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine est traité par la DGM depuis plus d'une année.

C'était d'abord une requête en autorisation de construire, en complément à l'aménagement du pont Wilsdorf. Ce dossier leur est d'abord parvenu sous la forme d'une demande de réaménagement du tronçon entre le boulevard Carl-Vogt et le quai Ernest-Ansermet qui prévoyait une modification de la voirie, tout en maintenant le système de fonctionnement actuel du secteur: le double sens de circulation et une régulation par feux du carrefour avec le boulevard Carl-Vogt, mais avec un réaligement du pont directement sur la rue de l'Ecole-de-Médecine.

La DGM a préavisé favorablement, une autorisation de construire a été délivrée. Celle-ci prévoyait, notamment, dans ses conditions, par la Direction générale de l'environnement, une demande d'assainissement de l'axe routier de la rue de l'Ecole-de-Médecine. Selon lui, c'est pour cette raison que le département des constructions et de l'aménagement a demandé qu'une convention soit signée entre la Ville et l'Etat, pour que les aménagements, qui devaient être envisagées, répondent à la problématique du bruit.

Il dit que cette convention prévoit que la Ville étudie un certain nombre d'aménagements, en vue d'assainir la situation du point de vue du bruit pour la rue de l'Ecole-de-Médecine et que l'Etat s'engage à examiner, en collaboration avec la Ville, les différents aménagements qui seront proposés, de façon à évaluer s'ils sont pertinents du point de vue du bruit et si, dans le fonctionnement global du système de transports, les mesures proposées peuvent convenir.

La situation est particulièrement complexe dans ce secteur. En effet, pour pouvoir mettre en place le schéma de circulation proposé, avec un double sens unique de circulation qui converge vers le boulevard Carl-Vogt, une réorganisation de la circulation est nécessaire dans ce secteur.

Actuellement, une partie du trafic qui emprunte ces rues est du trafic de transit desservant majoritairement la pointe du quartier Praille-Acacias-Vernets et l'autre partie, principale, reste un mouvement d'accessibilité au quartier de la Jonction. Dès

lors, il faudra une régulation des feux sur le tronçon entre la rue François-Dussaud et la rue Hans-Wilsdorf pour contrôler ce mouvement qui tourne à gauche depuis la rue François-Dussaud en direction de la rue de l'Ecole-de-Médecine.

Partant d'une solution qui paraît assez simple, ils se retrouvent dans une situation de gestion du trafic finalement assez complexe, qui a des répercussions bien au-delà de la rue concernée, si bien que, aujourd'hui, malgré les différents abondas qui ont été faits à l'étude de base de la Ville de Genève, la DGM juge nécessaire d'entreprendre une étude complémentaire.

M. Prina admet que, sur le papier, les choses fonctionnent assez bien, mais il existe des risques assez importants au sujet de la progression de la ligne de bus 11 et du tram. Aujourd'hui la DGM n'est donc pas en mesure de se prononcer en faveur ou en défaveur des trois demandes de la pétition.

Une commissaire, surprise d'entendre que, bien que la convention entre la Ville et l'Etat ait déjà été signée, rien n'est encore décidé, demande pourquoi l'Etat signe une convention avant d'être capable de se prononcer sur le fait d'en accepter ou pas la demande.

M. Prina répond que, si l'Etat avait pu s'engager sur la demande formelle, il n'aurait a priori pas signé une convention, mais autorisé le projet. Dans cette convention, la Ville et l'Etat s'engagent à différentes choses. Notamment, la Ville s'engage à étudier différentes possibilités et l'Etat à collaborer avec la Ville et à appuyer le projet en cours de développement. L'Etat de Genève doit porter un regard sur l'ensemble du système de transports, qui intègre aussi la problématique des transports publics.

Une autre commissaire demande alors ce qui se passera si l'étude montre qu'il faut faire autrement que ce qui a été autorisé.

M. Prina assure que, quoi qu'il arrive, l'autorisation, vu qu'elle allait dans le sens des premières propositions, a besoin d'un complément. Aujourd'hui, l'autorisation en force concerne un projet qui s'arrête au niveau du boulevard Carl-Vogt, alors que le schéma discuté va de l'avenue du Mail au quai Ernest-Ansermet.

Le projet, en tant que tel, comporte d'ailleurs une certaine réversibilité. Les aménagements proposés prévoient des trottoirs élargis qui permettraient une circulation dans les deux sens avec stationnement sur trottoirs (munis d'une bordure braise), ou qui, si le schéma de circulation souhaité par la Ville est mis en place, permettraient de profiter de cette largeur de trottoir supplémentaire en redescendant le stationnement sur la chaussée. Reste la situation entre la partie du boulevard Carl-Vogt et l'avenue du Mail, qui doit de toute façon faire l'objet d'un dépôt de requête en autorisation de construire.

Concernant la zone 30 km/h, M. Prina dit que la loi cantonale prévoit que seules les rues du réseau de quartier peuvent être inscrites comme telles. Aujourd'hui, cette rue fait partie du réseau secondaire. La Ville a donc demandé le déclassement de la rue de l'Ecole-de-Médecine en rue de réseau de quartier pour pouvoir aménager une zone 30 km/h.

## *Discussion*

Une commissaire souhaite revenir sur une question posée un peu avant, et avoue ne pas comprendre pourquoi, alors que la convention est signée et que le dossier en est à l'autorisation de construire, l'Etat souhaite une nouvelle étude. Elle trouve que cette méthode mériterait que l'on s'interroge.

Par ailleurs, l'audition des TPG est demandée et acceptée par la majorité de la commission.

### **Séance du 20 septembre 2010**

*Audition de M. Pascal Ganty, directeur du domaine d'activité développement et ingénierie aux Transports publics genevois (TPG)*

M. Ganty précise être en charge du développement du réseau en collaboration avec la DGM qui est son autorité organisatrice.

Pour les TPG, l'autorité compétente pour ce type d'équipement ou installation est bien la DGM à l'Etat de Genève.

M. Ganty précise que le carrefour avec feux à la place du giratoire est envisageable pour les TPG, mais il sera indispensable de vérifier que cela permette de maintenir ou améliorer la vitesse de progression des transports en commun.

Concernant une mise en double sens unique sur la rue de l'Ecole-de-Médecine, M. Ganty explique que les TPG peuvent également l'envisager, dans la mesure où il n'est pas prévu, en tout cas dans leur vision du développement des transports publics jusqu'en 2018, de faire passer une ligne de bus dans cette rue ou sur ce futur pont. Cela est inscrit dans le PCTC validé au mois de juin par le Grand Conseil. Cela dit, il se pourrait que la situation évolue à moyen ou long terme.

Au sujet des zones 30 km/h, les TPG souhaitent que les stops qui débouchent sur les rues dans lesquelles circulent des transports collectifs soient maintenus et que les passages piétons soient marqués pour rendre l'activité de leurs conducteurs plus aisée. Tenant compte de cela, et si les passages des TPG sont sans obstacles et permettent de maintenir la progression souhaitée, les TPG sont d'accord pour une zone 30 km/h dans ce secteur.

Le réseau TPG va fortement évoluer les prochaines années dans le secteur de la Jonction avec la venue du tram Cornavin-Onex-Bernex, puisqu'il y aura les trolleys qui passeront, entre autres, à double sens dans la rue du Vélodrome, le boulevard Carl-Vogt et la rue des Bains pour rejoindre le boulevard Saint-Georges. Ce seront deux lignes urbaines avec des fréquences, en heures de pointe, toutes les 7,5 minutes chacune, ce qui donnera des passages toutes les 3,5 à 4 minutes en heures de pointe. C'est le maximum de fréquence sur le réseau actuellement.



Suite à une question, M. Ganty, précise que l'idéal pour le tramway est un site propre. Pour les zones 30 km/h, il n'y a pas de règle idéale, chaque cas possède des particularités et mérite une réflexion propre.

### *Discussion*

Les Verts souhaitent renvoyer cette pétition au Conseil administratif. L'élément central est d'avoir une modération de trafic sur l'axe de l'Ecole-de-Médecine avec une zone 30 km/h. Les différentes auditions montrent qu'il n'y a pas d'obstacle à cela.

Une commissaire libérale veut dire, au nom de son parti, la déloyauté qu'elle trouve à laisser construire un pont par la Fondation Hans-Wilsdorf, avec le projet d'en limiter l'accès. Elle pense qu'il n'y a actuellement pas une circulation importante et que c'est une alternative de pouvoir passer par ce pont plutôt que par celui des Acacias ou la rue des Deux-Ponts, où il y aura une circulation plus limitée. Elle conclut en annonçant que son groupe refusera d'envoyer cette pétition au Conseil administratif, car les gens qui sont dans cette zone doivent pouvoir bouger sans être obligés de faire des circonvolutions épouvantables.

Il est alors rappelé par une commissaire des Verts que rien de cela ne se fait dans le dos de la Fondation Hans-Wilsdorf, que le fait que ce pont soit une liaison de quartier et pas un gros axe routier a été discuté et avalisé par la fondation.

Le groupe A gauche toute! renverra également cette pétition au Conseil administratif. Il est rappelé que ce ne sera pas un pont à grand trafic et que ce pont permettra aussi la circulation en mobilité douce.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre revient sur l'histoire des feux à l'intersection François Dussaud-Hans-Wilsdorf; il observe qu'il y aura un feu à l'angle de la route des Acacias-rue François-Dussaud, un autre à hauteur du chemin de la Gravière, puis encore un lorsque l'on débouche sur la route des Jeunes. Il conseille alors de synchroniser ces feux.

Par ailleurs, il émet des réserves en ce qui concerne la zone 30 km/h. Le chantier actuel construit des trottoirs assez larges, ce qui empêchera, selon lui, de rouler à une vitesse supérieure. Il pense que ces zones offrent une fausse sécurité aux piétons, notamment à cause de la suppression des signalisations, stop ou passages piétons. Néanmoins, lui et son groupe renverront la pétition au Conseil administratif.

Un membre du groupe A gauche toute! ajoute encore une remarque générale au sujet des feux de circulation: il demande de faire une réflexion sur la quantité de feux qui semblent parfois inutiles et causent des bouchons.

Une commissaire libérale renchérit en disant tout le bien qu'elle pense des giratoires, de leur grande utilité et efficacité pour régler le trafic, tout cela sans coût particulier autre que l'installation d'un giratoire.

Elle rappelle que cela va de pair avec une certaine notion de liberté, et qu'il faudrait arrêter de toujours contraindre les gens dans les moindres gestes de leur vie quotidienne.

Les socialistes pensent que les auditions permettent de soutenir les trois demandes de la pétition. Ils renverront la pétition au Conseil administratif.


Le groupe radical soutiendra, lui, le classement de cette pétition. Non pas parce qu'elle est inintéressante, mais parce que ces sujets ont déjà été étudiés et réfléchis tant par le Canton que par la Ville de Genève. Il semble donc prématuré au commissaire qui s'exprime d'insister auprès de l'exécutif pour qu'il mette ça en place. Il pense qu'il serait intéressant de reprendre ces discussions une fois la passerelle en place, pour évaluer l'impact sur le quartier et mieux gérer les éventuels problèmes occasionnés.

Le groupe démocrate-chrétien votera également en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil administratif. Leurs commissaires s'accordent avec plusieurs arguments émis. En ce qui concerne la zone 30 km/h, un commissaire du Parti démocrate-chrétien rappelle que la réduction de la vitesse entraîne une réduction du bruit et s'inscrit dans la conformité des normes OPAir et OPBruit.

Mis aux voix, le renvoi de la pétition P-245 au Conseil administratif est accepté par 11 oui (2 AGT, 2 S, 3 Ve, 2 DC, 2 UDC) contre 3 non (1 R, 2 L).

*Annexes:*

- texte de la pétition
- convention entre la Ville et le Département du territoire relative aux mesures de circulation dans le périmètre concerné

Ville de Genève	
Secrétariat du Conseil municipal	
	1 MAR. 2010
Atteint par:	
Copies:	

Conseil municipal de la Ville de Genève  
ATT Vera Figurek  
Présidente  
Palais Eynard  
Rue de la Croix-Rouge 4  
1211 Genève 3

Genève, le 25 février 2010

Concerne: Pétition sur le futur aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine

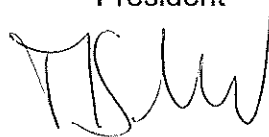
Madame la présidente,

Par la présente, nous portons à votre connaissance la pétition ci-annexée intitulée «Pour un aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine respectueux des habitants et de la mobilité douce». Elle a été lancée par l'Association des habitant-e-s de la Jonction et déposée ce jour à la Chancellerie d'Etat munie de 500 signatures, selon le reçu ci-joint.

Cette pétition est adressée aux Conseil d'Etat et Grand conseil du canton ainsi qu'aux Conseil administratif et Conseil municipal de la Ville de Genève en raison des compétences croisées concernant les dossiers de mobilité. Nous vous demandons d'informer le Conseil municipal de son contenu, de la faire examiner par la commission que vous jugerez compétente, d'auditionner les pétitionnaires et de nous faire connaître les suites que votre conseil entend donner à nos demandes.

Nous restons bien volontiers à votre disposition et à celle des conseillers municipaux pour de plus amples informations, discussions ou rencontres et, dans l'attente de vos décisions que nous espérons positives, vous prions d'agréer, Madame la présidente, nos salutations les meilleures.

Michel Schweri  
Président



Annexes: Formulaire vierge de la pétition «Pour un aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine respectueux des habitants et de la mobilité douce»  
Copie du reçu de la Chancellerie d'Etat

## Pour un aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine respectueux des habitants et de la mobilité douce

### Pétition au Grand conseil et au Conseil d'Etat, au Conseil municipal et au Conseil administratif de Genève

Depuis quelques années, en raison de son piteux état, le pont routier qui enjambe l'Arve et relie les rues de l'Ecole-de-Médecine et Hans-Wilsdorf est en sens unique vers la Jonction.

La Fondation Hans Wilsdorf a conçu et financé la construction d'un nouveau pont à double sens routier, qui remplacera l'existant dès le printemps 2012. Dès lors, le trafic automobile pourra traverser l'Arve dans les deux sens en évitant les mesures de modération du trafic et de transfert modal mises en place sur les ponts des Acacias et de Saint-Georges. Cette infrastructure irait donc à l'encontre des mesures de réduction du trafic de transit récemment aménagées pour améliorer le cadre de vie en ville si aucune mesure d'accompagnement n'est prise en parallèle.

Souhaitant rester fidèle à ses principes, la Ville de Genève a déposé, en novembre 2009, auprès de la Direction générale de la mobilité, des propositions de modification des schémas de circulation sur les rues de l'Ecole-de-Médecine et Hans-Wilsdorf pour se prémunir des reports de trafic de transit mentionnés plus haut. Elle demande:

- 1) une régulation du nombre de véhicules allant dans le sens Vernets => Jonction par un carrefour à feux à la place du rond-point François-Dussaud;
- 2) l'impossibilité de parcourir toute la rue de l'Ecole-de-Médecine par une mise en double sens unique, d'une part, du quai Ernest-Ansermet vers le boulevard Carl-Vogt et, d'autre part, de l'avenue du Mail vers le boulevard Carl-Vogt;
- 3) le déclassement de la rue de l'Ecole-de-Médecine en réseau de quartier afin de pouvoir l'aménager en «zone 30» (limitée à 30km/h) et créer ainsi une seule entité à modération de trafic entre le quai Ernest-Ansermet, l'avenue du Mail, le boulevard Saint-Georges et l'avenue Sainte-Clotilde.

La construction du nouveau pont est en cours tandis que les trois demandes précitées restent toujours en attente d'une réponse de l'Etat de Genève.

**Aussi, les signataires de la présente pétition demandent à l'Etat de Genève d'autoriser la réalisation des trois mesures de modération du trafic de transit demandées par la Ville de Genève et à cette dernière de les mettre en œuvre préalablement à l'ouverture du nouveau pont Hans-Wilsdorf.**

NOM	PRENOM	ADRESSE	NPA	SIGNATURE

A retourner à l'AHJ (adresse ci-dessus) avant le 15 février 2010. Merci pour votre soutien!

# Convention

entre

La Ville de Genève, représentée par Monsieur Rémy Pagani, Conseiller administratif en charge du Département des constructions et de l'aménagement sis 4, rue de l'Hôtel-de-Ville, 1204 Genève,

(ci-après : la Ville de Genève)

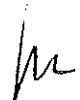
et

Le Département du territoire, représenté par Monsieur Robert Cramer, Conseiller d'Etat en charge du Département du territoire sis 2, rue de l'Hôtel-de-Ville, 1204 Genève,

(ci-après : le département)

relative aux mesures de circulation dans le périmètre de la rue des Deux-Ponts, quai E. Ansermet, boulevard du Pont d'Arve, avenue du Mail, place du Cirque, boulevard St-Georges, y compris le pont Hans-Wilsdorf (ex passerelle de l'Ecole-de-Médecine), ainsi qu'à la gestion des carrefours rue Hans-Wilsdorf - rue François Dussaud et rue François Dussaud - rue Boissonnas (ci-après : le périmètre).

\*\*\*\*\*



## Préambule

Le 26 janvier 2009, la Ville de Genève et la Fondation Hans-Wilsdorf (ci-après : la Fondation) ont conclu une convention relative à la remise d'un pont au-dessus de l'Arve reliant les rues Hans-Wilsdorf et de l'Ecole-de-Médecine, qui portera le nom « pont Hans-Wilsdorf ».

Actuellement, en application des articles 3A à 3C de la Loi sur les routes, du 24 juin 1967 (LRoutes - rsGE L 1 10), 7 du Règlement portant sur l'organisation du réseau routier, du 27 septembre 2004 (RORR - rsGE L 1 10.04) et de la carte fondée sur les dispositions précitées, les rues de l'Ecole-de-Médecine et Hans-Wilsdorf, la majeure partie du boulevard Carl-Vogt et de l'avenue de Sainte-Clotilde, la rue David-Dufour et l'actuelle passerelle de l'Ecole-de-Médecine (rebaptisée après la construction en pont Hans-Wilsdorf) sont en réseau secondaire.

Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

En l'occurrence, la vocation première et suscitée de ces artères n'est pas respectée, en ce sens qu'une proportion conséquente de véhicules y transitent à tort puisqu'ils devraient circuler sur le réseau primaire.

D'ailleurs, le cadastre du bruit routier établi par le Service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (ci après : le SPBR) démontre que les valeurs limites d'immission sont dépassées, tant de jour que de nuit, pour un degré de sensibilité (DS) III.

Au surplus, le plan directeur de la Ville de Genève, accepté par le Conseil municipal et approuvé par le Conseil d'Etat, prévoit notamment d'assainir le bruit routier (fiche A11).

En date du 7 juillet 2009, le département des constructions et des technologies de l'information (ci-après : le DCTI) a délivré l'autorisation de construire DD 102'695 (création d'un pont et aménagements routiers divers) suite à la requête déposée par la Fondation Hans-Wilsdorf concernant la reconstruction de la passerelle de l'Ecole-de-Médecine et de ses abords. Dans ce cadre, le SPBR a exigé de la Ville de Genève la constitution d'un projet d'assainissement du bruit, la réalisation du Pont Hans-Wilsdorf étant considérée comme une modification notable au sens de l'article 8 al. 3 OPB.

Attendu que tant le département que la Ville de Genève s'entendent sur la nécessité de respecter les prescriptions de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41) dans le périmètre.

Les parties conviennent de ce qui suit :

### **Article 1 But de la convention**

La présente convention vise à régler les engagements des parties signataires dans le périmètre.

### **Article 2 Engagements de la Ville de Genève**

La Ville de Genève s'engage à procéder à l'assainissement du bruit routier dans le périmètre, dans l'objectif de respecter les valeurs limites d'immission définies par l'OPB.

Dans ce but, la Ville de Genève poursuivra les études qu'elle a engagées en vue de la suppression du trafic de transit à travers le périmètre, de manière à respecter les principes de la hiérarchie du réseau routier, tels que définis dans la LRoutes.

Pour ce faire, elle étudiera toutes les possibilités d'intervention, à savoir :

- la modification du schéma de circulation, notamment la mise en sens unique de certaines rues;
- la mise en place de signalisations lumineuses;
- la réalisation d'aménagements;
- l'adaptation de la vitesse autorisée;
- mesures de restriction du trafic bruyant;
- toute autre mesure qui participerait à atteindre le but recherché.

La Ville de Genève s'engage à fournir au département les documents techniques indispensables à la prise des arrêtés de circulation qui pourraient s'avérer nécessaires et à collaborer étroitement à l'établissement des documents administratifs utiles à la procédure.

### **Article 3 Engagements du département**

Le département s'engage à collaborer avec la Ville de Genève et à appuyer le projet développé avec celle-ci, conforme aux normes légales en vigueur, nécessaire à la réalisation de l'objectif visé à l'article 2, à savoir l'assainissement du bruit routier dans le périmètre, pour répondre à l'autorisation de construire du 7 juillet 2009.

Le département s'engage à entreprendre, dans le respect des procédures légales, les démarches administratives de sa compétence (enquêtes publiques et arrêtés de circulation) en vue de la mise en œuvre des mesures issues des études en cours, et dont les conclusions auront été approuvées conjointement par les services compétents de la Ville de Genève et du département.

Le département s'engage à entreprendre, dans le cadre du réexamen de la carte de la hiérarchie du réseau routier, conformément au RORR, les éventuelles modifications de la hiérarchie du réseau routier dans le périmètre qui seraient rendues nécessaires par une ou plusieurs des mesures décidées dans le cadre de la présente convention.

Le département sera attentif à ce que la hiérarchie du réseau soit respectée dans le périmètre, notamment par la mise en place de mesures dissuasives contre le développement du trafic de transit des véhicules à travers le périmètre.

Le département sera également attentif à ce que l'aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine et du pont Hans-Wilsdorf permette la constitution d'un axe privilégiant les mobilités douces, dans la perspective du futur développement du quartier Praille-Acacias-Vernets.

Le département veillera au respect de la proportionnalité des mesures proposées, notamment dans l'hypothèse où elles viendraient perturber de façon notable le fonctionnement de l'ensemble des circulations, et notamment la circulation des transports en commun.

Le département veillera à ce que le principe de coordination des procédures soit respecté dans le cadre de la mise en place des mesures proposées par la Ville de Genève et validées par le département, en ce sens que l'autorisation de construire et l'arrêté de circulation relatifs aux nouveaux aménagements dans le périmètre seront publiés simultanément dans la Feuille d'avis officielle.

Demeure réservée la répartition des charges financières liées à l'adaptation ou à la mise en place de nouveaux éléments de signalisation lumineuse dans le périmètre.

Demeure réservée la procédure d'autorisation de construire des aménagements liés aux mesures retenues dans le périmètre.

#### **Article 4 Mesures complémentaires**

Dans l'hypothèses où les mesures mises en œuvre ne permettraient pas d'atteindre l'objectif visé à l'article 2, à savoir l'assainissement du bruit routier dans le périmètre, les parties s'engagent à poursuivre leur collaboration dans l'esprit de la présente convention.

#### **Article 5 For et droit applicable**

Pour toute contestation relative à l'exécution, l'interprétation ou la contestation de la présente convention, le for juridique est à Genève.

Les droits suisse et genevois sont applicables.





1.12.09

Rémy Pagani  
Conseiller administratif en charge du département des constructions et de  
l'aménagement



27.11.09

Robert Cramer  
Conseiller d'Etat en charge du département du territoire

Fait à Genève, en deux exemplaires.

