

*30 mai 2016*

**Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 octobre 2015 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total brut de 4 689 000 francs et net de 3 997 900 francs recettes déduites, soit:**

- Un crédit brut de 1 956 800 francs, dont à déduire la participation de la Confédération de 188 000 francs, représentant la part de la subvention fédérale pour les mesures OPB (ordonnance sur la protection contre le bruit), ainsi que la participation du Fonds énergie des collectivités publiques de 11 700 francs pour l'amélioration de l'éclairage public, soit un montant net de 1 757 100 francs destiné aux travaux d'aménagement de la chaussée, à la rue Voltaire.**
- Un crédit brut de 2 732 200 francs, dont à déduire le remboursement des propriétaires des bâtiments (raccordement au réseau public d'assainissement) de 324 000 francs et la récupération de la TVA de 167 400 francs, soit un montant net de 2 240 800 francs destiné au remplacement du collecteur unitaire d'eaux mixtes de la rue Voltaire.**

#### **Rapport de M. Guy Dossan.**

La présente proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 19 janvier 2016.

La commission, présidée par M. Jean Rossiaud, a traité de cet objet dans ses séances des 3 février, 24 février et 18 mai 2016.

Les notes de séances étaient prises par M. Daniel Zaugg que le rapporteur remercie pour la précision de son travail.

#### **Rappel succinct de la proposition**

Cette proposition permettra d'entreprendre divers aménagements de modération de circulation pour le confort et la sécurité des piétons, d'améliorer les conditions de circulation pour les cyclistes et les usagers de la route.

Elle découle de la motion M-190 du 11 avril 2001, «Pour des aménagements en faveur des habitants et des commerçants dans le triangle rue Voltaire – rue de Malatrex – rue de Lyon», et de la motion M-282 du 17 avril 2002, «Modérons la vitesse à la rue Voltaire».

Ce projet a été retenu dans la feuille d'intention du contrat de quartier Saint-Gervais – Seujet – Voltaire, sous la rubrique «Mener des actions visant à une

modération du trafic, en sécurisant et en favorisant les mobilités douces», présentée en 2010 dans le cadre de l'examen de la proposition PR-816, destinée à la première phase de mise en œuvre du programme d'actions proposé dans le cadre du contrat de quartier des Grottes.

### **Aménagements proposés**

*Tronçon: boulevard James-Fazy – rue du Vuache/rue Dassier*

- amélioration de la sécurité de la traversée piétonne existante à la hauteur de la rue de Malatrex, par la réduction de la longueur de la voie de rabattement située en montée;
- prolongement de la bande cyclable à la descente, entre les rues de Malatrex et du Vuache;
- élargissement des trottoirs de part et d'autre de la chaussée, entre les rues de Malatrex et du Vuache, permettant d'offrir de nouveaux espaces aux usagers;
- création d'une traversée piétonne sécurisée au droit des rues Dassier et du Vuache.

*Tronçon: rue du Vuache – rue de Lyon*

- création d'une piste cyclable à la montée, entre la rue Dassier et le numéro 24 de la rue Voltaire;
- adaptation des gabarits des voies de circulation entre les rues de l'Encyclopédie et Dassier;
- création de trottoirs traversants au débouché des rues adjacentes.

### **Collecteurs**

Reconstruction du réseau d'eaux mixtes (unitaire), tronçon carrefour Délices-Lyon/rue du Mandement.

### **Eclairage public**

- rénovation de l'éclairage de la rue Voltaire et du passage sous les voies CFF;
- remplacement des sources au sodium par des sources lumineuses à halogénure métallique. Une réduction de puissance, imperceptible par les utilisateurs, est prévue de 22 h à 6 h. Un accent particulier sera donné au passage sous voies, afin d'améliorer le confort des mobilités douces. Ce projet se fera en continuité avec les projets déjà réalisés (tunnel du Valais ou passage de Montbrillant).

## **Autorisation de construire**

L'autorisation de construire portant sur les aménagements et les collecteurs a été accordée le 9 août 2012.

## **Information publique**

Le chantier se déroulera dans une rue très passante qui compte de nombreuses habitations et commerces. Les nouveaux aménagements s'inscrivant dans la politique menée par la Ville de Genève pour améliorer la qualité de vie en ville, c'est l'occasion d'informer non seulement sur les travaux effectués mais également de rappeler le sens et l'utilité de tels aménagements.

Les supports proposés seront les suivants: un panneau de chantier et un panneau d'information, installés à chaque extrémité de la rue, un tout-ménage distribué aux riverains, des avis aux riverains distribués lors des grandes étapes du chantier ou des changements importants, deux avis payants dans la presse, une inauguration en fin de chantier.

## **Séance du 3 février 2016**

*Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, M<sup>me</sup> Isabelle Charollais, codirectrice, M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil (GCI), M. Sébastien Alphonse, adjoint de direction, M<sup>me</sup> Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service d'aménagement urbain et de la mobilité (SAM)*

M. Pagani annonce que le projet s'inscrit dans la feuille d'intention du contrat de quartier visant à modérer le trafic et à sécuriser les mobilités douces.

M<sup>me</sup> Giraud indique que la rue Voltaire fait partie du réseau primaire et accueille, à ce titre, des charges importantes de trafic. La rue souffre d'un aménagement vétuste, aussi bien du point de vue du revêtement que de l'éclairage et des collecteurs. Alors que les déplacements à pied et à vélo sont nombreux le long de cet axe, la configuration actuelle n'est pas satisfaisante pour garantir la sécurité des usagers. La chaussée rectiligne et la dénivellation existante favorisent les dépassements de vitesse des véhicules motorisés, en particulier au niveau du passage sous voie. Sachant que le trottoir est relativement étroit et qu'il n'existe qu'une bande cyclable en montée, on constate que les piétons et les cyclistes sont les principales victimes d'accidents. De plus, des établissements scolaires sont situés à proximité immédiate de la rue, notamment le collège Voltaire, qui accueille plus de 800 élèves, et la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture. Les objectifs du projet sont multiples: modération de la vitesse à la montée, sécurisation des cheminements piétons et des itinéraires cyclables, amélioration des conditions de

déplacements pour les personnes à mobilité réduite, valorisation des espaces de rencontre et renouvellement des collecteurs.

La voie de rabattement située en montée sera réduite afin de diminuer le risque de pics de vitesse. Les trottoirs seront élargis de part et d'autre de la chaussée, permettant la plantation de deux arbres afin de rendre l'espace public plus attractif. Une bande cyclable sera créée dans les deux directions, sur toute la longueur de la rue ou en partie. L'éclairage suspendu sera rénové.

M. Alphonse explique que le réseau d'assainissement des eaux est en régime unitaire et le restera. L'analyse ayant révélé que les collecteurs sont en très mauvais état, on procédera donc à leur total renouvellement.

### *Questions des commissaires*

Bien que la volonté d'augmenter la sécurité des passants soit compréhensible, un commissaire du Mouvement citoyens genevois craint que les nouveaux aménagements proposés aient pour seul effet d'augmenter la pollution, l'élargissement des trottoirs ne faisant qu'étouffer encore un peu plus la circulation sans forcément accroître la sécurité des usagers.

M<sup>me</sup> Giraud tient à préciser que les aménagements maintiennent la fonctionnalité actuelle de la rue. L'autorité cantonale a veillé à ce que la rue Voltaire reste en réseau primaire, maintenant de ce fait le nombre actuel de voitures.

Un autre commissaire du Mouvement citoyens genevois souhaiterait connaître le bilan des places de stationnement avec ce projet. Il lui est répondu que le projet crée une place en zone bleue et supprime trois places à horodateur. La loi de compensation des places de stationnement étant ultérieure à l'octroi de l'autorisation de construire, les places supprimées ne seront donc pas compensées. Si le commissaire comprend bien le sens de procéder simultanément aux travaux d'aménagement et au renouvellement des collecteurs, il estime néanmoins regrettable que des places soient supprimées alors qu'il est déjà très difficile de se garer dans le quartier, l'excuse selon laquelle l'autorisation était en force avant la loi sur les compensations lui paraissant de plus fallacieuse.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre souhaite savoir comment l'implantation des pistes cyclables sera améliorée. M<sup>me</sup> Giraud répond qu'une bande cyclable sera créée sur le tronçon descendant, seulement depuis la rue du Vuache, les places de stationnement ne le permettant pas dans le tronçon supérieur. Une bande cyclable sera créée dans le sens montant, devenant en partie une piste cyclable lorsqu'elle sera située entre le trottoir et le stationnement.

A une commissaire du Parti démocrate-chrétien qui craint les problèmes de bouchons que pourrait engendrer le projet, il est répondu que l'élargissement

des trottoirs se situe vers le milieu de la rue et que les dimensions de la chaussée seront donc maintenues aux extrémités, donc à proximité des carrefours.

Un commissaire des Verts souhaite savoir si des aménagements de terrasses seront possibles afin de rendre la rue plus conviviale. Il lui est répondu que les trottoirs ne seront pas élargis à la hauteur des commerces. Les possibilités d'aménager des terrasses sont de ce fait assez réduites. Le commissaire demande si les associations de cyclistes sont consultées. M<sup>me</sup> Giraud lui répond que les associations sont généralement consultées pour ce genre de projet. Il s'étonne également de l'importance des coûts de ce genre de projet. M. Betty souligne que les coûts des aménagements et du génie civil sont standards pour ce type d'axe. Les différentes épaisseurs d'enrobés bitumineux expliquent les coûts élevés sur une partie du tronçon. En ce qui concerne les collecteurs, on se trouve dans le cadre de l'organisation liée au Fonds intercommunal d'assainissement, la Ville avançant donc des dépenses qui lui seront annuellement remboursées sur quarante ans.

Suite à cette audition, quelques remarques sont formulées par les commissaires, parmi lesquelles le problème des places de stationnement supprimées et la rétroactivité ou non de la loi sur la compensation, la pertinence d'utiliser du phonoabsorbant étant donné que les riverains entendent de toute façon le bruit des trains, l'élargissement des trottoirs qui rétrécit la chaussée, le rabattement du trafic rendu proche du carrefour avec le boulevard James-Fazy.

La commission vote l'audition des représentants de Pro Vélo.

## **Séance du 24 février 2016**

*Audition de M. Jacques Sottini, coprésident de Pro Vélo et de M. Louis-Philippe Tessier*

Un commissaire socialiste souhaiterait savoir, de manière générale et dans le cas de la proposition PR-1152, dans quelle mesure Pro Vélo est consulté par la Ville, sur des questions d'aménagements de pistes cyclables ou d'améliorations de zones 30 entre autres. Existe-t-il une pratique particulière de concertation sur ce type d'aménagements? M. Sottini répond que, de manière générale, la consultation est traitée par la commission des usagers. Cette commission aborde divers thèmes, tels que la mobilité douce ou encore la mobilité pour personnes handicapées, et regroupe entre autres des représentants du TCS et d'actif-traffic. Les séances ont lieu deux fois par an et les projets traités sont, en règle générale, proposés par le SAM. Il relève que des problèmes existent, par le fait que les projets sont présentés au début du processus, mais qu'ensuite il n'y a malheureusement plus de suivi. Pro Vélo a obtenu un interlocuteur afin de pouvoir s'informer de l'évolution des projets, mais malgré cela Pro Vélo n'a pas connaissance de nombreux projets, il

manque donc encore de la transparence. M. Sottini précise encore que jusqu'à la fin de la dernière législature, il existait une commission des pistes cyclables à l'échelle du Canton. Ce système permettait aux divers acteurs concernés d'avoir une vue relativement détaillée sur les projets en matière de pistes cyclables et aboutissait souvent à de bons accords. Cette commission a été supprimée dans le cadre du remaniement des commissions cantonales officielles. Le résultat est une perte de contact avec les autorités cantonales, qui ne sollicitent plus Pro Vélo dans le cadre d'aménagements cyclables.

En ce qui concerne spécifiquement les aménagements cyclables prévus sur la rue Voltaire, M. Sottini constate que Pro Vélo n'était pas au courant de ces derniers. Il remarque toutefois qu'il s'agit de sécuriser cette zone pour les cyclistes, ce qui est toujours une bonne chose. Il regrette l'absence d'aménagement cyclable côté descendant (le long du collège Voltaire). Il a également quelques inquiétudes quant à la largeur des pistes cyclables, 1,20 m étant pour lui insuffisant. Il précise enfin que la piste cyclable située dans la zone où celle-ci est séparée de la route par des places de parking devrait idéalement faire 2 m de large.

Un commissaire EàG souhaiterait savoir si la séparation de la piste cyclable du reste de la route par des places de parking est vraiment un aménagement sécurisé pour les cyclistes. M. Tessier répond que l'aménagement d'une piste cyclable est une chose relativement complexe, impliquant un arbitrage entre un aménagement peu coûteux et un aménagement sûr. Il estime toutefois que la sécurité de l'usager doit primer sur le coût d'une infrastructure (dans la mesure du raisonnable). Concrètement, Pro Vélo préconise de séparer au maximum la piste cyclable de la chaussée, permettant ainsi de limiter les obstacles pour les cyclistes. En effet, une piste cyclable standard, entre la chaussée et des places de parking, implique des dangers sur les deux côtés du cycliste, ce qui n'est pas le cas lorsque la piste est située entre les places de parking et le trottoir, la probabilité qu'une portière s'ouvre du côté passager étant bien plus faible que du côté conducteur. M. Sottini ajoute qu'il est obligatoire d'avoir une bande de 50 cm entre la piste cyclable et les places de stationnement, ce qui n'est pas systématiquement le cas.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien aimerait connaître l'avis des auditionnés sur la pratique consistant à installer des pistes cyclables allant à contre-sens de la circulation sur de petites rues. M. Tessier lui répond que les villes cyclables (telles que Copenhague ou Amsterdam) utilisent souvent ce type d'aménagement. Cette mesure doit toutefois être bien accompagnée (limitation de la vitesse, largeur adéquate de la route, etc.) afin de ne pas être dangereuse. M. Sottini précise qu'il est important de distinguer confort de l'usager et sécurité. Un contresens cyclable peut être inconfortable pour certains cyclistes (et certains conducteurs) mais n'est pas dangereux. En effet, les divers usagers se trouvant l'un en face de l'autre, le risque d'accident est relativement limité. Une piste

cyclable à contre-sens de la circulation est dangereuse lorsqu’il existe des sorties de parkings, les automobilistes n’ayant pas le réflexe de regarder des deux côtés, étant donné qu’ils se trouvent sur une route à sens unique pour les voitures.

A la question d’un commissaire des Verts se demandant quelle procédures permettrait de prendre en compte l’avis des cyclistes quant aux aménagements, M. Sottini répond que Pro Vélo a mis en place un suivi de l’ensemble des autorisations de construire en matière d’aménagement d’infrastructures destinées aux cyclistes. Ce travail est toutefois fastidieux, lourd et difficile à accomplir et il admet ne pas savoir vraiment que faire de plus afin d’améliorer le suivi des projets. M. Tessier trouverait pertinent de faire preuve de plus de transparence sur ce type d’aménagements, qui concerne un grand nombre d’usagers de la route, par exemple par la création d’une commission traitant de ce type de projets.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois estime que la première mesure à adopter pour améliorer la sécurité sur la route serait d’éduquer les cyclistes. Les vélos devraient être équipés de plaques d’immatriculation, afin que les «hooligans à vélo» puissent être pris et réprimandés. M. Tessier répond que les usagers de la route devraient être sensibilisés dans leur ensemble. Concernant la mise en place d’un système d’immatriculation pour les vélos, il constate que si l’idée est intéressante en théorie, elle n’est malheureusement pas très efficace et très complexe à mettre en place. Aucune des grandes villes de vélo n’a adopté ce type de système. M. Sottini ajoute que la voirie est relativement difficile à lire pour les différents usagers de la route. Les cyclistes ont parfois de la peine à savoir où ils ont le droit de rouler (par exemple, il est permis aux cyclistes de rouler sur certains trottoirs, mais pas tous). Il concède que certains cyclistes se comportent intentionnellement mal sur la route, mais que ce n’est toutefois pas le cas de tout le monde. Il est important de se questionner sur les causes du mauvais comportement. Il est relativement difficile de faire cohabiter l’ensemble des différents moyens de transport sur la route. M. Tessier ajoute que Pro Vélo a récemment mis à jour un manuel des droits et obligations des cyclistes qui sera publié très prochainement.

M. Sottini répond à une commissaire socialiste que la circulation routière et ses aménagements est régulée par les normes VSS. Celles-ci indiquent différents paramètres, tels que les largeurs minimales des pistes cyclables par exemple. Ces normes sont toutefois pour une bonne part soumises à interprétation. La commissaire revient sur la bande de 50 cm d’espace de sécurité entre la bande cyclable et la voie de circulation évoquée par les auditionnés et constate que celle-ci n’est que très rarement appliquée à Genève. Elle imagine donc que cette norme est plutôt un conseil et pas une directive stricte. M. Tessier répond que malgré le fait que ces normes revêtent un caractère relativement contraignant, il n’est pas rare de voir certaines exceptions s’appliquer et ne sait d’autre part pas s’il existe un quelconque contrôle du respect de ces normes.

Un commissaire des Verts aimerait savoir s'il existe des directives de l'Etat concernant l'introduction de pistes cyclables de façon systématique. M. Sottini répond que tel n'est pas le cas. Pourtant, la loi sur la mobilité douce rendrait la création de pistes cyclables obligatoire. Le Canton met en place des pistes cyclables lorsqu'il estime que c'est pertinent et se garde donc une certaine marge d'interprétation.

### **Séance du 18 mai 2016**

La discussion s'engage, les commissaires ayant reçu les informations souhaitées par écrit, ainsi que les toutes dernières le soir même, apportées par le magistrat et ses services dans le cadre de leur audition sur d'autres objets. La discussion sera courte, la plupart des remarques ayant été faites lors des deux séances précédentes.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois constate que cette proposition combine une nouvelle fois deux éléments différents, les collecteurs et un aménagement. Le département profite du besoin de renouveler des collecteurs pour faire passer un projet visant à freiner la circulation. Il souhaiterait donc qu'à l'avenir deux propositions distinctes soient déposées plutôt que d'opérer de la sorte. Le groupe Mouvement citoyens genevois refusera donc la proposition PR-1152.

Le groupe du Parti libéral-radical comprend bien la nécessité de renouveler les collecteurs, mais en ce qui concerne les travaux d'aménagement, il est par contre moins enthousiaste. Avec le raccourcissement du rabattement proposé pour créer la petite place, il craint un potentiel encombrement du carrefour Voltaire/James-Fazy et donc des difficultés accrues de trafic sur cet axe pourtant classé primaire, le fait que la Direction générale des transports (DGT) ait donné son aval ne changeant pas la donne. Le Parti libéral-radical regrette également d'avoir à traiter une proposition qui joint deux sujets différents. Pour ces raisons, le groupe du Parti libéral-radical s'abstiendra.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre estime que l'amélioration de l'éclairage public et le renouvellement des collecteurs sont des travaux nécessaires, mais il rejoint les critiques sur le fait de combiner deux objets distincts en une seule proposition. Il estime qu'une recommandation s'imposerait aussi en ce qui concerne le problème de sécurité à la rue Voltaire

Le groupe socialiste votera la proposition et se réserve la possibilité de déposer ultérieurement une recommandation sur la sécurisation de la «zone» piétonne.

Faisant suite aux remarques de plusieurs commissaires et afin de permettre de bien montrer la position des groupes, la commission décide de voter les deux délibérations de manière séparée, puis la proposition dans son ensemble.

La délibération I (travaux d'aménagement) est acceptée par 8 oui (2 DC, 4 S, 2 EàG), 6 non (3 LR, 1 UDC, 2 MCG) et 1 abstention (1 Ve).

La délibération II (collecteurs) est acceptée à l'unanimité.

Arrivée au terme de l'étude de la proposition PR-1152, la commission des travaux et des constructions vous propose, Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, par 9 oui (2 DC, 4 S, 2 EàG, 1 Ve), 2 non (2 MCG) et 4 abstentions (3 LR, 1UDC) d'approuver les délibérations ci-après.

### *PROJET DE DÉLIBÉRATION I*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 956 800 francs, dont à déduire la participation de la Confédération de 188 000 francs, représentant la part de la subvention fédérale pour les mesures OPB d'assainissement du bruit routier et les mesures de modération de trafic, ainsi que la participation du fonds énergie des collectivités publiques de 11 700 francs pour l'amélioration de l'éclairage public, soit un montant net de 1 757 100 francs destiné aux travaux d'aménagement de la chaussée, à la rue Voltaire.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 956 800 francs.

*Art. 3.* – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 42 000 francs de la part du crédit d'études voté le 5 octobre 2004 (proposition PR-331, N° PFI 101.091.01) sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités, qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2018 à 2037.

*Art. 4.* – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

*PROJET DE DÉLIBÉRATION II*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 2 732 200 francs, dont à déduire le remboursement des propriétaires des bâtiments (raccordement au réseau public d'assainissement) de 324 000 francs et la récupération de la TVA de 167 400 francs, soit un montant net de 2 240 800 francs destiné au remplacement du collecteur unitaire d'eaux mixtes de la rue Voltaire.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 2 732 200 francs.

*Art. 3.* – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités, qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2018 à 2047.

*Art. 4.* – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

*Annexes (à consulter sur internet):* – situation actuelle et future  
– création de deux placettes