

14 février 2011

Rapport de la commission de l'aménagement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 29 septembre 2010 en vue de l'ouverture d'un crédit de 991 500 francs destiné à l'étude de faisabilité pour l'aménagement de six tronçons de la voie verte d'agglomération situés sur le territoire de la Ville de Genève (franchissement des niveaux du bois de la Bâtie et études d'aménagement de tronçons se situant rue Henri-Mussard, passage dit «chemin des Infirmières», quai du Cheval-Blanc, pont de la Jonction-sentier du Promeneur-Solitaire-rue du Contrat-Social et extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et franchissement de l'avenue d'Aire).

Rapport de M^{me} Claudia Heberlein Simonett.

La commission de l'aménagement s'est réunie deux fois, sous la présidence de M. Adrien Genecand, pour étudier cet objet: le 14 décembre 2010 et le 25 janvier 2011. La rapporteuse remercie M. Ozcan Yilmaz, pour la grande qualité de sa prise des notes.

La commission a auditionné les personnes suivantes:

- le 14 décembre, M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, et M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité;
- le 25 janvier, M. Guy Zwahlen, président de la section genevoise du TCS.

Séance du 14 décembre 2010

Audition de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement, et de M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité

M^{me} Charollais signale que ce projet constitue l'un des projets majeurs concernant la mobilité douce, répondant aux besoins identifiés par la Ville et par les cantons de Genève et Vaud. Le projet de la voie verte fait également l'objet d'un préavis favorable pour un financement de la part de la Confédération.

M^{me} Giraud présente le projet de la voie verte d'agglomération et précise que celle-ci constitue une infrastructure de déplacement pour les mobilités douces, idéalement situées hors du trafic motorisé sur un parcours de 22 km à travers l'agglomération genevoise. En 2009, la voie verte a été inscrite au plan directeur communal et des contacts avec le Canton et les autres communes ont été pris. Une

étude de faisabilité qui vient d'être terminée a permis de consolider le tracé, de partager la voie verte en différentes séquences et de définir les priorités d'aménagement pour chacun des tronçons. Cette étude a identifié trois degrés de priorités: le court terme (tronçons constitutifs, opportunité par rapport à d'autres projets), le moyen terme (consolidation du tracé, tronçons souvent dépendants de l'avancement d'autres projets) et le long terme (tronçons dépendants d'autres projets, réalisations plus complexes). La deuxième partie de l'étude a lieu en 2010-2011 et concerne la Charte d'aménagement intercommunale. Pour pouvoir bénéficier du cofinancement du fonds d'infrastructure de la Confédération à la hauteur de 40%, l'avant-projet doit être terminé au plus tard à la fin de l'année 2012 avec l'ouverture du chantier au plus tard pour la fin de 2014.

Pour les premiers tronçons et aménagements à étudier, il s'agit de la rue Henri-Mussard aux Eaux-Vives, le passage dit «chemin des Infirmières» à Champel, le quai du Cheval-Blanc, le franchissement des niveaux du bois de la Batie, le parcours pont de la Jonction – sentier du Promeneur-Solitaire – rue du Contrat-Social, ainsi que l'extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et le franchissement de l'avenue d'Aire. M^{me} Giraud souligne que le tracé a été défini selon un itinéraire qui pourrait aujourd'hui être quasiment parcouru à pied.

Questions des commissaires

Un commissaire de l'Union démocratique du centre demande si le passage au carrefour de Saint-Jean sera souterrain et s'inquiète que certains passages sont relativement réduits, comme sur le pont de la Jonction, ce qui pourrait rendre difficile l'intervention des services de secours en cas d'accident.

A la première question, M^{me} Giraud répond qu'il n'y a pas de projet de passage souterrain. En ce qui concerne la question relative aux services de secours, elle dit que, puisqu'il s'agit d'une infrastructure de mobilité douce, un accident devrait être relativement léger.

A une commissaire socialiste qui s'interroge sur la collaboration avec la commune de Vernier concernant le tronçon au-delà de l'avenue d'Aire qui monte jusqu'à la commune voisine, M^{me} Giraud répond que c'est le projet d'agglomération qui est responsable de la coordination intercommunale des différents tronçons, y compris sur les communes françaises, et qui se porte garant de l'avancement du projet et elle précise que les communes concernées ont déjà signé un certain nombre d'engagements.

Au commissaire libéral qui s'interroge sur la pertinence du tracé choisi, vu qu'il ne représente pas le chemin le plus court d'un endroit à l'autre, M^{me} Giraud rappelle que le projet n'est pas conçu comme un substitut à ce qui existe mais qu'il constitue une alternative. A l'écart du trafic, la voie verte sera très confort-

table pour les cyclistes. Les études d'aménagement devraient déterminer où il serait pertinent d'installer des parkings pour vélos pour faciliter le transfert d'un mode de transport à un autre.

M^{me} Giraud dissipe le doute d'un commissaire d'A gauche toute! quant à la nécessité d'une infrastructure lourde telle qu'un ascenseur au bois de la Bâtie pour le peu de dénivelé, en disant que le dénivelé est important et que l'absence des aménagements prévus créera une rupture dans la continuité de la voie verte. Elle est d'avis que les aménagements aboutiront à une revalorisation de ce lieu.

Après le départ des personnes auditionnées, les démocrates-chrétiens proposent l'audition du TCS. Cette proposition est acceptée avec 5 voix contre 4 non et 3 abstentions.

Séance du 25 janvier 2011

Audition de M. Guy Zwahlen, président de la section genevoise du Touring Club Suisse (TCS)

M. Zwahlen dit qu'il a un intérêt positif pour ce projet et pense que Genève peut s'inspirer des expériences étrangères, comme celles de Bogotà. Selon lui, ce projet ne constitue pas une alternative aux transports individuels motorisés, mais un complément à la mobilité douce. Il pense que l'objectif de favoriser la mobilité douce doit aussi concerner les pendulaires dont certains déplacements peuvent, selon les conditions climatiques, aussi se faire à vélo. Il souligne que la mise en œuvre doit respecter le principe de la proportionnalité: obtenir le meilleur résultat possible en gênant le moins possible les autres modes de transport. Il dit être sceptique par rapport à la nécessité d'un ascenseur à la Jonction, notamment à cause des coûts supplémentaires que cela peut engendrer.

Un commissaire libéral dit avoir eu des doutes quant à l'opportunité d'un itinéraire cycliste qui contourne la ville dans une logique de trafic automobile et non pas de mobilité douce. Dans le cadre de la mobilité douce, on a naturellement tendance à vouloir prendre au plus court. Il est d'avis que, en contournant la ville, cet itinéraire offre un maximum de sécurité, mais qu'il ne répond pas à l'objectif naturel de prendre toujours l'itinéraire le plus court.

M. Zwahlen pense que l'itinéraire prévu devrait être mis en relation avec le plan actuel des pistes cyclables. Il dit que la voie verte a deux aspects: les déplacements dans le cadre de la mobilité quotidienne et des déplacements en famille durant le week-end. Lors des déplacements quotidiens, les utilisateurs prendront des petits bouts qui débouchent sur des réseaux existants. Il pense que ce trajet sera de toute façon lié aux pistes cyclables existantes. Il pense qu'un trajet confortable et sécurisé est préférable au trajet le plus court.

M. Zwahlen dit ensuite que les réseaux primaires doivent accorder une priorité aux transports individuels et une fluidité aux transports publics. Il est d'avis qu'il faudra avoir, dans la mesure du possible, des pistes cyclables totalement sécurisées sur les réseaux primaires. Il pense qu'il faut aussi avoir des pistes cyclables sur les réseaux secondaires s'il est possible, pour éviter des détours importants. Il signale qu'à Genève il manque des bouts, comme notamment la passerelle supplémentaire prévue le long du pont du Mont-Blanc.

Un commissaire du parti agrarien trouve les ponts de la Coulouvrenière et du Mont-Blanc très dangereux pour les cyclistes. Selon lui, les aménagements de sécurisation sur les deux ponts devraient être faits avant la voie verte. M. Zwahlen soutient qu'il existe des moyens d'améliorer leur sécurité sans que cela nécessite des coûts importants. Il partage l'avis selon lequel l'ascenseur prévu peut être supprimé en faveur des aménagements sur les deux ponts évoqués.

Prises de position

Avant les prises de position proprement dites s'entame une discussion autour de l'utilité d'obtenir un plan des pistes cyclables existantes à superposer à l'itinéraire de la voie verte, pour juger de leur complémentarité. Il est décidé que ce serait certainement intéressant, mais pas décisif pour le vote de la proposition. La commission renonce à obtenir le plan du réseau cyclable avant de se décider.

Un commissaire libéral dit que la proposition s'inscrit dans une vision complémentaire des moyens de transport et qu'elle valorise la mobilité douce dans des espaces aimables à traverser. Il déclare que le groupe libéral votera favorablement.

Une démocrate-chrétienne rappelle que son groupe s'était déjà exprimé favorablement dans le cadre du plan directeur communal et annonce que son groupe accepte le projet. Elle souligne cependant que, au moment du crédit de réalisation, ses doutes doivent être levés notamment en ce qui concerne la nécessité d'un ascenseur.

Un socialiste affirme que son groupe votera ce projet sans réserve aucune. Il se réfère au nombre important d'utilisateurs de l'ascenseur du quai de Seujet où le dénivelé est moins important et souligne que l'ascenseur prévu dans le projet constitue un investissement nécessaire et utile.

Les Verts soutiennent sans réserve ce projet. Néanmoins, ils resteront attentifs à ce que cet itinéraire soit un complément aux bandes et pistes cyclables réalisées et planifiées en ville et non pas un substitut. Les Verts partagent les soucis exprimés par l'Union démocratique du centre relatifs à la sécurité des cyclistes

sur les ponts de la Coulouvrenière et du Mont-Blanc et souhaitent vivement qu'un aménagement convenable puisse se réaliser en complément à la proposition à l'étude.

Les commissaires d'A gauche toute! annoncent qu'ils voteront également ce projet. Ils disent que celui-ci permet aux cyclistes de faire le tour de la ville en toute sécurité. Ils ne sont par contre pas convaincus de l'utilité de l'ascenseur, mais pensent que la proposition définitive apportera plus de précision.

L'Union démocratique du centre votera également favorablement ce projet.

Vote de la commission

Le projet d'arrêté est accepté à l'unanimité des commissaires présents.

PROJET D'ARRÊTÉ

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 la loi sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE);

vu le plan cantonal de mesure sur l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir);

vu le plan cantonal de mesure sur l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB);

vu la fiche du plan directeur communal PL7;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 991 500 francs destiné à l'étude de faisabilité pour l'aménagement de six tronçons de la voie verte d'agglomération situés sur le territoire de la Ville de Genève (franchissement des niveaux du bois de la Bâtie et études d'aménagement de tronçons se situant rue Henri-Mussard, passage dit «chemin des Infirmières», quai du Cheval-Blanc, pont de la Jonction – sentier du Promeneur-Solitaire – rue du Contrat-Social et extrémité nord de la couverture des voies de Saint-Jean et franchissement de l'avenue d'Aire).

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 991 500 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en 3 annuités.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie des périmètres concernés, nécessaires aux aménagements projetés.