

22 octobre 2018

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 18 février 2015 de M^{mes} et MM. Maria Vittoria Romano, Jannick Frigenti Empana, Corinne Goehner-Da Cruz, Annina Pfund, Sandrine Burger, Delphine Wuest, Bayram Bozkurt, Sylvain Thévoz, Christiane Leuenberger-Ducret, Laurence Fehlmann Rielle, Javier Brandon, Marie Barbey, Pascal Holenweg, Olga Baranova, Brigitte Studer, Danièle Magnin, Virginie Studemann, Morten Gisselbaek et Grégoire Carasso: «Assainissement routier de l'avenue de Sainte-Clotilde maintenant!»

Rapport de M^{me} Delphine Wuest.

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de sa séance du 28 septembre 2015. La commission s'est réunie les 23 janvier, 20 février, 13 mars et 27 mars 2018 pour traiter cet objet, sous la présidence de M. Ulrich Jotterand. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste, que la rapporteuse remercie pour son travail.

Rappel de la motion

Considérant que:

- à la suite de l'ouverture de la ligne du tram 14, des profondes modifications dans la circulation ont été induites, engendrant un trafic de transit diffus, tout spécialement à l'avenue de Sainte-Clotilde (qui n'est pas un quartier périphérique);
- la situation de cette dernière, classée en réseau de quartier avec ses nombreux équipements (ludothèque, crèche, école primaire, Maison de quartier de la Jonction, logements, chemin des écoliers, etc.) est particulièrement dangereuse;
- la mise en zone 30 km/h, promise depuis 1997, a été abandonnée;
- une nouvelle densification du quartier est en cours;
- les normes de protection contre le bruit seront durcies dès 2018,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à entreprendre les démarches nécessaires pour:

- l'obtention des deux études réalisées (par Team Plus et Citec) et leur transmission au Conseil municipal;
- la reprise d'un réel dialogue entre les experts de l'administration et les habitant-e-s du quartier;

- la mise en œuvre de mesures effectives et urgentes pour ralentir et réduire le trafic à l’avenue de Sainte-Clotilde (par exemple la surélévation des passages piétons ou la désynchronisation des phases vertes);
- la mise en œuvre de la zone 30 km/h prévue de longue date (1997).

Séance du 23 janvier 2018

Audition de M^{mes} Studer et Frigenti Empana, représentantes des motionnaires

M^{me} Studer rappelle que cette motion a été déposée il y a trois ans, or le problème n’a malheureusement pas perdu de son acuité. L’association des habitants de la Jonction, l’association de la maison de quartier et le conseil des établissements scolaires du périmètre avaient envoyé un courrier à M. Barthassat et à M. Pagani portant sur la diminution de trafic de 42 000 à 17 000 véhicules sur la rue des Deux-Ponts et sur le report de ce trafic dans les rues de desserte du quartier de la Jonction. Ce quartier est l’un des plus denses de la ville et connaît encore des projets de densification. Les concertations avec la Ville et le Canton n’ont mené à rien et les associations considèrent que ce report de trafic entraîne des problèmes de sécurité notamment dans l’avenue de Sainte-Clotilde qui abrite une crèche, une ludothèque et une école. Les véhicules roulent en outre rapidement dans cette rue avec des pointes à 70 km/h devant l’école.

Ce trafic génère une pollution importante et les associations demandent la mise en œuvre de mesures effectives et urgentes comme la surélévation des passages piétons et la désynchronisation des feux rouges, ainsi que le report de trafic de transit sur des rues à fort gabarit. La motion n’a pas repris cet aspect qui relève plutôt du Canton.

Une manifestation publique s’était déroulée le 27 février 2015, réunissant 150 personnes formant une chaîne humaine, et des mots avaient été accrochés aux fenêtres.

Une seule mesure temporaire a été prise avec un ralentisseur fort modeste. Des travaux de canalisation sont en cours et le quartier respire quelque peu pour le moment, mais il n’y a pas de projet en l’état.

La motion propose une zone 30. Les motionnaires pensent qu’il faut avoir une vue d’ensemble sur le quartier: si des mesures doivent être prises devant l’école ou la ludothèque, il faut également s’occuper de l’ensemble de la rue.

Un commissaire remarque que l’idéal serait de rétablir le tourner à gauche au bout du boulevard de Saint-Georges pour assainir la situation. Il estime que c’est l’interdiction de cette option qui a entraîné la situation. Il ajoute être en faveur d’une zone 30 dans ce quartier.

La motionnaire rappelle que ce n'est pas à la commission de trouver une solution.

Une commissaire trouve qu'il n'y a pas moins de voitures dans cette rue actuellement. Il y a des ralentisseurs vers l'école ainsi qu'un feu avant le quai Ernest-Ansermet. Elle se demande si ce dernier est une mesure qui a été prise en faveur du quartier.

Les motionnaires l'ignorent.

Une commissaire déclare avoir habité vingt ans dans ce quartier et avoir subi de plein fouet l'arrivée du tram et la pollution qui a suivi. Elle signale que le tronçon entre la crèche et l'école est extrêmement accidentogène et elle pense que le défi sur la mobilité est important dans ce périmètre. Elle serait curieuse d'entendre le département sur cette problématique. Elle reste dubitative à l'égard des zones 30, ce d'autant plus après les observations entendues lors d'un objet précédemment étudié concernant la zone 30 de Saint-Jean; les rabaissements de trottoir dans les zones 30 semblent également très dangereux. Elle pense qu'il est nécessaire d'écouter les associations. Elle remarque qu'il y a deux Jonctions différentes, celle de l'intérieur qui se gentryfie de plus en plus, et le bout de la Jonction qui est complètement sacrifié.

Un commissaire demande à quelle heure il est possible de rouler à plus de 30 km/h dans l'avenue de Sainte-Clotilde. Il se demande par ailleurs de quand datent les deux études citées dans les invites et si elles permettent une approche sur l'ensemble du quartier.

M^{me} Frigenti Empana répond que la motion a un titre trompeur. Elle ajoute que des mesures sont demandées pour cette rue mais également pour l'ensemble du quartier, notamment le projet de zone 30.

Le même commissaire demande si un amendement interdisant la circulation dans un périmètre donné avec la construction d'un parking serait envisageable pour les motionnaires. Il questionne la pertinence de la zone 30.

M^{me} Frigenti Empana remarque que la moitié des accidents ont été évités sur la rue Liotard grâce à la zone 30. Dès lors, elle ne pense pas qu'elle soit inutile.

Un commissaire remarque qu'il y a une différence fondamentale entre la rue Liotard et l'avenue de Sainte-Clotilde. Il demande à cet égard si des gendarmes couchés seraient envisagés à Sainte-Clotilde.

Selon M^{me} Studer, des mesures plus conséquentes devraient être adoptées à la fin des travaux.

Séance du 20 février 2018

Audition de M. Jean-Pierre Fioux, représentant de l'Association des habitants de la Jonction, de M. Silvio Albino, représentant de la Maison de quartier de la Jonction et de M^{me} Virginie Donati, représentante de l'Association des parents d'élèves

M. Fioux déclare que cette motion de 2015 reprend les éléments de la demande initiale des habitants, cependant certains points ne sont aujourd'hui plus pertinents, notamment les deux études qui ont depuis été obtenues. Quant à la reprise du dialogue, il remarque que le dialogue avec la Ville a toujours été plus facile qu'avec le Canton.

Le quartier de la Jonction est en état de maltraitance routière, notamment du fait de l'absence d'une zone 30 en dehors de la rue de l'Ecole-de-Médecine. A ce propos, le Canton a donné son feu vert à deux reprises pour des zones 30 dans ce quartier, mais il y a toujours eu des événements repoussant l'introduction de ces zones comme la construction du Musée d'ethnographie de Genève (MEG), le tram ou des travaux de canalisation. La dernière demande de zone 30 est donc tombée en déshérence.

Il évoque ensuite l'avenue de Sainte-Clotilde qui accueille sur 200 m une ludothèque, une crèche, la maison de quartier, la paroisse de Sainte-Clotilde et l'école primaire. Il rappelle que cette rue était classée dans les rues de quartier, et qu'elle a été déclassée en réseau secondaire afin que le trafic de transit soit admis. Son changement de statut a été opéré indépendamment de son gabarit, qui n'a pas changé.

Une commissaire se demande si cette modification est légale.

M. Fioux l'ignore.

M. Albino ajoute que par ailleurs le quartier se densifie, de nombreux projets sont en cours de construction, ce qui engendre d'autant plus de problèmes.

M^{me} Donati précise que les patrouilleuses sont souvent en difficulté.

M. Fioux déclare que classer cette rue en réseau secondaire est scandaleux compte tenu de sa situation: Sainte-Clotilde n'est pas apaisée malgré les travaux de canalisation puisqu'elle est l'un des deux seuls passages existant en direction de Saint-Georges. Le Canton s'oppose catégoriquement à un tournant à gauche au bout de Saint-Georges. Il ne croit pas que les demandes des habitants soient excessives et il rappelle que les manifestations ont permis aux habitants d'être entendus. Il précise que le magistrat cantonal estime que la Jonction est un quartier tampon et non un quartier du centre-ville. Il pense qu'il est temps qu'il se passe quelque chose.

Le président demande quand l'avenue de Sainte-Clotilde a été déclassée.

M. Fioux répond que le déclassement s'est passé en 2014. La hiérarchie routière est revue tous les quatre ans, dès lors c'est cette année (2018) que la Ville doit préavisier sur son réseau routier.

Un commissaire se demande s'il ne faudrait pas rétablir le bout du boulevard Carl-Vogt pour améliorer la situation.

M. Albino répond que la fermeture de ce boulevard est vieille de plusieurs années, il ne croit pas que son impact ait été important sur le trafic dans le quartier. Il ne pense pas que ce soit un problème. C'est le changement du tourner à gauche au boulevard de Saint-Georges qui pose problème, impliquant une évolution sur Sainte-Clotilde de 6000 voitures à 12 000 voitures. Ces chiffres ont été fournis par le Canton. Le statut de la rue du Stand pose également un problème.

M. Fioux ajoute que le Canton n'a jamais contesté que la surcharge à Sainte-Clotilde était liée au plan de circulation.

Une commissaire demande si les aménagements réalisés, comme le dos-d'âne, sont efficaces.

M^{me} Donati répond que cette mesure n'est pas très efficace.

M. Albino ajoute que cet aménagement n'a pas d'effet sur le nombre de véhicules. Il visait surtout la vitesse mais les voitures accélèrent pour compenser la perte de vitesse que génère ce dos-d'âne.

M. Fioux complète: une voiture a défoncé la barrière de protection devant l'école en 2016, ce qui démontre bien qu'il n'exagère pas. Le refuge devrait être refait de manière plus dissuasive selon la Ville de Genève.

Une commissaire signale qu'un de ses collègues avait proposé de passer la zone 30 en zone piétonne.

M. Fioux répond que l'association des habitants rêve également de rendre le boulevard Carl-Vogt intégralement piéton.

M. Albino répète que différents projets sont prévus dans ce quartier, notamment des projets de surélévation, qui visent tous à le densifier encore plus.

Pour M. Fioux, il s'agit d'un bourrage et non d'une densification. Il aimerait savoir pourquoi tous les grands projets sont sous-densifiés, comme aux Cherpines ou aux communaux d'Ambilly. Le parc Gourgas, seul parc du quartier, est plus petit que le parc à chiens du parc Bertrand.

M. Albino signale que le groupement scolaire qui était prévu à Artamis envisageait 25 nouveaux élèves mais qu'en définitive ce sont 50 enfants supplémentaires qui sont arrivés. La maison de quartier n'a plus les moyens d'accueillir tous les enfants puisqu'il y a 48 enfants en liste d'attente.

Une commissaire demande ce qu'ils pensent de l'expérience du sens unique sur l'Ecole-de-Médecine.

M. Fioux répond que cette rue est hyper-fréquentée et que les voitures ne peuvent pas rouler très vite. La situation est donc plus apaisée qu'ailleurs, notamment à Sainte-Clotilde. Il pense que tout ce qui peut entraver la vitesse des véhicules sur Sainte-Clotilde est le bienvenu.

M. Albino remarque que des aménagements comme ceux réalisés dans la rue de l'Ecole-de-Médecine sont là pour pallier un problème de vitesse et non 12 000 voitures.

Un commissaire demande quelle est la prise de position des commerçants.

M. Albino répond qu'il n'y a plus d'association des commerçants.

La typologie des commerces a évolué au cours des dernières années. Cependant, M. Fioux imagine que les commerçants seraient heureux de voir une amélioration de la situation. Les autres villes suisses ne connaissent pas de circulation entrant au cœur de la ville.

M. Albino remarque que des études ont été menées. La première étude a été menée par une société fribourgeoise qui a rendu des observations qui n'ont pas plu au Canton, lequel a mandaté une seconde étude réalisée par un acteur local qui a proposé des solutions satisfaisantes pour le Canton. Il rappelle que des zones 30 étaient annoncées dès 1997 et il pense que la Ville ne peut pas se défausser à cet égard.

Une commissaire demande s'ils savent qu'un citoyen de Vernier a eu gain de cause devant le Tribunal fédéral à l'égard de nuisances inhérentes au trafic. Elle pense dès lors que la Ville aurait les moyens d'intervenir devant un tribunal pour protéger sa population. Les habitants du bout du boulevard de Saint-Georges sont complètement sacrifiés. Selon elle, la commission pourrait obtenir des chiffres auprès de M. Pagani.

M. Albino évoque encore le rond-point de la Jonction qui comporte un segment sans passage piétons. Le Canton préfère faire passer les piétons ailleurs pour les protéger. Le passage piéton a donc été supprimé pour protéger les piétons.

La même commissaire demande si le départ des Transports publics genevois (TPG) va faire évoluer la situation.

M. Fioux répond par la négative. Beaucoup de voitures tournent à gauche à Saint-Georges malgré l'interdiction, pourtant le Canton se cramponne à ce tourner à gauche en raison du gabarit des trams.

Séance du 13 mars 2018

Audition de M. Gérard Widmer, directeur à la Direction générale des transports région Arve-Lac (DGT), de M. Rémy Pagani, maire, en charge du département des constructions et de l'aménagement (DCA), de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du DCA, de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) et de M^{me} Yasmine Bani Hachemi, ingénieure en transports à l'AGCM

Le président indique que M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), dont l'audition était prévue, ne sera pas présent.

M. Betty rappelle que cette rue fait la liaison entre le quai Ansermet et le boulevard de Saint-Georges, une rue considérée en l'occurrence comme sensible. La rue se scinde en deux parties et enregistre le passage de 8000 à 10 000 véhicules/jour, et est synonyme d'insécurité et de nuisances. Il évoque ensuite l'écoquartier de la Jonction, l'îlot Sainte-Clotilde et le secteur des Maraîchers en rappelant que ce quartier se développe. C'est en 2012 que les premières demandes portant sur cette rue ont été formulées par l'association des parents d'élèves et les associations de quartier qui s'inquiétaient des reports de trafic inhérents au tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). Différentes études de mobilité ont ensuite été réalisées, en 2013 et 2014, ainsi qu'une présentation des mesures validées par le DETA en 2015. Des mesures à court terme issues de ces études ont été appliquées, notamment la mise en place de la zone 30 à la rue de l'Ecole-de-Médecine ainsi que le passage piéton à l'avenue de Sainte-Clotilde, en face de l'école. A moyen terme, l'espace sur la rue des Rois sera encore sécurisé. Enfin, une zone 30 sur l'ensemble du quartier est en cours d'instruction avec une réalisation potentielle en 2019.

Par ailleurs, un plateau surélevé a été réalisé au carrefour de l'avenue de Sainte-Clotilde, et des portes d'entrées à la zone 30 ont été mises en place, tout comme des trottoirs traversants. Le projet de réaménagement des abords de la crèche est en cours et est coordonné avec le projet de réseau de chauffage à distance (CAD) des Services industriels de Genève (SIG). Ce dernier doit desservir l'ensemble de ce quartier.

M. Betty ajoute que le marquage au sol à Sainte-Clotilde doit être modifié avec la suppression de places de parc, et l'installation d'un revêtement phonoabsorbant. Des avancées de trottoirs seront également réalisées.

Une commissaire remarque que le Canton a déclassé l'avenue de Sainte-Clotilde sans adapter son gabarit. Elle demande si elle sera à nouveau classée en rue de quartier.

M. Widmer répond que c'était une mesure d'accompagnement au projet TCOB, résultant d'une négociation pour le schéma de circulation. Il s'agit d'un

axe important pour le quartier et il n'est pas prévu de le déclasser ou d'en diminuer le trafic. Le trafic quotidien était de 52 000 véhicules par jour entre la rue des Deux-Ponts et l'avenue de Sainte-Clotilde avant le TCOB, dont 4000 sur la partie nord de Sainte-Clotilde. Sur ces deux rues le trafic est à présent de 26 000 véhicules par jour, dont 7000 véhicules par jour pour la partie nord de Sainte-Clotilde. La charge de trafic n'est pas incompatible avec sa hiérarchie en comparaison avec d'autres rues à Genève. Par ailleurs, il n'y a pas de lien mécanique entre le statut d'une rue et le volume de véhicules.

La même commissaire demande s'il y a beaucoup de places de parc dans ce quartier, entraînant un appel de voitures. Elle se demande également s'il est question de trafic de transit et si ces flux ont été comptabilisés.

M^{me} Bani Hachemi répond que le parking d'Artamis offre environ 300 places en compensation des places perdues au cours du projet du TCOB. C'est donc évidemment un générateur de trafic. Concernant les flux, M. Widmer répond que ces aspects ont été pris en compte dans les études. Le transit est relativement faible au vu du nombre de véhicules se rendant dans le quartier des banques ou à la Jonction. Il y a 3800 places à la Jonction, en lien avec les emplois, cela attire les automobilistes.

Un commissaire s'étonne qu'une desserte de quartier puisse devenir un axe principal. Il remercie alors M. Betty pour les mesures prises dans cette rue mais il remarque qu'il est question de diminuer le nombre de voitures.

M. Widmer rappelle que les feux ont été modifiés pour éviter l'utilisation de l'avenue de Sainte-Clotilde en favorisant le mouvement en direction du quai Ansermet. Le tourner à gauche dans la rue des Bains a par ailleurs été favorisé afin d'éviter que les véhicules continuent sur le boulevard Carl-Vogt. Dans la partie nord de cette dernière, le stationnement sera supprimé afin de permettre aux véhicules de se croiser. Des bandes cyclables seront également réalisées, ainsi qu'un seuil pour protéger le passage piéton. La décision des magistrats a été d'accepter les charges de trafic mais en modérant en contrepartie la vitesse à 30 km/h, tout en sécurisant les traversées piétonnes et les possibilités de croisement des véhicules. Enfin, après des pourparlers avec les associations, il a été décidé de faire passer les quatre passages piétons du carrefour Sainte-Clotilde/Carl-Vogt au vert en même temps afin de permettre aux piétons de traverser en biais.

Pour le commissaire, ces améliorations sont une bonne chose mais elles sont largement insuffisantes compte tenu du développement de ce quartier. Il se demande s'il ne faudrait pas fermer ce quartier ou rétablir les flux précédents.

M. Widmer déclare que la motion date de 2015 et que des démarches ont été entamées dès 2012. La proposition de rétablir un tourner à gauche au débouché du boulevard de Saint-Georges vers la rue des Deux-Ponts a été étudiée. Cependant,

recourir à cette option pénaliserait l'ensemble des usagers du carrefour: avec une fenêtre de sept secondes, on ne laisse passer que trois voitures, sans enlever beaucoup de trafic à Sainte-Clotilde. Les deux magistrats se sont mis d'accord sur une dizaine de mesures pour améliorer la situation. Par ailleurs, l'axe des Acacias a été favorisé avec la suppression de trois feux, tout comme le quai Ansermet, ce qui permet de décharger Sainte-Clotilde.

Un commissaire demande ce qui est fait à l'égard de la signalétique. Il trouve qu'il est difficile de se repérer dans ce quartier.

M. Widmer répond que les panneaux ont été changés afin de mieux orienter les véhicules vers le réseau principal – il peut néanmoins subsister des panneaux indiquant l'autoroute ou le Petit-Lancy – et qu'une démarche est en cours sur l'ensemble du canton. L'étude a analysé les possibilités d'éviter les mouvements illicites au débouché du boulevard de Saint-Georges en privilégiant l'entrée dans Sainte-Clotilde, mais cela se révélerait contre-productif en rajoutant du trafic dans Sainte-Clotilde, raison pour laquelle le marquage n'a pas été réalisé. Le marquage et le jalonnement doivent plutôt inciter les utilisateurs à rester sur le réseau primaire.

Une commissaire demande si la largeur des rues est prise en compte dans les études.

M. Widmer acquiesce. Il est nécessaire de trouver des solutions pour les tronçons présentant des gabarits trop modestes; en l'occurrence, il a été décidé de supprimer les places de parc et de faire des aménagements cyclables. En compensation, le trafic est contraint de rouler à 30 km/h.

La commissaire demande si une zone 30 est envisagée dans les rues adjacentes.

M. Macherel acquiesce en mentionnant que la Ville de Genève attend l'autorisation. M^{me} Bani Hachemi ajoute que l'instruction devrait se terminer rapidement. L'autorisation tarde en raison de nombreux préavis de la DGT, de la police du feu et du Service d'incendie et de secours (SIS), selon M. Betty. M. Macherel précise que le SIS ne veut pas que la caserne soit englobée dans la zone 30.

Le président demande quels étaient les problèmes au sein du service de M. Widmer. Ce dernier répond que les adaptations sur les portes d'entrée ont nécessité des discussions tout comme un contre-sens sur Carl-Vogt.

Une commissaire évoque l'avenue de l'Ain où les habitants ont gagné contre l'Etat devant le Tribunal fédéral. Elle demande si des rues ont été reclassées en fonction de la législation.

M. Macherel répond qu'une autorisation est attendue à l'égard des compétences de la Ville en matière de revêtement phonoabsorbant. Des projets d'assainissement du bruit (PAB) sectoriels seront déposés par la suite sur des ensembles

de quartier, c'est à travers ces PAB que seront étudiées les conséquences de report de circulation. Des décisions devront être prises par le Canton, en l'occurrence des mesures complémentaires pour améliorer l'assainissement.

La commissaire se demande si le Canton se rend compte qu'il y a une crèche, une maison de quartier et une école dans cette rue qui voit passer le trafic de transit: les infrastructures existantes sont-elles prises en compte dans les décisions qui sont prises? Elle se demande également si des mesures de pollution ont été réalisées dans ce quartier.

M. Widmer répond que les différentes composantes des quartiers sont évidemment prises en compte. Le pourcentage de trafic qui serait retiré de Sainte-Clotilde serait ajouté à la rue des Deux-Ponts ou à la rue des Bains.

La commissaire signale qu'il n'y a pas d'école dans la rue des Bains ou dans la rue des Deux-Ponts.

M. Widmer déclare qu'une série d'analyses a été menée pour le fonctionnement des transports collectifs: la rue des Bains a été privilégiée pour les TPG. Il n'y a pas de solution miracle et il y a de nombreuses places de travail à la Jonction. Il n'est pas possible de supprimer le trafic devant toutes les écoles. Les gabarits routiers sont le résultat de choix des générations passées et dans les années 1950, il était question de conférer un gabarit de plus de 40 m de large à la rue des Deux-Ponts. Il ignore par ailleurs si des allègements ont été demandés à l'égard de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) dans cette rue, car c'est la Ville de Genève qui est en charge du dossier d'assainissement du bruit.

M. Macherel remarque que les allègements sont contestés par de nombreux riverains en Ville de Genève et que la jurisprudence est en train de leur donner raison. Outre l'arrêt du Tribunal fédéral à l'égard de l'avenue de l'Ain, il y a également un arrêt à l'égard du boulevard du Pont-d'Arve. Il fera parvenir ces arrêts à la commission. Il signale par ailleurs que le service de la protection de l'air a une station à proximité de Sainte-Clotilde, il essaiera de trouver le rapport concerné.

Le président remarque que les normes de bruit ne sont donc pas respectées à l'heure actuelle sur l'avenue de Sainte-Clotilde.

M. Widmer rappelle l'existence du cadastre du bruit.

Un commissaire demande s'il est possible de lier le volume de passages de véhicules avec les nuisances. Il trouve choquant d'entendre que 7000 voitures par jour représentent un volume acceptable. Il demande dès lors s'il est possible d'avoir des chiffres sur l'ensemble des rues de la Ville de Genève.

M. Pagani répond que ces informations figurent dans le plan directeur communal.

Il ajoute qu'il reste un certain nombre de mesures à prendre et il compte sur le Canton pour la piétonisation de la rue des Rois. Il ne sera pas possible d'améliorer plus avant la situation tant que les conditions cadres n'auront pas été changées. Il précise qu'il y a 25 000 places de stationnement publiques au centre-ville.

Pour le commissaire ce constat est très insatisfaisant et il se demande s'il serait possible de changer de paradigme.

M. Macherel répond qu'il faudrait opter pour le choix de Zurich: il n'y a plus de places de parc dans l'hypercentre de Zurich depuis le compromis historique, maintenant un nombre de places publiques stable au centre-ville. Genève applique également ce principe. Cependant, à Genève, les contestations sont immédiates lorsque des mesures fortes sont prises. Il faut changer les habitudes des gens. Il déplore que le Touring Club Suisse (TCS) ait déposé un recours contre la suppression des 60 places au quai Gustave-Ador alors que 500 places sont en cours de construction au parking Clé-de-Rive.

Une commissaire s'étonne de l'offre en transports publics qui n'est pas plus large pour encadrer les mesures de diminution de trafic. M. Pagani répond que les diminutions d'impôts successives ont engendré une perte de substance fiscale d'un milliard par an. Des mesures structurelles ont dès lors été prises, notamment à l'égard des TPG.

Séance du 27 mars 2018

Discussions et votes

Le Mouvement citoyens genevois déclare que les services de M. Pagani ont fait leur possible pour sécuriser les habitants, mais il pense qu'il est nécessaire de revenir sur les dispositions que M^{me} Kunzler avait prises.

Le groupe Ensemble à gauche déclare être en faveur de cette motion et propose de supprimer la première invite qui n'est plus actuelle. Les préoccupations étant toutefois toujours d'actualité, il se demande s'il ne faudrait pas ajouter une invite demandant un bilan, une année après la mise en place des mesures envisagées.

Le groupe de l'Union démocratique du centre est d'accord pour supprimer la première invite, et supprimerait également la troisième invite qui propose des surélévations très dangereuses. Le commissaire pense que la mise en œuvre de la zone 30 est largement suffisante.

Le Parti libéral-radical déclare soutenir la suppression des deux invites. Ajouter des obstacles rendant plus dangereuse la circulation n'est pas une bonne idée.

Le groupe des Verts est en faveur de la suppression de la première invite mais pas de la troisième.

Le Parti socialiste est également favorable à la suppression de la première invite. Quant à la troisième invite, le groupe propose de supprimer uniquement les exemples qui figurent dans la parenthèse.

Par 14 oui (3 LR, 2 MCG, 2 DC, 1 Ve, 4 S, 2 EàG), la suppression de la première invite est approuvée à l'unanimité.

Par 8 oui (1 UDC, 3 LR, 2 DC, 2 MCG) contre 7 non (4 S, 1 Ve, 2 EàG), la suppression de la troisième invite est approuvée.

Par 15 oui (2 MCG, 2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 Ve, 4 S, 2 EàG), la motion M-1171 ainsi amendée est adoptée à l'unanimité des commissaires présent-e-s.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à entreprendre les démarches nécessaires pour:

- la reprise d'un réel dialogue entre les experts de l'administration et les habitant-e-s du quartier;
- la mise en œuvre de la zone 30 km/h prévue de longue date (1997).

Annexes (à consulter sur internet):

- plans de situation
- analyse des mesures circulation et régulation (DGT)
- rapport de synthèse
- jugement TAPI 22.12.2016 OPB boulevard du Pont-d'Arve et Tour
- arrêt CACJ 14.11.2017 OPB boulevard du Pont-d'Arve et Tour
- arrêt CACJ 17.10.2017 OPB Vandœuvres