

**Réponse du Conseil administratif:**

- **aux conclusions de la commission des pétitions, acceptées par le Conseil municipal le 15 janvier 2002, sur la pétition intitulée: «Flâner à Saint-Gervais» (P-52);**
- **à la motion de la commission ad hoc Saint-Gervais, acceptée par le Conseil municipal le 16 janvier 2007, intitulée: «Modérons la circulation à Saint-Gervais, en vitesse et en volume!» (M-486).**

*TEXTE DES CONCLUSIONS*

Le Conseil municipal renvoie la pétition P-52 au Conseil administratif avec la recommandation d'intervenir rapidement afin de sécuriser les déplacements piétons et cyclistes.

Par ailleurs, le Conseil municipal souhaite un listage de tous les objets concernant le quartier et qui n'auraient pas encore été mis en œuvre.

*TEXTE DE LA MOTION*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- que des mesures concrètes visant à la modération de la circulation soient prises immédiatement dans le quartier de Saint-Gervais, en particulier la création d'une zone de rencontre aux rues des Etuves, Kléberg, Vallin, l'aménagement d'un parc sur la place Simon-Goulart, la suppression du transit dans les rues Paul-Bouchet et Kléberg (tronçon Winkelried-Mont-Blanc) et, en général, l'instauration d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 km/h dans l'ensemble du périmètre de Saint-Gervais, et ce en tenant compte, notamment, des besoins des petits commerçants, ainsi que la redéfinition des rues de Coutance et de Cornavin, axe principal des Transports publics genevois;
- de sécuriser le passage pour piétons au bas de la rue de Coutance.

*RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF*

La construction imminente du TCOB (tramway Cornavin-Onex-Bernex) va profondément modifier le paysage du quartier central de Saint-Gervais. Dans ce sens, le Conseil administratif a chargé le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de reprendre des études qu'il avait menées jusqu'à ce jour afin de définir un nouveau schéma de circulation du quartier tenant compte de cette nouvelle

donnée. En effet, dans le cadre de la procédure en approbation des plans (PAP) relative au TCOB, la Ville de Genève, l'Etat et le principal commerce du quartier ont mené une conciliation en vue d'une nouvelle organisation des flux de circulation. Celle-ci prend en compte l'accessibilité du parking de la place Grenus et les impératifs liés à la progression des transports publics, tout en laissant la possibilité dans une seconde étape de mettre au point un schéma de circulation qui juggle le transit de façon définitive. Cette mise en œuvre par étapes est nécessaire afin de ne pas entraver la construction du TCOB par les rues de Coutance et de Cornavin. D'entente avec l'Etat et le grand magasin, un affinement de la réglementation du trafic et les aménagements en découlant seront menés par la suite. Toutefois, les mesures de circulation prévues dans le cadre de l'édification de la ligne du TCOB modéreront le transit du fait d'une régulation sur le quai des Bergues.

Concernant les rues de Cornavin et de Coutance, la construction du TCOB répondra aux attentes tant de la pétition que de la motion, en laissant ces rues exclusivement à la disposition des transports en commun et des cycles. L'approvisionnement des commerces riverains restera possible pour autant qu'ils ne disposent pas d'autres accès.

La sécurisation du passage piétons au bas de la rue Coutance sera réalisée dans les faits par l'agrandissement de la place de Saint-Gervais qui sera libérée de la circulation actuelle.

A propos de la place Simon-Goulart, une requête en autorisation de construire a été déposée le 20 juillet 2005 suite à un concours d'architecture. Dans le délai imparti, des observations ont été formulées par le Touring Club Suisse et des commerçants riverains qui craignaient pour l'accessibilité de leur commerce avec des véhicules individuels. Pour mémoire, le Service d'aménagement urbain répondait au Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement que la place Simon-Goulart appartient au domaine privé de la Ville de Genève, et ce depuis 1956, date de l'aménagement de cette place qui accueillait un marché bihebdomadaire. Les voitures étaient tolérées en l'absence du marché, état de fait qui s'est transformé en habitude suite à la suppression du marché. Après diverses observations tant de l'Office cantonal de la mobilité que du Service d'incendie et de secours dont il a été tenu compte, l'autorisation de construire a été accordée le 5 mai 2008 et est actuellement en force.

A la place du parking, le projet prévoit l'aménagement d'une place piétonne, ainsi que le demandait la pétition P-73 adoptée par le Conseil municipal le 9 avril 2003, et d'une zone de rencontre en haut de la rue Vallin. L'aménagement ne pourra débuter qu'une fois le chantier du TCOB terminé, car la place sera occupée par les installations de chantier. Le Conseil municipal devra encore se prononcer sur une demande de crédit relative à l'aménagement de la place qui pourra être livrée aux habitants à l'horizon 2012.

Concernant les autres demandes de la pétition P-52, le Conseil d'Etat, dans son rapport du 21 février 2008 au Grand Conseil à propos de la pétition «Flâner à Saint-Gervais», indique partager pour l'essentiel le constat des pétitionnaires: «Ce quartier mérite d'être libéré de l'emprise excessive des véhicules motorisés, cela d'autant plus que de grands parkings publics encadrent le site (tels ceux des Alpes, de Cornavin et du Seujet).» Le Conseil d'Etat souligne que l'arrivée du TCOB dans le quartier représente une belle opportunité, à la fois de réduire le trafic motorisé et de répondre en partie ou en totalité aux invites de la pétition.

C'est dans ce sens que le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité entend poursuivre les discussions avec les différents services et les acteurs du quartier pour proposer des solutions concrètes afin de limiter drastiquement le transit dans le quartier. Par ailleurs, l'Unité d'action communautaire des Grottes élabore actuellement un contrat de quartier pour une démarche expérimentale avec le périmètre de Saint-Gervais dans le cadre d'une démocratie participative.

S'agissant de la rue Lissignol et de la cour attenante, le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, d'entente et en collaboration avec les riverains, a réalisé des travaux au printemps 2003 qui répondent aux demandes des pétitionnaires. En effet, la pose de bornes rétractables aux deux extrémités de la rue permet de réguler la circulation et de faire appliquer l'interdiction générale de circuler. Cette mesure autorise toutefois l'approvisionnement des commerces et artisans de la rue. La cour, quant à elle, s'est vu débarrassée du parking à voitures par un aménagement avec sol perméable en gohrre.

Selon le plan directeur communal actuellement en consultation, l'ensemble du périmètre de Saint-Gervais est considéré comme espace public majeur, à l'instar de la Vieille-Ville et des Rues-Basses. La volonté du Conseil administratif est de rendre le centre-ville plus convivial et moins pollué afin d'atteindre les objectifs de la protection contre le bruit et la pollution de l'air.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:  
*Jacques Moret*

Le conseiller administratif:  
*Rémy Pagani*

Le 12 novembre 2008.