

30 mai 2016

Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 7 octobre 2015 en vue de l'ouverture de deux crédits pour un montant total brut de 3 478 000 francs et net de 2 817 000 francs, recettes déduites, soit:

- **un crédit de 1 974 000 francs destiné aux travaux de réalisation des aménagements améliorant le confort et la sécurité des itinéraires scolaires des écoles Saint-Jean, Cayla, Devin-du-Village, Charles-Giron, Geisendorf et Charmilles;**
- **un crédit brut de 1 504 000 francs dont à déduire le remboursement des propriétaires des bâtiments (raccordement au réseau public d'assainissement) de 600 000 francs et la récupération de la TVA de 61 000 francs, soit un montant net de 843 000 francs destiné à la reconstruction du réseau d'assainissement public de la rue du Beulet, des avenues De-Warens et De-Gallatin.**

Rapport de M^{me} Marie Barbey-Chappuis.

La commission des travaux et des constructions s'est réunie à quatre reprises (le 27 janvier, le 24 février, le 2 mars et le 18 mai 2016), sous la présidence de M. Jean Rossiaud, pour examiner la proposition PR-1149. La rapporteuse remercie les procès-verbalistes pour la grande qualité de leur travail.

Séance du 27 janvier 2016

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Didier Kreis, responsable d'opérations au Service du génie civil (GCI), et M^{me} Sandra Piriz, adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM)

Présentation du département

M^{me} Piriz explique que le Département de l'instruction publique, de la culture et du sport (DIP) a mis en place, en 2009, des conseils d'établissements scolaires au sein des écoles. Ces conseils sont composés des associations de parents d'élèves, des corps enseignants et administratifs des écoles et de représentants des communes. Parmi les différentes problématiques liées aux écoles, la sécurité des déplacements fait partie des préoccupations majeures. Dans ce cadre, on peut rappeler les demandes envoyées à la Ville en 2011 pour amélio-

rer la sécurité des chemins menant aux écoles des Genêts et Hugo-de-Senger. Alors que le nombre de sollicitations reçues ne cesse d'augmenter, la proposition présentée aujourd'hui fait suite à la demande du conseil d'établissement de l'école de Saint-Jean. La proposition PR-1149 a été développée par le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité en étroite collaboration avec le Service des écoles et institutions pour l'enfance, la Brigade d'éducation et de prévention de la gendarmerie et le Service du génie civil. Il faut savoir que projet regroupe deux dossiers, à savoir l'amélioration de la sécurité sur le chemin de l'école et le bilan de fonctionnement de la zone 30 km/h. Conformément aux exigences légales, ce bilan a été réalisé dans le but de détecter les carences en matière de sécurité des déplacements et d'élaborer les améliorations nécessaires à apporter. Les adaptations nécessaires à la zone 30 km/h rejoignant les demandes pour l'amélioration de la sécurité sur le chemin de l'école, une seule étude a été réalisée, en concertation avec les principaux acteurs.

Dans le cadre du projet, une large concertation a été menée entre 2013 et 2014 avec les conseils d'établissements des écoles du secteur Saint-Jean, les associations de parents d'élèves (90% des parents d'élèves ont été contactés), les directions des écoles ainsi que les différents services concernés (SEVE, SIS, Voirie-Ville propre, GCI, police cantonale de Genève). Les solutions proposées ont été élaborées avec les différents intervenants et présentées au Forum Saint-Jean en séance technique. Les futurs aménagements se situent dans une zone délimitée par le pont des Délices, la rue des Charmilles, l'avenue d'Aïre et les falaises de Saint-Jean. Le secteur compte quatre établissements scolaires (écoles Saint-Jean, Devin-du-Village, Charles-Giron et Charmilles) mais les propositions concernent également les cheminements des écoles Cayla et de l'Europe. Au sein de ce périmètre se trouvent également deux crèches, deux lieux de culte, une bibliothèque et une maison de quartier. Les déplacements des enfants seuls et accompagnés sont donc nombreux dans le secteur. Durant les concertations menées au sein des écoles, une enquête auprès des élèves et de leurs parents ainsi que des actions de sensibilisation ont été réalisées sous la direction du Service des écoles. Suite à ces activités pédagogiques qui se sont déroulées en septembre 2013, un cahier des propositions a été constitué en 2014 par les services techniques.

En ce qui concerne le bilan de la zone 30 km/h, on relève une diminution de 40% des accidents depuis sa mise en place. Néanmoins, on compte encore en moyenne 9,5 accidents par année, dont 2,3 avec blessés. On constate également des pointes de vitesse à 45 km/h dans le périmètre. Les discussions avec les représentants des associations concernées ont mis en évidence que plusieurs traversées piétonnes restent difficilement praticables pour les personnes à mobilité réduite. Le manque d'abaissements de trottoir, l'absence de bandes d'éveil et l'encombrement du site par un stationnement trop important expliquent cette situation. Le bilan a également révélé que les marquages actuels ne satisfont pas les usagers

et que les décrochements sont trop forts au niveau des contresens pour les vélos. Enfin, il existe une forte demande pour améliorer la visibilité de certaines traversées piétonnes et installer des places de stationnement pour les deux-roues.

Les objectifs poursuivis visent donc à répondre à l'ensemble de ces problématiques. Comme il existe une vingtaine de sites d'intervention, M^{me} Piriz propose de présenter quelques exemples. Au carrefour de l'avenue Devin-du-Village et de la rue Ermenonville, il est prévu de procéder à une mise «en dur» des avancées en marquages et potelets. Des abaissements de trottoirs et le resserrement de la traversée permettra d'améliorer le passage des personnes à mobilité réduite. Des places de stationnement pour les deux-roues seront également mises en place. Au carrefour de la rue des Charmilles et de la rue Daubin, la création de «trottoirs traversants» permettront d'améliorer la continuité des itinéraires piétonniers. L'élargissement des trottoirs permettra par la même occasion d'arboriser le secteur, de créer des places de stationnement et d'augmenter l'offre de parage pour les vélos. Au carrefour de la rue Charles-Giron et de la rue Daubin, la partie trottoir sera agrandie et des zones de détente verront le jour par la mise en place de mobilier urbain. Il faut également compter la mise aux normes des traversées pour les personnes à mobilité réduite et la création de stationnement pour les deux-roues. Enfin, le schéma de circulation sera modifié au niveau du secteur de la rue du Devin-du-Village. Pour répondre à la demande des habitants, le sens de circulation de la rue de la Nouvelle-Héloïse sera inversé afin d'améliorer l'accessibilité pour les automobilistes. La mise en place d'un contresens pour les vélos permettra de faciliter la perméabilité du réseau cyclable. Ce procédé permettra de créer du stationnement pour les vélos et de récupérer de l'espace public dans les deux carrefours. On peut relever la création d'une place bleue, de deux places de livraison, de 132 places pour les vélos, et 22 cases pour les deux-roues motorisés.

M. Sébastien Alphonse, directeur adjoint du GCI, ajoute que le réseau séparatif existant à la rue de Saint-Jean sera valorisé en accompagnement de ces mesures d'aménagement. Actuellement, les eaux claires et les eaux usées des avenues De-Warens et De-Gallatin ainsi qu'un tronçon sur la rue du Beulet sont en régime unitaire. Ces réseaux qui seront démolis et reconstruits en système séparatif s'inscrivent dans la continuité de la mise en séparatif du bassin versant réalisée dans le cadre des travaux d'assainissement des eaux de la rue de Saint-Jean. De nouveaux branchements privés pour les eaux pluviales seront raccordés au réseau public séparatif d'évacuation des eaux. Il faut compter au total 240 m linéaires de canalisation. Au niveau financier, la proposition est dissociée en deux arrêtés. Le premier, qui concerne les aménagements de sécurisation, compte des travaux de génie civil estimés à 1 577 000 francs hors taxe. Le coût total de l'investissement TTC est de 1 955 000 francs. En rajoutant les prestations du personnel en faveur des investissements et les intérêts intercalaires, le coût total brut TTC de l'aménagement s'élève à 2 064 000 francs. On peut relever une déduction partielle du crédit d'étude qui a

permis de proposer l'aménagement soumis au vote ce soir. Ainsi, le coût total net TTC de la délibération I est de 1 974 000 francs. En ce qui concerne le volet canalisation, les travaux du linéaire concerné s'élèvent à 653 000 francs hors taxe. Il faut ajouter les travaux de raccordements des biens-fonds privés au collecteur public qui sont estimés à 555 000 francs. Le coût total brut TTC des collecteurs est de 1 427 000 francs auquel il faut ajouter les prestations du personnel en faveur des investissements et les intérêts intercalaires. Ainsi, le coût total brut TTC des collecteurs est estimé à 1 504 000 francs. Il faut déduire de ce montant le remboursement des propriétaires des bâtiments pour le raccordement au réseau public d'assainissement et la TVA récupérable sur la construction des collecteurs secondaires. Ainsi, le coût total net TTC de la délibération II est estimé à 843 000 francs.

Questions des commissaires

Une commissaire ne comprend pas la démarche entreprise. En effet, chaque proposition d'aménagement devrait faire l'objet d'une proposition envoyée à la commission de l'aménagement. Face au nombre de points présentés dans la proposition, il est important de savoir s'il existe d'autres exemples d'aménagement qui n'ont pas été présentés à la commission. On est en droit de se demander quels sont les travaux inclus dans le financement demandé.

M. Pagani explique que l'on a affaire à un projet d'envergure qui a mis en relation différents acteurs, dont les associations de parents d'élèves et les habitants du quartier. Les discussions qui ont eu lieu entre 2013 et 2014 ont permis d'établir un bilan de la zone 30 km/h de Saint-Jean et d'identifier les «points noirs» en termes de sécurité des déplacements des écoliers. Elaboré avec les différents acteurs concernés, le projet d'aménagement répond donc à ces deux problématiques. Les solutions proposées concernent non seulement la sécurité des élèves sur le chemin de l'école, mais aussi les nécessités d'améliorations de la zone 30 km/h. Comme l'ensemble du périmètre est concerné par des aménagements (une vingtaine au total), M^{me} Piriz a uniquement présenté à la commission les exemples d'intervention les plus emblématiques. A cela s'ajoute le réaménagement du réseau d'assainissement public.

La commissaire s'étonne que la commission doive se prononcer sur une proposition dont l'ensemble des points n'a pas été porté à sa connaissance!

M. Pagani propose d'envoyer par e-mail l'ensemble des plans d'aménagement afin que la commission puisse les étudier. Il faut bien comprendre que la proposition regroupe un certain nombre d'interventions dont les plus importantes ont été exposées par M^{me} Piriz.

La commissaire demande de recevoir également le chiffrage par type de projets. Elle croit par ailleurs savoir que les associations d'habitants du quartier des

Pâquis travaillent depuis quinze ans en concertation avec les services du département des constructions et de l'aménagement (DCA) sans qu'un tel plan d'envergure ait jamais vu le jour. Cela dit, l'on est en droit de se demander pourquoi la proposition PR-1149 comprend un bloc de 20 propositions alors que la proposition d'amélioration de la zone 30 km/h à la rue Liotard a été présentée en détail. On ne peut que constater un choix de traitement différencié.

M. Alphonse estime que la présentation de la proposition relative à la rue Liotard était aussi globale que celle d'aujourd'hui. Cela dit, il est tout à fait possible de transmettre à la commission les plans de l'ensemble des mesures de la proposition PR-1149.

M. Nicolas Betty, chef du GCI, précise que tous les aménagements sont compris dans le chiffrage. Le DCA a décidé de présenter les quatre exemples les plus représentatifs de ces aménagements. La commission recevra le détail des 23 aménagements prévus. En outre, il n'y aura pas de coûts associés à des aménagements en dehors de ces 23 points.

La même commissaire aimerait connaître le nom des mandataires qui ont mené l'étude. Elle demande à recevoir également le coût de l'étude et son rapport. Enfin, elle désirerait aussi recevoir le bilan complet de la zone 30 km/h ainsi que le lieu des accidents et le nombre de blessés graves en moyenne par an. M. Pagani propose d'envoyer également le nombre d'accidents mortels.

La commissaire poursuit ses questions et souhaite savoir si l'association des parents d'élèves ou l'association des habitants du quartier ont formulé des demandes de passages piétons supplémentaires. M^{me} Piriz lui répond par la négative. M. Pagani ajoute que le passage piéton de l'avenue d'Aire a déjà été traité il y a cinq ans suite à la demande des parents d'élèves. Le passage piéton situé vers la patinoire a été incliné et le trottoir avancé.

La commissaire est étonnée d'apprendre que la demande des trottoirs traversants émane des habitants. D'autres échos laissent entendre que ces trottoirs ne fonctionnent pas bien car ils n'amènent pas les automobilistes à s'arrêter.

M^{me} Piriz confirme que la question des trottoirs traversants fait partie des points noirs cités durant les discussions avec les habitants concernés. La solution proposée par les services a été acceptée par les habitants pour autant qu'une information sur les rapports de priorité soit diffusée.

M. Pagani indique qu'il existe un double problème avec les passages traversants. Comme M. Barthassat ne désire plus voir de coussins berlinois installés sur une partie de la route, la Ville n'a que deux options, à savoir la mise en place de trottoirs traversants ou la pose de coussins berlinois sur l'ensemble de la largeur. Dans le cas présent, les lieux sont suffisamment dégagés pour permettre aux automobilistes de voir les trottoirs traversants.

Un commissaire demande si l'ensemble des aménagements induit des suppressions de places de parc. M^{me} Piriz lui répond par la négative. Le projet prévoit la création d'une place de parc supplémentaire. On compte également 22 cases pour les deux-roues supplémentaires.

Une commissaire regrette que la proposition ne comporte pas d'éléments précis sur les interventions qui sont prévues. Il faut savoir que le principal problème relevé par l'ensemble des habitants du quartier concerne la rue de Saint-Jean. Or, on ne peut que constater qu'aucun aménagement n'est prévu à cet endroit. Alors que la présentation évoquait des pointes de vitesse de l'ordre de 45 km/h, la réalité s'approche plus des 50 voire 60 km/h. En outre, le trottoir traversant à la rue du Beulet n'est pour l'instant qu'un parking sauvage. Ces deux éléments montrent que la proposition PR-1149 ne s'attaque pas aux véritables problèmes de circulation du quartier.

M. Pagani rejoint les propos de la commissaire concernant les problèmes de vitesse constatés à la rue de Saint-Jean. Pour rappel, la Ville a déjà investi 6 millions de francs pour réaménager cette rue. Il est vrai que les automobilistes qui sortent du carrefour Jean-Jacques ne respectent pas la zone 30 km/h et dépassent le bus dès qu'elles en ont l'occasion. Cette situation est problématique d'autant plus que le secteur comprend une crèche et une école. Face à cette situation, M. Pagani suggère à la commissaire de formuler une recommandation demandant d'intervenir à la rue de Saint-Jean.

La commissaire remarque qu'une motion en ce sens a déjà été déposée l'an passé au Conseil municipal. M. Pagani s'occupera par conséquent de ce problème. Toujours est-il que les aménagements proposés sont importants face au manque de sécurisation dans les endroits étudiés.

La commissaire aimerait savoir pourquoi aucun aménagement n'est prévu à la rue du Beulet. M^{me} Piriz indique que les propositions d'aménagement permettent une amélioration des cheminements pour la mobilité douce. La proposition PR-1149 ne concerne pas que les questions de vitesse puisqu'elles répondent également à l'amélioration de l'espace public. En ce qui concerne la rue de Saint-Jean, le département travaille avec la Direction générale des transports (DGT) dans le cadre de l'assainissement du bruit routier. Pour l'instant, il est question d'optimiser l'entrée de la rue. Des essais vont continuer à être menés pour assurer le passage des bus tout en plaçant un îlot pour ralentir la vitesse des véhicules. On peut noter qu'un marquage continu a été placé au niveau de l'arrêt du bus ainsi qu'un marquage au sol signalant la zone 30 km/h. Il n'est pas possible d'installer des décrochements verticaux en raison du passage des bus.

La commissaire demande s'il est possible de placer des indicateurs de vitesse. M^{me} Piriz estime qu'il est possible de mettre en place un radar mobile pour attirer l'attention des automobilistes.

La commissaire regrette qu'un indicateur de vitesse ait été enlevé. Elle demande s'il est possible de le réinstaller de manière pérenne. M^{me} Piriz parle du même indicateur de vitesse. Il faut savoir qu'il n'existe qu'un radar mobile dans le stock de la Ville. Ce radar circule dans les différents quartiers.

Un commissaire désirerait savoir si une planification des travaux a été établie. Il ne faudrait pas que tout un quartier se retrouve en chantier suite au vote de 23 points d'intervention.

M. Betty lui indique qu'une planification a déjà été établie. Cela dit, il n'existe pas de priorisation complètement arrêtée car il faut encore travailler avec la DGT. Face à l'importance du périmètre traité, il est clair que le département ne va pas attaquer de front tous les chantiers. Il est quand même important de concentrer les travaux pour éviter de les faire durer trop longtemps.

Un commissaire remarque qu'il est toujours difficile de définir à quelle commission ce genre de projet multiple doit être attribué. Ceci étant précisé, le commissaire aimerait savoir où se situent les collecteurs concernés par les travaux d'assainissement.

M. Alphonse lui indique que les collecteurs se situent au niveau des avenues De-Warens et De-Gallatin ainsi que sur un tronçon de la rue du Beulet.

Le même commissaire considère que les passages traversants sont assez anxiogènes, raison pour laquelle il demande si un bilan des mises à niveau de la route a été réalisé.

M^{me} Piriz note que les passages traversants les plus récents sont construits avec une pente plus marquée, ce qui oblige à s'arrêter avant de s'engager sur le trottoir.

Une commissaire souhaiterait avoir une priorisation des interventions à mener. Etant donné la situation financière dans laquelle on se trouve, il serait intéressant d'étudier la pertinence de chaque aménagement.

Discussion de la commission

Le président propose à la commission de geler la discussion en attendant la réception des éléments suivants: 23 points de mesures d'aménagement, le détail par site avec un tableau récapitulatif, les plans des cheminements, le bilan de la zone 30 km/h et son annexe ainsi qu'un tableau du nombre et de la localisation des accidents.

Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

Séance du 24 février 2016

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

M. Sottini affirme que Pro Vélo n'avait pas connaissance du projet pour Saint-Jean avant d'avoir reçu le document transmis par M. le président. Il estime que l'aménagement proposé est intéressant et important pour la circulation à vélo en ville. Parallèlement à ceci, il remarque que Pro Vélo s'inquiète de la mobilité chez les jeunes générations, celles-ci délaissant la mobilité active (vélo ou marche à pied) au profit des véhicules motorisés (transports publics et véhicules privés). A ce titre, Pro Vélo est intervenu au sein du cycle du Sécheron afin de déterminer la possibilité des élèves de l'établissement de se rendre au cycle à vélo. La conclusion a été d'affirmer que c'était souvent compliqué d'utiliser le vélo pour se rendre en cours, certains itinéraires pouvant être (à juste titre) considérés comme trop dangereux par les parents d'élèves. Cet aménagement se présente donc comme une belle opportunité d'améliorer la sécurité pour les cyclistes du quartier. M. Sottini concède toutefois ne pas avoir eu accès au détail des aménagements prévus et admet donc ne pas pouvoir se prononcer sur chacun des aménagements en question. Il rappelle pour terminer la présence d'un contresens cyclable sur la rue du Contrat-Social et se demande s'il ne serait pas possible de l'écarter de la circulation venant de l'autre sens en plaçant la piste cyclable entre les places de parking et le trottoir.

Séance du 2 mars 2016

Audition de M^{me} Anouk Dunant Gozenbach, membre de l'Association des parents d'élèves de Saint-Jean/Devin-du-Village, de M. Gérard Duc, membre du comité de l'Association des parents d'élèves de Cayla, de M. Youssef Frej, membre du comité de l'Association des parents d'élèves de Charmilles/Charles-Giron, et de M^{me} Marinette Laplace Bonanno, présidente du comité de l'Association des parents d'élèves de Saint-Jean/Devin-du-Village

Le président remercie les auditionnés pour leur présence et leur rappelle l'objet de leur présence. La commission souhaite savoir si les différentes associations des parents d'élèves (APE) présentes ont bien été consultées en vue des travaux dont il est question dans cette proposition.

M^{me} Dunant Gozenbach entame son intervention en reconstituant les événements importants en lien avec les aménagements dont il est question. Elle rappelle que les premiers aménagements datent de 2002-2003, époque à laquelle des crédits d'aménagements ont été votés afin de créer une zone 30 sur Saint-Jean. Les travaux pour cette zone 30 ont débuté en 2006 pour une période de dix mois. En 2007, la rue a été rouverte mais l'ensemble des aménagements prévus n'avaient

pas encore été réalisés, créant une certaine illisibilité de ce lieu (beaucoup d'usagers de la route n'avaient pas conscience d'être dans une zone 30). Elle évoque ensuite le cas d'un élève ayant été renversé et grièvement blessé lors de la fête des promotions en 2009 (devant l'école de Saint-Jean). C'est à partir de cet été que les APE se sont fortement mobilisées au travers de divers moyens (installation de panneaux et de bulles dans la rue), débouchant sur une certaine couverture médiatique. De plus, les APE à l'origine de cette mobilisation ont également demandé à être auditionnées par la commission des travaux et des constructions (CTC) en 2009 pour la proposition PR-732 (acceptée par le Conseil municipal, les travaux ayant débuté sur la rue de Saint-Jean en 2010-2011). Lors de cette audition, les APE avaient affirmé que les aménagements prévus dans la proposition n'étaient pas suffisants car tout le périmètre de l'école du Devin-du-Village n'était pas pris en compte dans celle-ci. Les APE avaient donc insisté pour que ce périmètre soit pris en compte dans les travaux d'aménagements prévus (elle remarque que celles-ci avaient fait part de ces préoccupations au SAM).

M^{me} Dunant Gozenbach poursuit sa présentation chronologique de la situation en rappelant que la Ville avait mandaté l'Association transports et environnement (ATE) en 2013, afin que celle-ci entreprenne une étude de la zone en question. Après avoir identifié les lieux potentiellement dangereux, l'association était parvenue à la conclusion que la zone était problématique pour les piétons, et donc dangereuse pour les enfants.

Elle rappelle que la rue de Saint-Jean a été rouverte en 2014 après les travaux prévus dans la proposition PR-732. Toutefois, les APE ont constaté avec regrets que leurs demandes n'avaient pas été prises en compte. Les APE ont donc poursuivi leurs démarches afin de rendre la zone dont il est question plus sûre (des courriers ont par exemple été envoyés aux Transports publics genevois (TPG), réclamant que leurs chauffeurs roulent moins vite aux abords des écoles). Elle affirme ensuite qu'une autre étude a été menée sur la zone par Trafitec en mars 2014 et remarque que toutes les APE ainsi que les associations de quartier ont été convoquées par le SAM à la suite de cette étude. Le but de cette convocation était de présenter le projet de zone 30 souhaité en ce lieu, qui a abouti à la proposition PR-1149 dont il est à présent question. Elle se réjouit du fait que la majorité des points soulevés par les APE ont été pris en compte dans cette proposition. Toutefois, elle estime important de prendre en compte les points ayant été laissés de côté dans ce projet d'aménagement (elle reviendra dessus ultérieurement).

M. Duc prend le relais en affirmant que la concertation entre les services compétents de la Ville et les APE a débuté en mars 2014. En effet, le Service des écoles avait convoqué les APE afin de faire un point sur les problèmes de sécurité sur les chemins de l'école (ces discussions ont traité pour l'essentiel des secteurs autour de la rue de Saint-Jean et de l'avenue d'Aïre). Bien que les APE aient pu donner leur avis lors de ces discussions, celles-ci n'ont plus été consultées sur ce projet

depuis, ni même informées de son évolution jusqu'à la semaine dernière, moment auquel les APE ont pu prendre connaissance des différents aménagements prévus (de manière concrète et détaillée). Lors de ce récent échange, le Service de l'aménagement urbain a également fait remarquer aux APE qu'il s'agissait là d'un crédit conséquent à soumettre au délibératif. De leur côté, les trois APE concernées ont décidé de ne pas proposer de « scission » pour ce projet et estiment que les travaux proposés sont essentiels à la sécurisation de la zone 30. A l'aide d'une carte présentée en commission, il remarque que certains points jugés essentiels et soumis en mars 2014 n'ont pas été intégrés dans le projet d'aménagement actuel. Concrètement, il affirme que trois points très particuliers sont essentiels à la sécurité du quartier. Le premier d'entre eux est la création d'un trottoir traversant rehaussé à l'entrée du chemin William-Lescaze depuis la rue du Contrat-Social. Actuellement, le trottoir en question est creux et les automobilistes tournent très rapidement dans ce chemin, ce qui est évidemment dangereux. Il ajoute que le Service de l'aménagement urbain prévoit de créer des places de stationnement sur ce chemin, ce qui attirera encore plus de voitures. Le deuxième point essentiel évoqué par M. Duc concerne l'importance du rehaussement du trottoir au croisement de la rue de Saint-Jean et de la rue du Beulet, pour les mêmes raisons que celles évoquées au premier point.

Le dernier point essentiel selon les APE serait de rehausser le trottoir au croisement de la rue de Saint-Jean et de la rue De-Miléant. Il remarque toutefois qu'il y a quelques soucis avec cet aménagement, le bus 11 descendant la rue De-Miléant pour arriver sur la rue de Saint-Jean.

M. Duc mentionne enfin des éléments plus généraux souhaitables afin d'améliorer la sécurité dans le quartier. Par exemple, l'entrée de la zone 30 située au sommet du chemin François-Furet n'est équipée que d'un panneau et d'un marquage au sol zone 30, sans autres aménagements complémentaires. Les automobilistes arrivant depuis l'avenue d'Aire n'ont donc aucun obstacle les contraignant à ralentir sur un chemin d'école pour certains enfants se rendant au cycle d'orientation de Cayla.

L'autre élément général que M. Duc souhaite évoquer traite de la rue de Saint-Jean (arrivant aux Délices). Là se trouve une véritable « autoroute » sans un quelconque aménagement permettant de ralentir le trafic. Il estime donc pertinent de se questionner sur cette zone du quartier, bien qu'il concède que très peu d'enfants passent par cette zone pour aller à l'école.

Une commissaire croit comprendre que la Ville a présenté les aménagements prévus aux APE seulement après avoir déposé la proposition (ce qui est le cas). Elle remarque ensuite que la Ville prévoit de supprimer quatre passages piétons afin de créer des trottoirs traversants dans la zone rue des Cèdres/avenue des Tilleuls/rue Charles-Giron. Elle demande aux auditionnés s'ils estiment qu'un trottoir traversant est plus sûr qu'un simple passage piéton.

M. Duc répond que les trottoirs présentés par le Service de l'aménagement urbain sont relativement élevés, ce qui impose un réel ralentissement aux automobilistes, ce qui n'est pas le cas actuellement avec les passages piétons standards. Il termine son intervention en affirmant que l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre stipule que l'aménagement de passages piétons est interdit (sauf exceptions).

La même commissaire évoque à présent le trottoir traversant au croisement de la rue de Saint-Jean et de la rue du Beulet et souhaiterait de plus amples informations à ce sujet.

M^{me} Dunant Gozenbach affirme que ce trottoir répondait à d'anciennes normes en la matière. Le trottoir traversant en question est très peu surélevé, ce qui implique que les automobilistes traversent rapidement ce croisement, ce qui est relativement dangereux. Elle souligne que les APE ont longuement insisté pour que ce trottoir soit surélevé et qu'un coussin berlinois soit aménagé.

M. Frej abonde dans le même sens et ajoute qu'un passage piéton se trouve au croisement de la rue De-Miléant et de la rue Charles-Giron, alors qu'il y en avait deux auparavant. Les APE ont donc réclamé des aménagements en vue d'améliorer la sécurité sur ce croisement à double sens, mais rien ne semble avoir été pris en compte sur ce point.

Une commissaire entame son intervention en affirmant qu'en règle générale, les propositions en matière d'aménagements concernent des secteurs plus petits que dans celle-ci. En effet, les propositions standards traitent de l'aménagement de petites zones tel un carrefour, alors qu'il s'agit ici de 29 points d'aménagements distincts, répartis sur plusieurs rues. A ce titre, elle affirme que la CTC n'a eu le détail des aménagements que sur quatre points, ayant comme conséquence l'impossibilité d'avoir une vision globale dans un premier temps. Elle remarque à ce titre que la CTC a par la suite reçu les différents documents détaillant l'ensemble des 29 points d'aménagements prévus. Elle se demande donc si les différentes APE présentes ont également reçu ces documents détaillés (ce qui est le cas).

Elle est déçue d'apprendre que les APE n'ont été concertées qu'à partir de mars 2014 et pas avant. Elle constate également l'absence du Forum Saint-Jean lors de cette audition et se demande si les personnes présentes parlent au nom de cette institution.

M^{me} Dunant Gozenbach lui répond par l'affirmative et rappelle que le Forum Saint-Jean était présent à la séance de présentation de la Ville la semaine passée. Il avait été décidé à ce moment-là que les APE parleraient au nom des acteurs concernés, par souci d'efficacité.

Evoquant à présent les trottoirs rehaussés, la commissaire croit comprendre que les auditionnés estiment que les dernières normes en la matière sont plus

sûres que les anciennes. Elle souhaiterait avoir un exemple de trottoir rehaussé en fonction des nouvelles normes afin de pouvoir l'observer.

M. Duc admet ne pas avoir d'exemple concret en tête, mais affirme que le Service de l'aménagement urbain saura très certainement répondre à cette demande.

La même commissaire poursuit et dit être étonnée par la demande de création de trottoirs traversants, dans la mesure où elle a reçu de nombreux avis défavorables à ce type d'aménagement. En effet, ces personnes soutiennent que l'aménagement en question est relativement illisible, les piétons ayant bien souvent de la peine à savoir s'ils se trouvent sur une route ou non. Bien que les nouvelles normes de trottoirs traversants imposent un ralentissement des véhicules, elle peine à voir en quoi ces nouvelles normes permettront de résoudre la problématique piétonne de la question.

M. Duc répond que pour les parents d'élèves, il est relativement complexe d'expliquer à leurs enfants le comportement à adopter dans une zone 30, étant donné la large palette de situations exceptionnelles régissant ce type de zone (par exemple, l'enfant a le droit de traverser la route en dehors des passages piétons, mais pas lorsqu'un patrouilleur scolaire se trouve à un passage piéton). De plus, un grand nombre d'automobilistes ont également de la peine à cerner leurs droits et obligations dans les zones 30, ce qui peut aboutir à des situations dangereuses. Il termine en affirmant que les piétons ont la priorité dans les zones 30.

La commissaire lui fait remarquer que ce n'est pas le cas, cette réglementation ne s'appliquant en réalité qu'aux zones 20. Elle rappelle également que l'ordonnance fédérale évoquée auparavant accepte la création de passages piétons dans certains cas exceptionnels, par exemple sur les chemins d'écoles. Cette interprétation se fait à l'échelle du Canton en fonction des demandes de la Ville. Elle se demande pour terminer son intervention si des suppressions de passages piétons sont prévues dans les aménagements proposés. Le cas échéant, elle demande aux auditionnés s'ils souhaiteraient maintenir certains de ces passages piétons.

M. Frej revient sur le passage piéton au croisement de la rue De-Miléant et de la rue Charles-Giron évoqué auparavant et affirme qu'il est nécessaire de créer deux passages piétons. Il remarque à ce sujet que les enfants se rendant à l'école depuis les Charmilles doivent successivement traverser deux croisements.

M^{me} Dunant Gozenbach ajoute à ce sujet que les services concernés ont affirmé qu'il était impossible de revenir sur un aménagement, comme ce serait le cas ici.

Un commissaire constate que les auditionnés sont généralement d'accord avec les travaux proposés dans cette proposition mais souhaite savoir si ceux-ci

sont d'accord avec le principe même des travaux. Evoquant divers exemples dans le quartier (notamment la rue Charles-Giron), il s'aperçoit que la forme de cette zone 30 existe déjà, créée par des potelets. Il remarque donc qu'il est prévu de remplacer (à grands frais) ces potelets par d'importants aménagements tels que le rehaussement des trottoirs.

M^{me} Dunant Gozenbach indique qu'il ne s'agit pas que de rehausser certains trottoirs mais que d'autres aménagements sont également prévus, par exemple la mise en place de bancs publics (servant notamment comme lieu de pause pour les personnes à mobilité réduite). Elle affirme finalement qu'en tant que citoyenne, elle aimerait que les autorités aillent pour une fois jusqu'au bout des aménagements nécessaires, plutôt que de bricoler avec des potelets qui rendent la lisibilité d'autant plus floue pour les piétons.

M. Duc abonde dans le même sens et ajoute que le problème des zones avec des potelets est qu'elles se transforment bien souvent en parking sauvage à deux-roues.

M. Frej ajoute que le quartier de Saint-Jean manque de places de stationnement pour les voitures, ce qui implique que les automobilistes finissent par se garer sur les trottoirs. Ce comportement est non seulement dangereux pour les enfants, mais bloque également le passage pour certains piétons, par exemple un parent avec une poussette.

M. Frej achève son intervention en évoquant un autre problème de déplacement d'élèves (se situant toutefois en dehors du périmètre d'intervention de cette proposition). En effet, les élèves de l'école des Charmilles mangeant aux cuisines scolaires doivent se rendre à la promenade de l'Europe. Les élèves en question se rendent au lieu du repas en empruntant le trottoir passant devant le centre commercial des Charmilles. Le problème ici est que les camions de livraison et certaines voitures se garent sur ce passage du matin au soir. Il souhaiterait donc que des piquets soient installés dans cette zone afin de sécuriser ce passage.

Discussion de la commission

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien estime important de réentendre le département sur cette proposition, étant donné que la CTC a reçu le détail des 29 aménagements prévus seulement après avoir auditionné ledit département. Celui-ci pourra donc donner une vue plus détaillée des aménagements prévus aux commissaires. Il s'agirait également lors de cette audition de questionner le département concernant la concertation ayant eu lieu autour de ce projet. Elle rappelle à ce titre que le département avait affirmé s'être concerté avec les APE à maintes reprises, ce qui ne semble malheureusement pas être le cas. Finalement, elle souhaiterait aussi que le magistrat soit présent lors de cette audition.

Séance du 18 mai 2016

Nouvelle audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de ses collaborateurs

M. Pagani rappelle que la proposition PR-1149 répond aux nombreuses sollicitations des habitants du quartier de Saint-Jean pour améliorer la sécurité des piétons. Les lieux signalés ont fait l'objet d'une étude menée par le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité afin de déterminer les mesures à appliquer. Comme les radars installés à la rue de Saint-Jean n'étaient pas suffisamment efficaces pour limiter les dépassements de vitesse, le département a d'abord essayé d'implanter des coussins berlinois. Or, cette mesure a été refusée par la DGT et les TPG sous prétexte qu'elle portait atteinte à la vitesse des bus. Face à ce blocus, le département a implanté des aménagements complémentaires sur l'ensemble de la zone 30 concernée.

M. Betty rapporte qu'un îlot sera mis en place à l'entrée de la rue de Saint-Jean (côté pont des Délices) en vue de séparer les deux sens de circulation. On peut également relever l'existence d'une autorisation en force pour la sécurisation de l'intersection entre la rue de Saint-Jean et la rue du Beulet. Alors que l'avancée de trottoirs permettra de protéger les stationnements, l'implantation d'un coussin berlinois devrait ralentir la circulation. Les coûts de ces travaux ne figurent pas dans la proposition PR-1149 car ils seront pris dans le budget de l'ancienne proposition des travaux de Saint-Jean.

M. Alphonse précise que les aménagements situés à l'arrière du carrefour entre la rue du Beulet et la rue de Saint-Jean seront réalisés après la rénovation des collecteurs présents sur le site. Une fois ces travaux terminés, l'autorisation en force permettra d'implanter le coussin berlinois et de réaliser les bordures entourant les places de stationnement et de livraison. Comme l'a annoncé M. Betty, ces travaux pourront être financés par le reliquat de la proposition de Saint-Jean. En ce qui concerne l'entrée de la rue de Saint-Jean, la mise en place d'un îlot séparatif devrait réduire la vitesse des véhicules après l'arrêt de bus des TPG. Cette mesure d'essai a été mise en œuvre au mois d'avril.

Questions des commissaires

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien se souvient d'une précédente audition lors de laquelle la commission avait appris qu'un processus de concertation avait été mené au sein des écoles. Or, il s'avère que les associations de parents d'élèves n'ont été consultées qu'après ladite audition. On ne peut donc que regretter la démarche tardive entreprise par le département en matière de concertation. Cela étant précisé, la commissaire rapporte les trois demandes formulées par ces associations lors de leur consultation: mise en place d'un coussin

berlinois à l'intersection de la rue de Saint-Jean et de la rue du Beulet; sécurisation de l'intersection entre la rue De-Miléant et la rue de Saint-Jean et ralentissement de la circulation le long de la rue William-Lescaze. Alors que le département a répondu à la première demande, il serait intéressant de savoir ce qu'il prévoit pour les deux autres.

M. Alphonse remarque que ces deux endroits se situent en dehors du périmètre concerné par les mesures figurant dans la proposition PR-1149. M. Betty ajoute que la Ville ne peut pas instaurer un seuil de ralentissement à ces endroits.

La commissaire demande si le département a mené une réflexion pour voir dans quelle mesure il serait possible de mettre en place des mesures complémentaires. M. Pagani répond par l'affirmative. Malheureusement, le département n'a pas réussi à convaincre la DGT et les TPG d'instaurer de telles mesures à l'intersection de la rue De-Miléant.

Elle aimerait savoir ce qu'il en est de la rue William-Lescaze. M. Pagani note que cette rue se trouve en dehors du périmètre de la zone 30. Pour ce qui est du manque de concertation, le magistrat investiguera pour comprendre la raison de cet oubli. Il s'engage à consulter les parents d'élèves pour trouver une solution convenable à la rue William-Lescaze.

Le président constate que la commission a relevé, à plusieurs reprises, un manque de concertation avec les acteurs concernés par les projets du département. Pour corriger ce défaut, il suggère au magistrat d'avertir la commission de chaque démarche participative que le département entend mener.

M. Pagani considère que cette demande est tout simplement impossible à satisfaire. Le département entreprend des discussions publiques sur plusieurs fronts tous les mois. Ne serait-ce qu'aujourd'hui, le magistrat a rendez-vous à Saint Jean pour présenter un plan de site pour la cité-jardin de l'avenue d'Aïre.

La commissaire ne demande pas à être informée des consultations menées par le département, mais elle souhaiterait que la commission n'ait plus à signaler un manque de concertation avec quelque acteur concerné. En l'occurrence, le département a perdu plusieurs mois avant que les demandes des parents d'élèves soient entendues.

Discussion de la commission

Une commissaire du Parti socialiste constate que les travaux supplémentaires prévus à la rue du Beulet n'augmenteront pas le crédit global de la proposition PR-1149. On est donc en droit de se demander quelle est la marge dont bénéficie le département dans l'enveloppe de départ. Elle aimerait également savoir si les associations consultées dans le cadre du projet ont validé ces travaux.

La commissaire du Parti démocrate-chrétien confirme que les travaux de la rue du Beulet ont été demandés par des associations depuis de nombreuses années. S'agissant de la proposition, elle ne demande pas au département de prendre systématiquement en compte les demandes des acteurs concernés. Mais dans le cas présent, le problème réside dans le fait que les services du magistrat ont induit en erreur la commission en laissant entendre que les associations de parents d'élèves avaient été consultées sur cette proposition PR-1149 avant son dépôt devant le Conseil municipal.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois regrette que le département propose encore une fois un projet comprenant deux éléments distincts. Alors que la rénovation du réseau public d'assainissement paraît parfaitement légitime, on constate que le quartier de Saint-Jean pourrait voir son trafic ralenti par toute une série de mesures. Or, la pratique montre que la circulation fonctionne déjà à 30 km/h puisque le bus s'arrête automatiquement devant les passages piétons pour permettre la traversée de la rue. Ainsi, le Mouvement citoyens genevois s'opposera à un projet qui risque d'augmenter la pollution en bloquant le trafic.

Une commissaire du Parti socialiste rejoint les propos de la commissaire du Parti démocrate-chrétien selon lesquels les associations n'ont pas à valider les décisions du département. Leur consultation doit avant tout permettre de connaître leur avis sur un projet. En cas de litige entre ces acteurs et le département, on est en droit de penser qu'il appartient à la commission de trancher. Elle estime que les associations de quartier (seniors, handicap, parents d'élèves) mériteraient d'être plus souvent entendues sur des projets d'aménagement car ce sont les habitants qui connaissent et utilisent l'espace public. Bien que les propositions du département semblent pertinentes d'un point de vue technique, l'usage révèle parfois un décalage qu'il convient de prendre en compte. Les innovations de l'espace public doivent répondre à une connaissance du terrain, raison pour laquelle le département aurait dû entreprendre un dialogue avec les associations de parents d'élèves. Les derniers passages piétons mis en place dans le quartier des Pâquis sont un bel exemple de manque de pertinence d'une solution technique par rapport à l'utilisation réelle de l'espace public par les habitants.

Le président affirme que le groupe des Verts ne partage pas la vision du département en matière de consultation. La création d'un dialogue avec les habitants ne sous-entend pas forcément de se plier à leur avis. Il s'agit de mettre en place des procédures claires sur la manière de mener une concertation. Le président trouve aberrant que le magistrat ne puisse pas informer la commission des espaces de discussion qu'il organise. En effet, on peut très bien imaginer que le département informe la commission de la date de ces réunions en même temps que les acteurs concernés.

Un commissaire du Parti libéral-radical considère que les montants demandés sont exorbitants par rapport aux travaux prévus. En outre, le fait que le département n'ait pas mené une consultation dans les formes avec les partenaires locaux semble révéler le manque d'aboutissement du projet. Pour ces raisons, le groupe du Parti libéral-radical refusera le projet.

Un commissaire démocrate-chrétien indique que le groupe du Parti démocrate-chrétien est favorable au projet. Malgré les critiques émises, le magistrat a montré qu'il était prêt à consulter les partenaires locaux. Face à l'attente des usagers, il serait regrettable de freiner un aménagement qui améliorera la sécurité et la qualité de vie du quartier.

Une commissaire socialiste déclare que le groupe du Parti socialiste votera la proposition PR-1149 en se réservant le droit de formuler une recommandation en plénière. Cette dernière concernerait le réaménagement de la rue William-Lescaze et la nécessité de consulter les associations en ce qui concerne les trottoirs traversants. Cela dit, il est nécessaire de répondre aux attentes des habitants du quartier en matière de sécurité.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre indique que son groupe se réserve la possibilité de revenir en plénière avec une recommandation ou un amendement. En l'état, le groupe de l'Union démocratique du centre s'abstiendra face au manque de concertation et aux coûts élevés du projet.

Un commissaire d'Ensemble à gauche déclare que son groupe votera la proposition PR-1149 car elle permettra d'améliorer la qualité de vie dans le quartier. Contrairement à ce qui a pu être affirmé, il ne semble pas que le montant demandé soit exorbitant étant donné les différents travaux à mener.

Le président rejoint les critiques des différents groupes sur les coûts et le manque de participation. Cela dit, le groupe des Verts votera la proposition PR-1149 car elle répond à une forte demande des habitants.

Le président met au vote la proposition PR-1149.

Par 9 oui (1 Ve, 2 DC, 4 S, 2 EàG) contre 5 non (2 MCG, 3 LR) et 1 abstention (UDC), la proposition PR-1149 est acceptée.

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 de 1 974 000 francs, destiné aux travaux de réalisation des aménagements améliorant le confort et la sécurité des itinéraires scolaires des écoles de Saint-Jean, Cayla, Devin-du-Village, Charles-Giron sur le secteur de Saint-Jean situés sur les parcelles de Genève, secteur Petit-Saconnex N^{os} 4526, 4698, 4699, 4700, 4702, 4703, 4704, 4705, 4706, 4710, 4711, 4722, 4723, 4726, 4727, 4729, 4730, 4731, 4732, 4733, 4735, 4736, 4739, 4857, 4858 et 5154, propriétés du domaine public communal et N^o 3845 et N^o 4993 propriété privée de la Ville de Genève.

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 1 974 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 90 000 francs de la part du crédit d'études voté le 13 décembre 2011 (PR-911/13 – N^o PFI 102.600.03), 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 2019 à 2038.

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.

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 (LEaux-GE L 2.05), du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 1 504 000 francs, dont à déduire le remboursement des propriétaires des bâtiments (raccordement au réseau public d’assainissement) de 600 000 francs et la TVA récupérable de 61 000 francs, soit un montant net de 843 000 francs, destiné aux travaux du réseau d’assainissement public de la rue du Beulet et des avenues De-Warens et De-Gallatin.

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 1 504 000 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 2019 à 2048.

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.

Annexe (à consulter sur internet): extraits du plan de situation