

Date de dépôt : 25 février 2011

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour un aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine respectueux des habitants et de la mobilité douce

Rapport de majorité de M. Marcel Borloz (page 1)

Rapport de minorité de M. Roberto Broggin (page 25)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Marcel Borloz

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions s'est réunie à 5 reprises pour étudier la pétition 1725 demandant au Grand Conseil de la République et canton de Genève pour un aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine respectueux des habitants et de la mobilité douce. Les 5 séances consacrées à cette pétition se sont déroulées sous la Présidence de M. Ivan Slatkine. Les procès-verbaux ont été tenus de manière précise par M. Christophe Vuilleumier, que la commission remercie.

Auditions des représentants des pétitionnaires

Le Président accueille ensuite M. Schweri et M. Fioux.

M. Schweri prend la parole et remercie la Commission pour cette audition. Il présente son collègue et indique être le président de l'association. Il précise habiter sur la pointe de la Jonction. Il explique que l'association a été créée dans les années 80 et a pour but la qualité de vie des habitants. Il

rappelle que les habitants se sont déjà manifestés il y a vingt ans en affirmant leur volonté de conserver la passerelle de l'Ecole-de-Médecine désaxée afin de limiter la vitesse des véhicules. Il rappelle encore le nombre de passages de voitures dans la rue de l'Ecole-de-Médecine en déclarant que le carrefour Ecole-de-Médecine/Carl-Vogt est dangereux, comme le signalent souvent les patrouilleuses scolaires. Il précise encore que l'association a été auditionnée par la Ville de Genève et soutient les trois mesures proposées par cette dernière : déclassement du statut de cette rue, sens unique segmenté et feux de régulation sur le carrefour François-Dussaud. Il ajoute que l'inquiétude de l'association porte plus particulièrement sur la réversibilité de ce projet puisqu'au final c'est le canton qui prend la décision. Il déclare encore qu'une assemblée s'est tenue en décembre avec les riverains afin de parler de l'avenir de cette rue et qu'un stand a été monté pour faire signer la pétition. Il mentionne que celle-ci a été bien soutenue. Il rappelle ensuite que le quartier de la Jonction sera dans quelques années au centre-ville et il perçoit deux approches différentes à l'égard de la mobilité dans ce périmètre. Soit une modération de trafic avec les mesures sur le pont de Saint-Georges et sur le pont des Acacias d'une part, et d'autre part, une amélioration des traversées de l'Arve. Il craint en l'occurrence que le pont Wilsdorf ne devienne à l'avenir une nouvelle pénétrante. Il signale ensuite que les travaux actuels ne modifient pas le statut de la rue alors que l'association aimerait qu'elle intègre le réseau de quartier et passe en zone 30. Il explique ensuite qu'une convention signée par M. Cramer et M. Pagani détermine ce projet mais que les travaux actuels vont dans un autre sens. Il pense qu'il serait judicieux que le contenu de cette convention soit validé par le Conseil d'Etat, et que les habitants ne se retrouvent pas devant un fait accompli. Il signale encore que l'association a remis à la Ville son projet de carte sur la mobilité. M. Fioux prend la parole et rappelle qu'il y a des compétences croisées entre la Ville de Genève et le canton et qu'il serait opportun de lier les projets de mobilité du quartier à celui de la passerelle. Il pense, cela étant, que la pétition est claire.

Questions des commissaires

Le Président demande si cette convention a été signée. M. Schweri répond que c'est le cas et qu'elle devrait être évoquée. M. Fioux intervient et rappelle qu'il n'y a pas un seul projet en ville qui n'intègre pas la notion de mobilité douce mais qu'au final, les solutions qui sont appliquées ne sont pas satisfaisantes. Il précise que le pont sera ouvert à fin 2012.

Un commissaire (UDC) se demande si couper Carl-Vogt en deux segments à sens unique ne risque pas de multiplier les problèmes. Il se demande en outre pour quelle raison M. Schweri est là puisqu'il habite sur la

pointe de la Jonction. M. Schweri répond que le but est de dissuader les véhicules de passer par là et de les renvoyer sur les voies principales. Il rappelle ensuite que l'association englobe les deux pans de quartier entre le Rhône et l'Arve et qu'il convient d'avoir une vue générale. Il imagine en l'occurrence que le tram devrait diminuer le nombre de véhicules. Il répète qu'il est nécessaire d'être solidaire et envisager la problématique globalement. M. Fioux ajoute que M. Schweri est en outre président de l'association, ce qui lui donne toute légitimité pour être présent. Le Président remarque que les pétitionnaires n'aimeraient finalement pas de pont. M. Schweri répond par la négative en déclarant qu'il y a un réel besoin. Il ajoute que tout le monde reconnaît que ce pont sera utile. M. Fioux rappelle alors les différences entre le trafic de transit et le trafic de destination.

Une commissaire (S) rappelle qu'un autre pont est prévu à la hauteur de la Parfumerie. Elle se demande ce qu'il en est de ce projet. Elle demande ensuite si les pétitionnaires ont eu des contacts préalables avec le département qui aurait pu les informer de ce dossier. Elle rappelle encore que la rue des Deux Ponts est l'une des plus polluées de Genève. Elle se demande enfin si créer une zone 30 améliorerait la qualité de vie des habitants. M. Schweri répond que la passerelle de la Queue d'Arve est un autre serpent de mer. Il ajoute que le crédit de réalisation a été voté il y a quatre ans mais que rien ne se fait pour le moment. M. Fioux rappelle que les habitants se sont battus pour garder une passerelle piétonne. Il ajoute que l'association a des contacts avec la DGM et qu'une séance s'est déroulée avec M. Prina. Il déclare encore que la convention est claire et concrète et a un périmètre large. Il évoque ensuite la rue des Deux Ponts et rappelle que le seuil de pollution sonore notamment, est dépassé. Il précise qu'en 2015, les communes devront payer des amendes si les normes OPB ne sont pas respectées.

Un commissaire (V) demande si les sens de circulation ne permettent vraiment pas le maintien du transit. Il se demande s'il ne faudrait pas imaginer d'autres solutions. Il lui est répondu que c'est la Ville de Genève qui a étudié les mesures techniques. Il est évoqué la possibilité de ne pas pouvoir rouler dans la rue de l'Ecole-de-Médecine sur toute sa longueur.

Un commissaire (MCG) se déclare étonné par la proposition d'installer des feux sur le carrefour François-Dussaud qui est large et confortable. Il se demande ensuite si la fondation a donné son aval pour ce faire. La volonté des pétitionnaires est de limiter le trafic de transit. Il signale encore que la fondation Wilsdorf a donné son aval.

Une commissaire (R) pense que la Ville proposera ces demandes lors de la nouvelle hiérarchisation du réseau routier. Elle remarque ensuite que l'association ne fait que soutenir son quartier. Ils répondent que l'association

est intéressée à participer à une réflexion plus large en mettant l'accent sur la rue de l'Ecole-de-Médecine.

Audition de M. Prina Alexandre, Chef de service du DIM

M. Prina remercie le Président pour son accueil. Il informe que la DGM examine ce dossier depuis plusieurs mois en collaboration avec la ville. La ville a voulu monter un projet d'aménagement ambitieux, pour régler le problème du bruit conformément au préavis de la direction générale de l'environnement. La ville est ainsi venue auprès de la DGM afin de solliciter un nouveau schéma de circulation tout en maintenant l'accessibilité au quartier. Sur la base de ces éléments, M. Cramer a signé une convention avec M. Pagani pour poursuivre les études entre la ville et la DGM de façon à définir ensemble les mesures les plus appropriées pour atteindre les objectifs d'assainissement du bruit routier de cette rue. Il ajoute qu'il y a un trafic de transit important à cet endroit, cela nécessite que les études soient faites de façon très sérieuse et très approfondie, car les répercussions sur le réseau pourraient être importantes. La modification du schéma de circulation apporte des modifications en termes d'usage, tout cela s'inscrit dans un système modulé de manière complexe. Il ajoute que l'on doit s'inscrire dans la hiérarchie du réseau routier qui a été adopté par le Conseil d'Etat. Il fait donc évaluer les conséquences que tout cela peut avoir sur le trafic. Aujourd'hui, les études ne sont pas terminées et il pense que le souhait est que la progression des transports publics soit maintenue ou améliorée et que le niveau de service pour les transports individuels ne se détériore pas, alors il faut des mesures importantes. Sur le texte de la pétition, la DGM n'est pas tout à fait d'accord sur le fait qu'il ne s'est rien passé depuis 2009, depuis tout ce temps des études sont en cours avec la ville de Genève et cela prend du temps. Il a bon espoir de trouver des solutions. En ce qui concerne les trois points, il informe que les deux premiers ont fait l'objet d'une présentation de la part des services de la ville. Pour le dernier point, il remarque qu'il relève complètement de la hiérarchie du réseau. Il précise qu'aujourd'hui la rue de l'Ecole-de-Médecine est en réseau secondaire et selon la loi d'application récemment votée par le Grand Conseil, les zones 30 ne sont en principe pas mises sur le réseau secondaire. Pour modifier cela, il faudrait un déclassement de cette rue, mais il y aurait la nécessité d'une analyse à plus large échelle.

Questions des commissaires

Un commissaire (V) demande quel est le terme des études. M. Prina espère que les résultats puissent être donnés d'ici cet été.

Un commissaire (V) en vient à la création de sens unique dans le cadre de la rue en question. Il demande si l'hypothèse inverse de celle des pétitionnaires est aussi à l'étude, à savoir deux sens uniques à partir du Boulevard Carl-Vogt qui mènent sur Uni-Mail et le Quai Ernest-Ansermet. M. Prina répond que cette solution a été rapidement abandonnée, du fait qu'elle ne s'inscrit pas du tout dans la hiérarchie actuelle du réseau routier. De plus, il estime que ce système n'aurait pas de sens en termes d'accessibilité au quartier, alors que c'est ce qui est voulu.

Un commissaire (L) rappelle que l'année passée, un crédit pour la passerelle de la rue de la Gravières a été voté, cependant il n'a jamais été question d'autres variantes. M. Prina répond que le futur pont Wilsdorf va répondre à la notion de liaison inter-quartiers entre la Jonction et la Praille. En tant que tel, les mouvements d'accessibilité au quartier de la Jonction pourront être assurés par le pont Wilsdorf et par la rue de l'Ecole-de-Médecine, même si le schéma de circulation prévoit une mise à sens unique qui se rejoint au niveau du Boulevard Carl-Vogt. Il ajoute qu'aujourd'hui la rue de l'Ecole-de-Médecine et la passerelle Wilsdorf sont utilisées par du trafic de transit qui a une destination bien plus lointaine que le quartier de la Praille-Acacias-Vernets et le quartier de la Jonction. Il pense que ce sont ces mouvements-là qui doivent revenir sur le réseau primaire plutôt que de rester concentrés sur le centre-ville et la traversée de ce petit quartier, sachant qu'au final un bon nombre de ces déplacements aboutissent sur le carrefour des 22 Cantons. Il estime que les mouvements de transit viennent péjorer les mouvements de radial et de ceinture qui devraient se faire de façon plus fluide. Une analyse est en cours sur la possibilité de réduction de ce transit afin que tout puisse bien fonctionner.

Un commissaire (L) remarque qu'il s'agit d'un quartier assez commerçant avec beaucoup d'entreprises. Il pense que s'il n'est plus possible de passer par cet endroit, il devient obligatoire de passer soit par le pont de la Jonction, soit par le pont des Acacias, les bouchons sont donc augmentés sur ces deux ponts. M. Prina répond que selon la hiérarchie du réseau, on ne devrait pas devoir passer d'un réseau supérieur à un réseau inférieur pour revenir à un réseau supérieur. La circulation devrait se faire sur la route des Acacias et le pont de la rue de l'Ecole-de-Médecine devrait être « réservé » aux personnes qui souhaitent accéder au quartier de la Jonction ou qui sortent de ce quartier. La proposition faite aurait pour conséquence de classer l'Ecole-de-Médecine en réseau primaire, cela irait à l'encontre des soucis d'amélioration de la

qualité de vie dans les quartiers de la ville. Il ajoute qu'il y a évidemment des améliorations à apporter pendant les heures de pointe. Il estime que le problème est au carrefour de l'Etoile, où il faut offrir des sorties supplémentaires pour éviter cette accumulation du trafic. IL pense donc que la solution se trouve ailleurs.

Une commissaire (R) se rend compte qu'il n'y a pas eu de vision d'avenir lorsque ce quartier a été repensé. Elle estime que la route des Acacias n'est pas une route primaire, mais une route encombrée, car le tram n'est pas en site propre. Elle estime que l'on rejette la circulation sur un réseau primaire déjà encombré. M. Prina précise qu'il y a deux réseaux primaires, soit la route des Jeunes et la route des Acacias. Il ajoute que les réseaux primaires doivent converger sur ces deux axes. Il estime qu'aujourd'hui le fait de rajouter une passerelle ramène à ces deux axes. Il pense donc que ce n'est pas rajouter de la capacité, mais bien la détériorer car tout ce qui va être mis en plus à cet endroit va se reporter sur ces deux axes. Elle est assez d'accord, mais elle remarque que l'on fait la même chose en voulant supprimer un trafic qui se fait actuellement sur un réseau secondaire pour le reporter sur un réseau primaire déjà saturé. M. Prina répond que ce n'est que l'application de la hiérarchie qui a été adoptée. Il ajoute que des mouvements sont coupés. Il estime qu'en rationalisant et en clarifiant le rôle de chacun des axes, il serait possible d'arriver à offrir une capacité équivalente.

Un commissaire (V) remarque que les valeurs de bruit et de pollution de l'air sont largement dépassées à l'Ecole de Médecine, il fait référence aux taux du site SITG. M. Prina pense qu'il est possible d'assainir la rue de l'Ecole-de-Médecine de jour comme de nuit selon les estimations est précise que l'ordonnance sur la protection contre le bruit impose de prendre en premier des mesures à la source, c'est à dire sur l'installation elle-même, la route et les véhicules. Pour des raisons de proportionnalité, si la mesure ne pouvait pas être prise à la source, elle devrait l'être sur le chemin de propagation, soit par du double ou triple vitrage.

Un commissaire (MCG) remarque que les pétitionnaires ont dit que le carrefour François-Dussaud n'était pas prioritaire. Il n'était donc pas prioritaire pour eux de mettre de feux à cet endroit. Il demande donc ce que M. Prina en pense. M. Prina estime que la solution a été envisagée, mais qu'elle a montré ses limites, c'est pour cela la demande d'évaluer la régulation du carrefour a été faite. Chaque solution a des avantages et des inconvénients. La solution dont on parle, qui est celle des pétitionnaires, pourrait avoir pour inconvénient de charger un peu plus l'Ecole de Médecine probablement.

Un commissaire (MCG) en vient à la complémentarité. Il remarque que ces mesures servent à reporter le trafic automobile sur les transports publics. Il en déduit que la complémentarité est complètement oubliée par la DGM et c'est ce dont les gens se plaignent. Il estime que ce trafic doit bien se faire à quelque part et le fait de le reporter sur les axes primaires augmente la pollution, il ne voit donc pas où est l'avantage. M. Prina répond que la complémentarité est au centre de toutes les préoccupations de la DGM. Il y a des demandes en déplacement qui doivent être satisfaites selon différents moyens de transports. Il est évident que le tram a diminué la capacité de l'axe, mais il a apporté une capacité en places/kilomètre particulièrement importante. Il estime qu'on doit le faire fonctionner tout en optimisant la capacité des transports individuels. Il pense qu'il faut regarder la hiérarchie du réseau pour voir quelle capacité peut être obtenue aux Acacias.

Un commissaire (V) remarque que les pétitionnaires se plaignent de la non réponse de l'Etat. Il demande s'il y a une vision globale de la part de l'Etat par rapport aux habitants qui se plaignent. Par ailleurs, il demande s'il y a un traitement différencié selon la commune d'où provient la plainte. M. Prina répond que l'Etat se doit de respecter l'égalité de traitement. Il n'y a donc pas de traitement de faveur. Il précise que les demandes des communes essaient d'être traitées, mais il s'agit d'un domaine complexe. Il estime que les communes auraient dû informer de l'état d'avancement de des dossiers.

Un commissaire (L) demande plus de précisions concernant le bruit le mesurage du bruit. Monsieur Prina répond que les mesures de bruit sont prises à un mètre de la façade au milieu de la fenêtre ouverte. Un micro est ainsi installé et le bruit est mesuré sur une période de 24 heures. La période est séparée en deux, soit la période de jour de 6h à 22h et la période de nuit de 22h à 6h. Le chiffre qui ressort est une moyenne. Les valeurs de jour admissibles sont supérieures à celles de nuit de 10 décibels. Il informe que le degré de sensibilité est défini sur une carte adoptée par le Conseil d'Etat. Par ailleurs, une augmentation de 3 décibels équivaut à une multiplication par 2 de l'intensité du bruit. La rue de l'Ecole-de-Médecine est en sensibilité 3, la sensibilité 1 étant le silence et la sensibilité 4 étant la zone industrielle.

Un commissaire (MCG) remarque que sur le Quai Ernest-Ansermet, la DGM a déjà posé des feux, il demande si cela est fait en prévision de la passerelle. M. Prina répond que ces feux sont liés au TCOB. Il ajoute que cela permet d'améliorer la capacité du carrefour, car le schéma de circulation va être sensiblement modifié dans le secteur, le tronçon du Quai Ernest-Ansermet sera mis à double sens entre la rue des Bains et la rue des Deux Ponts, le carrefour sera donc plus complexe.

Audition de M. Rémy Pagani, Maire de la Ville de Genève M. Macherel, co-directeur du département de l'aménagement et des constructions

M. Macherel prend la parole et déclare que cette pétition a été déposée simultanément auprès du Conseil municipal et du Grand Conseil. Il ajoute que cette pétition concerne plus le Conseil d'Etat que le Conseil administratif puisque la demande porte sur une question relevant du canton. Il rappelle que l'autorisation de construire indique en effet que la reconstruction du pont est une modification importante dans un périmètre pour lequel il est demandé à la Ville de Genève de prendre des mesures d'assainissement contre le bruit. Il signale en l'occurrence qu'une mesure peut être envisagée au carrefour François-Dussaud, et qu'il est imaginable de déclasser la rue de l'Ecole-de-Médecine pour l'intégrer dans la zone 30 Km/h avec un double sens unique sur cette rue et sur l'avenue du Mail. Il précise que cette mesure permettrait à la rue de l'Ecole-de-Médecine de ne pas devenir une nouvelle pénétrante. Il évoque ensuite le TCOB et déclare qu'il y a effectivement un risque important de voir un report du trafic automobile dans cette rue, le but étant évidemment de motiver les gens au transfert modal. Il remarque que la Ville comprend donc les inquiétudes des habitants. Il répète par ailleurs que la Ville est obligée de trouver des solutions pour assainir le bruit, raison d'être des propositions qui ont été faites.

Questions des commissaires

Un commissaire (V) prend la parole et évoque la convention entre la Ville et la fondation Wildsorf. Il aimerait savoir si la fondation a émis des contraintes. M. Macherel répond par la négative en déclarant que la fondation est même entrée en matière sur l'ensemble des demandes des associations de quartier. Il demande ensuite si l'inversion des flux de circulation a été étudiée et, si tel est le cas, pourquoi cette option n'a pas été retenue. Monsieur Macherel répond que le but n'est pas de créer des transferts de circulation. Il ajoute que les options retenues permettent de rester en dessous des valeurs limites.

Un commissaire (S) déclare que la Ville va donc dans le sens des pétitionnaires. Monsieur Macherel acquiesce. Il demande encore si la Ville s'est entretenue avec le canton à ce sujet. M. Macherel répond que la DGM demande des rapports illustrant les mesures prises pour respecter les valeurs OPB. Il demande encore ou en est le débat avec la DGM. Il rappelle en l'occurrence que les travaux avancent. M. Macherel répond que pour le moment, la rue de l'Ecole-de-Médecine a le statut du 50 Km/h mais que les aménagements prévus sont inversables. Il précise qu'il suffit de déplacer le

stationnement et de modifier les marquages. Il ajoute que les travaux se termineront au printemps 2012. Il déclare qu'il reste encore passablement de temps.

Le Président demande ce que fera la Ville de Genève si le Grand Conseil refuse les options proposées. M. Pagani répond que c'est la Confédération qui impose aux communes de prendre des mesures contre le bruit. Il ajoute que si l'Etat refuse les moyens entrepris, ce sera à lui de supporter les dépenses imposées par la Confédération. Le Président remarque qu'il n'y a donc pas de scénario alternatif. M. Pagani répond voir des Vaudois se garer à la Jonction. Il pense qu'il y a en l'occurrence un problème qu'il faut résoudre. Le Président se demande encore si la DGM acceptera toutes ces mesures. M. Macherel répond que si la DGM refuse ces mesures, le trafic explosera dans cette rue. Il rappelle que 80 000 habitants vivent au-dessus des valeurs limites ou d'alarme de bruit. Il ajoute que le projet envisagé sur la rue de l'Ecole-de-Médecine améliorera la qualité de vie des habitants et il pense qu'il serait regrettable d'y renoncer.

Audition de M. de Oliveira et M. Ruffenen, représentant du GTE et de Monsieur. Zwahlen, représentant du TCS.

M. Ruffenen prend la parole et déclare représenter le GTE. Il rappelle que le GTE a été créé en 1992 et est un aréopage hétéroclite dont le but est une action de coordination. Il ajoute que la question de la rue de l'Ecole-de-Médecine s'inscrit dans la problématique plus large du TCOB et du principe de la mobilité douce. Il rappelle également que la population a largement plébiscité la complémentarité des modes de transport et a renoncé à instaurer partout des zones 30. Il signale ensuite qu'outre les habitants de la Jonction, de nombreuses personnes viennent y travailler. Il mentionne alors que la pétition est curieuse puisqu'elle critique une situation qui existait déjà au préalable. Il constate ensuite que les garanties qui ont été données dans le cadre du TCOB par la DGM, qui portaient sur des reports de trafic, ne se réalisent pas au travers de ce projet de zone 30. Il rappelle par ailleurs que la hiérarchisation du réseau routier a été faite dans une vision globale et il remarque que la rue de l'Ecole-de-Médecine n'est pas en zone de quartier. Il déclare donc que la logique sous-jacente à ce projet le dérange.

M. de Oliveira prend la parole et déclare que ce projet ne peut pas être approuvé par le canton puisque la loi n'est pas respectée. Il ajoute qu'une révision de la carte serait nécessaire pour ce faire. Il précise savoir qu'il y a pour le moment une révision de cette carte mais il remarque que si le statut de cette rue change, les problèmes qui en seraient issus seraient nombreux. Il

rappelle alors que la rue Sainte-Clotilde verra passer 19'000 véhicules par jour et représentera un axe. Il ajoute que placer la rue de l'Ecole-de-Médecine en zone 30 manquerait dès lors de sens au vu des reports de charge que cela impliquerait et des dangers qui seraient multipliés sur Sainte-Clotilde. Il rappelle encore que la loi a été modifiée en 2003 en introduisant cette carte dans son texte. Il indique que cette carte facilite en outre le travail de la DGM et des communes. Il évoque ensuite les zones 30 et remarque que la loi de 2007 mentionne qu'une philosophie doit être existante afin de pouvoir faire comprendre aux usagers dans quel lieu ils se trouvent. Il explique par ailleurs que la loi de 2003 indique que les axes doivent se trouver en réseau primaire ou secondaire. Il précise également que les impacts de ce projet sur le stationnement ne sont pas connus. Il pense en fin de compte que les problèmes de fonctionnalité d'un tel projet sont évidents. Il évoque encore le projet de convention entre la Ville de Genève et le canton, une convention dont il n'avait pas connaissance, et il constate que ce sont les politiques qui définissent la hiérarchisation du réseau routier et non les spécialistes et il pense en conséquence que le Grand Conseil pourrait tout aussi bien s'en occuper.

M. Zwahlen prend la parole et rappelle que la rue de l'Ecole-de-Médecine donne sur la nouvelle passerelle. Il pense en l'occurrence qu'il est nécessaire de maintenir une accessibilité, ce d'autant plus que le centre sportif voisin attire de nombreuses personnes. Il ajoute qu'il existe des moyens, comme des revêtements phono-absorbants, pour diminuer le bruit. Il signale en outre que cette rue a relativement peu d'habitants.

Questions des commissaires

Un commissaire (V) remarque que les alinéas b, c, d, etc. de l'article 160 parlent de points dont il faut également tenir compte. Il remarque qu'il est évident que le bruit est important et dépasse les limites admissibles, raison pour laquelle il est nécessaire de prendre des mesures.

Le Président intervient et rappelle que le Conseil d'Etat a déjà répondu à cette pétition sans qu'elle ait été renvoyée.

M. Zwahlen remarque encore qu'une amélioration générale va être apportée dans ce quartier pour la mobilité douce et la tranquillité mais il remarque qu'il est important de conserver un mode pour le transport individuel. M. Ruffenen signale qu'il sera également possible d'assainir les façades afin de diminuer les nuisances sonores. Il répète que le souci du GTE porte sur l'accessibilité au sein des quartiers. M. Ruffenen précise que les entreprises du bâtiment refusent de plus en plus souvent à intervenir en ville

car l'accessibilité n'est plus garantie. Il répète qu'une vision globale est nécessaire. M. Zwahlen rappelle encore que les détours inutiles sont aussi une source de pollution.

Un commissaire (L) demande ce qu'il faut penser des contre-sens vélos établis dans toutes les rues à sens unique. Il se demande également s'il est possible d'avoir une idée du pourcentage du nombre de véhicules professionnels dans ce quartier. Il se demande en outre s'il ne serait pas envisageable de faire passer les vélos par la Gravière. M. Zwahlen répond qu'il y a peu de problèmes avec les contre-sens vélo. Il ajoute que c'est une question de respect mutuel. M. Ruffenen signale encore qu'un sondage adressé aux associations professionnelles sur ces questions a vu un taux de participation de 15%, ce qui est particulièrement important et démontre un certain intérêt.

Un commissaire (V) se demande si la rue de l'Ecole-de-Médecine devrait être, selon eux, un axe ou une desserte. M. Zwahlen répond que cette rue doit être destinée au transit inter-quartier. M. Ruffenen signale que toutes les villes qui possèdent des zones 30 sont ceinturées de parkings.

Un commissaire (V) remarque que la rue de l'Ecole-de-Médecine est déjà saturée et que le bruit est un problème qu'il convient de résoudre. Il pense que cette rue deviendra tôt tard piétonnière au vu des activités qui s'y déroulent, des terrasses et de la proximité de l'université. M. Ruffenen répond que c'est une question d'aménagement qui doit être réfléchie en lien avec le TCOB. Il pense, cela étant, que des mesures de compensation devront également être envisagées et il remarque que l'équation ne sera pas simple à résoudre. Audition des représentants de Provélo, de l'ATE

Le Président accueille ensuite M. Norer, M. Perler, M^{me} Barbey et M. Hoffmann de Provélo et de l'ATE

M. Norer prend la parole et déclare être là comme personne auditionnée et non comme membre de la Commission. Il explique alors que des contacts ont été pris avec la maison de quartier de la Jonction pour promouvoir cette pétition. Il ajoute que cette dernière évoque une problématique évidente et qu'il convient de modérer le trafic dans la rue de l'Ecole-de-Médecine, laquelle a largement évolué au cours de ces dernières années.

M^{me} Barbey prend la parole et déclare que cette pétition rejoint les préoccupations de Provélo qui se soucie notamment de la largeur de cette rue. Elle rappelle en outre que celle-ci s'inscrit dans la voie verte et qu'elle se prêterait bien à de la mobilité douce.

Questions des commissaires

Le Président demande si M. Norer a reçu le courrier du Conseil d'Etat. M. Norer acquiesce

Un commissaire (MCG) pense qu'interdire la circulation bidirectionnelle est une question de confort mais il ne croit pas que cette décision soit particulièrement judicieuse. M^{me} Barbey répond que la largeur de la chaussée est de 4,70 mètres, soit une situation accidentogène au vu des places de parc et des véhicules qui se déplacent sur cette rue. Il se demande ce qu'il en est de l'étude portant sur un cheminement cycliste autre. M^{me} Barbey répond que les cyclistes devraient pouvoir passer par la Gravière mais elle rappelle que les cyclistes ne font pas que des promenades et se rendent également à leur travail. Elle ajoute qu'ils ont donc également besoin de pouvoir passer par la passerelle. Le Président remarque, au vu du commentaire sur l'aspect accidentogène, que placer des pistes cyclables sur le pont du Mont-Blanc n'est donc pas une idée valide. M^{me} Barbey répond ne pas rentrer en matière sur ce sujet.

Un commissaire (L) remarque être étonné de voir que Provélo réussi à imposer une voie verte. Il mentionne qu'il serait intéressé de connaître le nombre d'habitants de la rue de l'Ecole-de-Médecine qui ont finalement signé cette pétition. Il se demande par ailleurs si les habitants sont d'accord de payer le surcoût entraîné par l'inaccessibilité des lieux pour les entreprises lorsque ces dernières doivent se rendre sur place pour effectuer un travail. Monsieur rappelle alors que la population a largement accepté les objets initiés par les Verts, et que le TCS s'est fait débouter à plusieurs reprises. Il ajoute ne pas avoir l'impression que le commerce est en train de mourir dans les zones piétonnes.

Un commissaire (PDC) demande encore ce qu'il en est des double sens en voie unique et des dangers que cela représente, notamment à l'égard des livraisons qui se font en double fil. M^{me} Barbey répond ne pas encore avoir vu le projet. Elle rappelle que des cases de livraisons sont prévues. M^{me} Barbey précise encore que l'itinéraire cycliste 103, de Sézenove à Cornavin, passe par la rue de l'Ecole-de-Médecine.

Le Président se demande s'il n'est pas paradoxal d'utiliser le réseau primaire pour créer des axes destinés aux vélos. M^{me} Barbey répond qu'il est clair que des lieux plus aérés sont préférables mais elle mentionne qu'il s'agit de périmètres importants pour tous, également pour les cyclistes.

Le Président se demande ensuite s'il n'y a pas une contradiction entre le plan de la zone 30 et le projet du TCOB. M. Norer déclare alors que son groupe n'a pas signé la convention.

M. Perler intervient et déclare que la mobilité va augmenter, comme tout le monde le sait. Il pense qu'il est dans l'intérêt de tous d'accroître la mobilité douce et il remarque qu'il est nécessaire de mettre en place les conditions cadres pour ce faire.

Discussion de la commission et vote

Un commissaire (R) lit alors le communiqué de presse du Conseil d'Etat en remarquant que ce dernier s'est déjà saisi de cette question. Le Président acquiesce en déclarant que cela est très surprenant.

Un commissaire (R) pense, compte tenu de cette situation, qu'il convient de classer cette pétition.

Un commissaire (S) intervient et remarque que cette pétition a pu être envoyée tant au Grand Conseil qu'au Conseil d'Etat, ce qui expliquerait pourquoi ce dernier est en train de la traiter. Il rappelle que les pétitions portant sur la fonction publique sont également traitées par le Conseil d'Etat.

Un commissaire (MCG) se déclare surpris que la Commission ne soit pas plus informée de ce genre de situation. Il mentionne ensuite que la rue de l'Ecole-de-Médecine est centrale et qu'il serait aberrant d'en limiter le trafic. Il ajoute être en faveur du classement.

Un commissaire (UDC) pense que toute la ville est concernée et pas uniquement un petit bout de quartier. Il ajoute que fermer cette rue risque d'engendrer de gros problèmes et il se déclare en faveur du classement puisque le Conseil d'Etat traite déjà cet objet.

Un commissaire (V) se déclare troublé par la méfiance de la Commission à l'encontre des pétitions. Il pense qu'il y a un réel problème de cohabitation entre les modes de déplacement et que ces derniers relèvent de la vision que les uns et les autres ont de la ville. Il se déclare également surpris de constater que le MCG propose le classement de cette pétition alors que généralement, ce parti est d'avis que le classement ne doit être appliqué qu'aux pétitions hors sujet. Il se déclare encore en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Il précise par ailleurs qu'il serait possible que le Conseil municipal ait traité cette pétition et l'ait renvoyé au Conseil d'Etat.

Un commissaire (MCG) remarque que les bouchons sont déjà nombreux et qu'il est inutile d'en rajouter en fermant des rues. Il rappelle en outre que les ponts manquent et que c'est finalement l'ensemble du PAV qui se profile derrière cette problématique. Il ne croit pas non plus qu'il soit possible de fermer les yeux sur le trafic commercial. Il ajoute que la création d'une zone 30 ne constitue pas un problème pour son parti mais il remarque que ne pas

faire du bidirectionnel serait une pure folie. Il remarque en outre que la DGM a maintenant trop de pouvoir et suit les instructions de la cheffe du département. Il explique qu'un classement est donc un signe de mécontentement à l'encontre des pétitionnaires et de la DGM.

Un commissaire (V) salue alors le geste de la fondation Wilsdorf et remarque que la Ville a fait son travail. Il pense qu'il faut soit voter sans attendre les études provenant du canton, soit attendre les résultats. Il mentionne par ailleurs que si cette rue change de statut, c'est le transit hors de ce périmètre qui sera impacté, un point sur lequel il convient de rester attentif. Il signale que la Ville et le canton peuvent également attendre les résultats de cette pétition avant d'aller de l'avant.

Un commissaire (MCG) pense que l'accessibilité devrait être conservée par respect pour la fondation Wilsdorf et Rolex. Il ajoute que les reports se feront ailleurs, dans des lieux où les habitants supportent déjà de nombreuses nuisances. Il ajoute que son groupe représente l'ensemble des quartiers de la ville ainsi que les campagnes.

Un commissaire (S) partage l'avis du commissaire (V) et déclare ensuite qu'il n'est pas possible de réfléchir à la place de la fondation Wilsdorf et il signale qu'il est évident que la mobilité doit être pensée de manière différente qu'en termes uniquement automobiles. Il rappelle en effet que de nombreuses personnes vivant à Genève ne possèdent pas de voiture et que ces nuisances deviennent de plus en plus pénibles pour tout le monde. Il pense que le CEVA va encore accentuer les modifications que la mobilité doit opérer.

Un commissaire (L) déclare ne pas apprécier être pris en otage par une pétition. Il ajoute que les accords ont été passés et que tout est à présent en route.

Un commissaire (V) déclare qu'il faut soutenir les habitants qui sont les mêmes que ceux qui ne supportent pas le bruit d'une discothèque. Il pense que la mobilité et plus particulièrement la voiture représentent un vrai problème qui ne peut qu'aboutir à terme dans une impasse.

Un commissaire (UDC) pense que la seule solution serait de favoriser le trafic, ce d'autant plus lorsque l'on connaît les hausses de circulation prévues pour 2020. Il ajoute qu'il faudrait créer un axe principal. Il déclare alors que son groupe est en faveur du dépôt de cette pétition.

Un commissaire (V) rappelle qu'une rue n'est pas une route. Il rappelle également que le Grand Conseil avait refusé dans les années 60 de construire des voies à grande vitesse au cœur de la ville. Il signale ensuite que c'est Berne et les partis de droite siégeant au parlement fédéral qui ont décidé que les cantons et les communes devaient appliquer les normes OPAIR et OPB. Il

précise que le problème est sérieux. Il déclare encore que si l'on parle de nos jours de voitures hybrides, lesdites voitures prennent de plus en plus de place sur l'espace public. Il craint que le canton aille dans le mur si ce problème n'est pas résolu. Il pense en outre que la rue de l'Ecole-de-Médecine est dans un état sanitaire grave. Il remarque qu'il est nécessaire de bien considérer la situation. Il ajoute qu'il ne proposera pas qu'un homme à pied avec un drapeau rouge annonce le passage d'un véhicule comme c'était jadis le cas dans les Grisons.

Un commissaire (MCG) mentionne que bloquer la ville comme le propose la Ville de Genève relève d'une tactique de guérilla. Il ajoute que la convention a été signée par M. Pagani et M. Cramer, soit deux personnes anti-voitures. Il ne croit pas qu'il soit très bon de suivre la Gauche dans son idéologie anti-automobilistes et il répète qu'il faut classer cette pétition.

Un commissaire (PDC) prend la parole et déclare qu'il n'est pas possible de se contenter d'étudier une rue ou un quartier car cela ne crée que des difficultés, quartier après quartier, si l'on souhaite réfléchir à la question de la mobilité. Il est pour le classement de la pétition.

Suite à ce long débat, aux éléments en notre possession, soit :

1. La convention entre la ville de Genève et le Canton.
2. La réponse du Conseil d'Etat.
3. Le schéma de circulation.

Le Président met aux voix le classement de la pétition comme demandé par des commissaires.

Le classement a été accepté par :

Pour:	7 (1 PDC - 1 R - 3 L - 1 UDC - 1 MCG)
Contre :	4 (2 S - 2 V)
Abstention :	0

Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission vous demande d'accepter le classement de la pétition 1725.

Pétition

(1725)

pour un aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine respectueux des habitants et de la mobilité douce

Depuis quelques années, en raison de son piteux état, le pont routier qui enjambe l'Arve et relie les rues de l'Ecole-de-Médecine et Hans-Wilsdorf est en sens unique vers la Jonction.

La Fondation Hans Wilsdorf a conçu et financé la construction d'un nouveau pont à double sens routier, qui remplacera l'existant dès le printemps 2012. Dès lors, le trafic automobile pourra traverser l'Arve dans les deux sens en évitant les mesures de modération du trafic et de transfert modal mises en place sur les ponts des Acacias et de Saint-Georges. Cette infrastructure irait donc à l'encontre des mesures de réduction du trafic de transit récemment aménagées pour améliorer le cadre de vie en ville si aucune mesure d'accompagnement n'est prise en parallèle.

Souhaitant rester fidèle à ses principes, la Ville de Genève a déposé, en novembre 2009, auprès de la Direction générale de la mobilité, des propositions de modification des schémas de circulation sur les rues de l'Ecole-de-Médecine et Hans-Wilsdorf pour se prémunir des reports de trafic de transit mentionnés plus haut. Elle demande :

- une régulation du nombre de véhicules allant dans le sens Vernets = Jonction par un carrefour à feux à la place du rond-point François-Dussaud ;
- l'impossibilité de parcourir toute la rue de l'Ecole-de-Médecine par une mise en double sens unique, d'une part, du quai Ernest-Ansermet vers le boulevard Carl-Vogt et, d'autre part, de l'avenue du Mail vers le boulevard Carl-Vogt ;

- le déclassement de la rue de l'Ecole-de-Médecine en réseau de quartier afin de pouvoir l'aménager en « zone 30 » (limitée à 30km/h) et créer ainsi une seule entité à modération de trafic entre le quai Ernest-Ansermet, l'avenue du Mail, le boulevard Saint-Georges et l'avenue Sainte-Clotilde.

La construction du nouveau pont est en cours tandis que les trois demandes précitées restent toujours en attente d'une réponse de l'Etat de Genève.

Aussi, les signataires de la présente pétition demandent à l'Etat de Genève d'autoriser la réalisation des trois mesures de modération du trafic de transit demandées par la Ville de Genève et à cette dernière de les mettre en œuvre préalablement à l'ouverture du nouveau pont Hans-Wilsdorf.

N.B. 500 signatures
*Association des habitant-e-s de
la Jonction
p.a. Maison de quartier
de la Jonction
Case postale 204
1211 Genève 8*

Convention

entre

La Ville de Genève, représentée par Monsieur Rémy Pagani, Conseiller administratif en charge du Département des constructions et de l'aménagement sis 4, rue de l'Hôtel-de-Ville, 1204 Genève,

(ci-après : la Ville de Genève)

et

Le Département du territoire, représenté par Monsieur Robert Cramer, Conseiller d'Etat en charge du Département du territoire sis 2, rue de l'Hôtel-de-Ville, 1204 Genève,

(ci-après : le département)

relative aux mesures de circulation dans le périmètre de la rue des Deux-Ponts, quai E. Ansermet, boulevard du Pont d'Arve, avenue du Mail, place du Cirque, boulevard St-Georges, y compris le pont Hans-Wilsdorf (ex passerelle de l'Ecole-de-Médecine), ainsi qu'à la gestion des carrefours rue Hans-Wilsdorf - rue François Dussaud et rue François Dussaud - rue Boissonnas (ci-après : le périmètre).

Préambule

Le 26 janvier 2009, la Ville de Genève et la Fondation Hans-Wilsdorf (ci-après : la Fondation) ont conclu une convention relative à la remise d'un pont au-dessus de l'Arve reliant les rues Hans-Wilsdorf et de l'Ecole-de-Médecine, qui portera le nom « pont Hans-Wilsdorf ».

Actuellement, en application des articles 3A à 3C de la Loi sur les routes, du 24 juin 1967 (LRoutes - rsGE L 1 10), 7 du Règlement portant sur l'organisation du réseau routier, du 27 septembre 2004 (RORR - rsGE L 1 10.04) et de la carte fondée sur les dispositions précitées, les rues de l'Ecole-de-Médecine et Hans-Wilsdorf, la majeure partie du boulevard Carl-Vogt et de l'avenue de Sainte-Clotilde, la rue David-Dufour et l'actuelle passerelle de l'Ecole-de-Médecine (rebaptisée après la construction en pont Hans-Wilsdorf) sont en réseau secondaire.

Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

En l'occurrence, la vocation première et suscitée de ces artères n'est pas respectée, en ce sens qu'une proportion conséquente de véhicules y transitent à tort puisqu'ils devraient circuler sur le réseau primaire.

D'ailleurs, le cadastre du bruit routier établi par le Service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (ci après : le SPBR) démontre que les valeurs limites d'immission sont dépassées, tant de jour que de nuit, pour un degré de sensibilité (DS) III.

Au surplus, le plan directeur de la Ville de Genève, accepté par le Conseil municipal et approuvé par le Conseil d'Etat, prévoit notamment d'assainir le bruit routier (fiche A11).

En date du 7 juillet 2009, le département des constructions et des technologies de l'information (ci-après : le DCTI) a délivré l'autorisation de construire DD 102'695 (création d'un pont et aménagements routiers divers) suite à la requête déposée par la Fondation Hans-Wilsdorf concernant la reconstruction de la passerelle de l'Ecole-de-Médecine et de ses abords. Dans ce cadre, le SPBR a exigé de la Ville de Genève la constitution d'un projet d'assainissement du bruit, la réalisation du Pont Hans-Wilsdorf étant considérée comme une modification notable au sens de l'article 8 al. 3 OPB.

Attendu que tant le département que la Ville de Genève s'entendent sur la nécessité de respecter les prescriptions de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41) dans le périmètre.

Les parties conviennent de ce qui suit :

Article 1 But de la convention

La présente convention vise à régler les engagements des parties signataires dans le périmètre.

Article 2 Engagements de la Ville de Genève

La Ville de Genève s'engage à procéder à l'assainissement du bruit routier dans le périmètre, dans l'objectif de respecter les valeurs limites d'immission définies par l'OPB.

Dans ce but, la Ville de Genève poursuivra les études qu'elle a engagées en vue de la suppression du trafic de transit à travers le périmètre, de manière à respecter les principes de la hiérarchie du réseau routier, tels que définis dans la LRoutes.

Pour ce faire, elle étudiera toutes les possibilités d'intervention, à savoir :

- la modification du schéma de circulation, notamment la mise en sens unique de certaines rues;
- la mise en place de signalisations lumineuses;
- la réalisation d'aménagements;
- l'adaptation de la vitesse autorisée;
- mesures de restriction du trafic bruyant;
- toute autre mesure qui participerait à atteindre le but recherché.

La Ville de Genève s'engage à fournir au département les documents techniques indispensables à la prise des arrêtés de circulation qui pourraient s'avérer nécessaires et à collaborer étroitement à l'établissement des documents administratifs utiles à la procédure.

Article 3 Engagements du département

Le département s'engage à collaborer avec la Ville de Genève et à appuyer le projet développé avec celle-ci, conforme aux normes légales en vigueur, nécessaire à la réalisation de l'objectif visé à l'article 2, à savoir l'assainissement du bruit routier dans le périmètre, pour répondre à l'autorisation de construire du 7 juillet 2009.

Le département s'engage à entreprendre, dans le respect des procédures légales, les démarches administratives de sa compétence (enquêtes publiques et arrêtés de circulation) en vue de la mise en œuvre des mesures issues des études en cours, et dont les conclusions auront été approuvées conjointement par les services compétents de la Ville de Genève et du département.

Le département s'engage à entreprendre, dans le cadre du réexamen de la carte de la hiérarchie du réseau routier, conformément au RORR, les éventuelles modifications de la hiérarchie du réseau routier dans le périmètre qui seraient rendues nécessaires par une ou plusieurs des mesures décidées dans le cadre de la présente convention.

Le département sera attentif à ce que la hiérarchie du réseau soit respectée dans le périmètre, notamment par la mise en place de mesures dissuasives contre le développement du trafic de transit des véhicules à travers le périmètre.

Le département sera également attentif à ce que l'aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine et du pont Hans-Wilsdorf permette la constitution d'un axe privilégiant les mobilités douces, dans la perspective du futur développement du quartier Praille-Acacias-Vernets.

Le département veillera au respect de la proportionnalité des mesures proposées, notamment dans l'hypothèse où elles viendraient perturber de façon notable le fonctionnement de l'ensemble des circulations, et notamment la circulation des transports en commun.

Le département veillera à ce que le principe de coordination des procédures soit respecté dans le cadre de la mise en place des mesures proposées par la Ville de Genève et validées par le département, en ce sens que l'autorisation de construire et l'arrêté de circulation relatifs aux nouveaux aménagements dans le périmètre seront publiés simultanément dans la Feuille d'avis officielle.

Demeure réservée la répartition des charges financières liées à l'adaptation ou à la mise en place de nouveaux éléments de signalisation lumineuse dans le périmètre.

Demeure réservée la procédure d'autorisation de construire des aménagements liés aux mesures retenues dans le périmètre.

Article 4 Mesures complémentaires

Dans l'hypothèses où les mesures mises en œuvre ne permettraient pas d'atteindre l'objectif visé à l'article 2, à savoir l'assainissement du bruit routier dans le périmètre, les parties s'engagent à poursuivre leur collaboration dans l'esprit de la présente convention.

Article 5 For et droit applicable

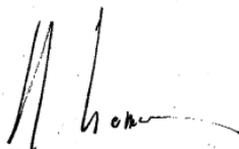
Pour toute contestation relative à l'exécution, l'interprétation ou la contestation de la présente convention, le for juridique est à Genève.

Les droits suisse et genevois sont applicables.



1.12.09

Rémy Pagani
Conseiller administratif en charge du département des constructions et de
l'aménagement



27.11.09

Robert Cramer
Conseiller d'Etat en charge du département du territoire

Fait à Genève, en deux exemplaires.

3951-2010



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 19 mai 2010

Le Conseil d'Etat

3951-2010

Association des habitants de la Jonction
p.a. Maison de quartier de la Jonction
Monsieur Michel Schweri
Président
Case postale 204
1211 Genève 8

Concerne : Pétition sur le futur aménagement de la rue de l'Ecole-de-Médecine

Monsieur le Président,

Notre Conseil a bien reçu votre courrier du 25 février 2010, qui a retenu sa meilleure attention.

Concernant le contenu de votre pétition, nous vous informons que l'administration cantonale, soit la Direction générale de la mobilité, étudie en collaboration avec la Ville de Genève la faisabilité des points relevés dans la pétition. Il s'agit notamment de l'introduction d'une régulation lumineuse des flux de circulation au niveau de l'actuel giratoire situé au carrefour des rues François-Dussaud et Hans-Wilsdorf, ainsi que du schéma de circulation proposé par la Ville de Genève afin de supprimer le transit sur la rue de l'Ecole-de-Médecine et ainsi respecter la hiérarchie du réseau adoptée par notre Conseil le 18 avril 2005.

S'agissant du déclassement de la rue de l'Ecole-de-Médecine en réseau de quartier pour pouvoir l'aménager en zone 30, cette mesure sera examinée lors de la révision de la hiérarchie du réseau routier qui doit être adoptée encore cette année par notre Conseil pour la période 2011-2014.

La Direction générale de la mobilité se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Anja Wyden Guelpa

Le président :

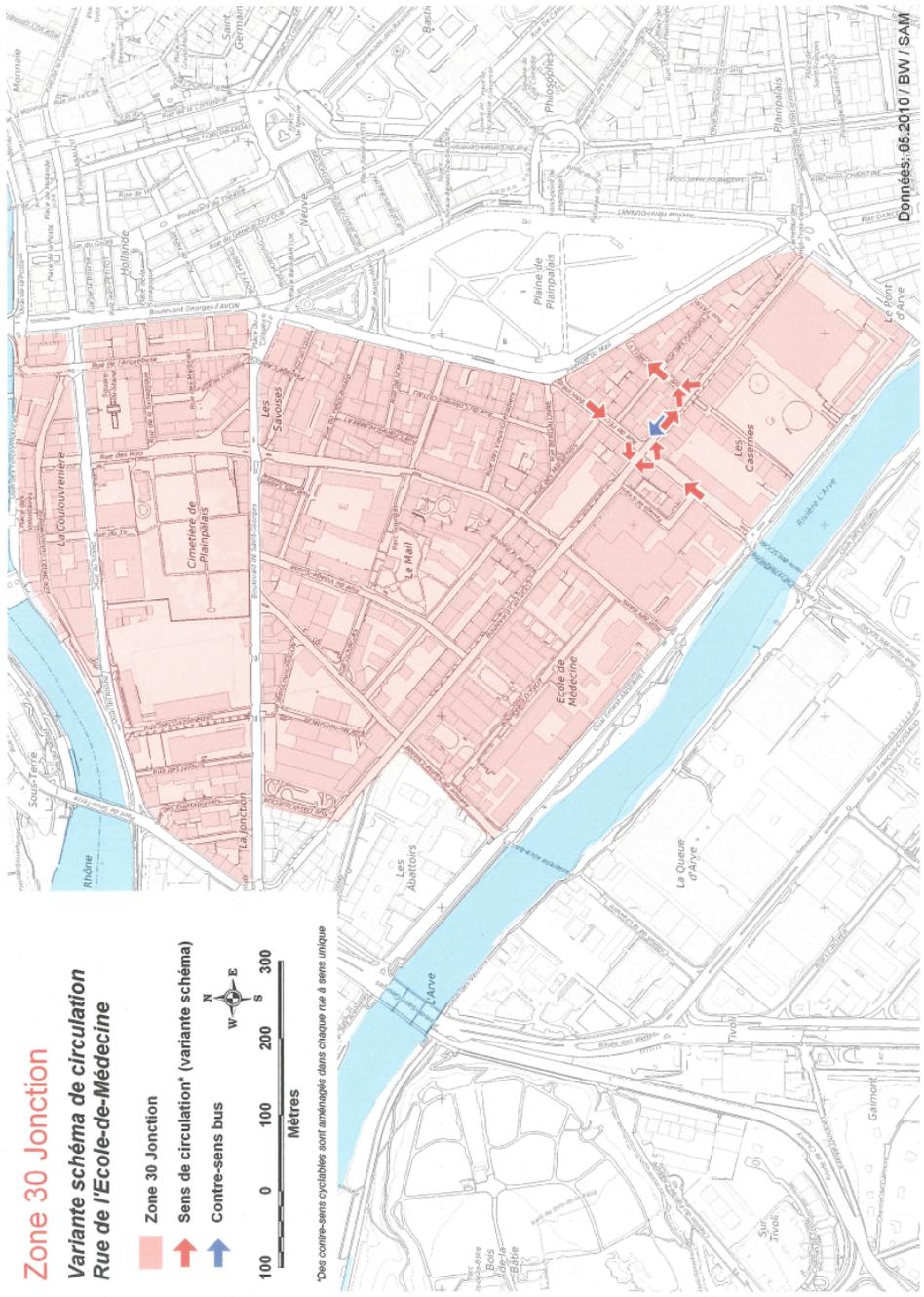
François Longchamp

Zone 30 Jonction
Variante schéma de circulation
Rue de l'Ecole-de-Médecine

- Zone 30 Jonction
 - Sens de circulation* (variante schéma)
 - Contre-sens bus
- 100 0 100 200 300
Mètres



*Des contre-sens cyclables sont aménagés dans chaque rue à sens unique



Données: 05.2010 / BW / SAM

Date de dépôt : 25 octobre 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Roberto Broggin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les habitants de la Jonction alertent régulièrement les autorités, les services de l'Etat et la municipalité de la Ville de Genève sur les conditions de vie difficiles dans leur quartier. Les taux de pollution dépassent les valeurs limites fixées par la Confédération dans son ordonnance sur la protection de l'air (O-Pair). Les nuisances dues au bruit dépassent également les normes fixées par l'ordonnance sur le bruit (O-Bruit).

Il convient de rappeler que l'ensemble des rues, routes ou ponts se trouvant sur le territoire de la Ville de Genève sont propriété de la municipalité contrairement aux autres communes genevoises qui ne sont responsables que des voiries communales. La responsabilité du propriétaire eu égard à la législation fédérale est donc engagée. C'est dans ce sens que la Ville de Genève, assumant ses responsabilités, a déposé en novembre 2009, auprès de la direction générale de la mobilité, des propositions de modification des schémas de circulation et une reclassification de la rue de l'Ecole-de-Médecine selon la hiérarchie du réseau routier dépendant de la loi sur les routes (L 1.10) du réseau secondaire en desserte de quartier, afin de répondre aux exigences fixées par la Confédération. Le canton ne saurait outrepasser ses obligations, et la commune de Genève l'a bien compris. Ainsi que l'a affirmé le maire de Genève lors de son audition devant la commission, la Confédération impose aux communes de prendre des mesures contre le bruit, et les valeurs limites sont dépassées à la rue de l'Ecole-de-Médecine. M. Pagani annonce que si l'Etat, à savoir le canton, refuse les moyens proposés par la commune, celle-ci se retournera contre le canton et celui-ci devra financer lui-même les dépenses imposées pour l'assainissement de cette rue qui fait partie de l'une des 70 rues qui dépassent les valeurs limites en Ville de Genève. Quatre-vingt mille habitants, soit près de la moitié des habitants de la Ville de Genève, souffrent du bruit. La

Confédération estime que le coût de ces nuisances sur la santé se monte à plusieurs milliards par années en soins sanitaires en Suisse.

Sur le site de la Confédération, on peut lire que : « *L'assainissement phonique des infrastructures routières a également pris du retard car, à l'issue des délais, en 2002, à peine un tiers des travaux avait été réalisé. En fait, l'ampleur du chantier de mise en conformité s'est avérée bien plus importante que prévue, notamment dans les zones urbaines.* A cela sont venus s'ajouter des retards dus à un manque d'engagement de la part des cantons pour lesquels la lutte contre le bruit n'a pas été considérée comme prioritaire dans l'attribution des crédits.

A la suite du programme d'allègement budgétaire décidé en 2003 par la Confédération, les fonds publics dévolus à ce secteur ont été réduits, si bien qu'il a été nécessaire de prolonger les délais d'assainissement jusqu'en 2015 pour les routes nationales, et même jusqu'en 2018 pour les routes principales et les autres routes. Pour témoigner des progrès accomplis, il a été décidé d'instaurer des rapports périodiques sur l'avancement des assainissements. Ainsi, la population est tenue régulièrement informée de l'état actuel des travaux, et en cas de retards, des mesures de rattrapage peuvent être rapidement prises.

La lutte contre le bruit à la source n'a pas produit tous les effets escomptés. Ainsi, les moteurs de véhicules sont certes devenus plus silencieux de manière générale, mais cette amélioration a été plus que neutralisée par la forte augmentation du trafic. A cela s'ajoute le fait que les mesures classiquement mises en œuvre sur le chemin de propagation (parois antibruit, recouvrements, etc.) sont précisément inutilisables à l'intérieur des localités, si bien que l'assainissement phonique doit principalement se limiter à une isolation acoustique des bâtiments exposés.

Les atteintes à la santé – diminution du bien-être, perturbation de la communication et du sommeil, aggravation des risques de maladies cardiovasculaires – sont aujourd'hui scientifiquement prouvées et sont prises au sérieux par la population.

En outre, le débat se déplace de plus en plus vers les aspects économiques du bruit. En Suisse, les coûts externes des nuisances sonores se chiffrent ainsi chaque année en milliards de francs. Les coûts occasionnés par le bruit sont en général plus élevés que les dépenses en faveur des mesures de protection proprement dites. Par conséquent, outre ses vertus en termes de santé publique, la protection contre le bruit est également intéressante d'un point de vue économique. »

On le voit, le tableau dressé par les instances fédérales est pour le moins inquiétant. Il en va de la responsabilité du Grand-Conseil de se soucier du bien commun et ne pas privilégier les égoïsmes d'un motard pétaradant ou d'automobilistes voulant faire au plus court au détriment de la santé de concitoyens habitant le long d'axes routiers générant du bruit plus qu'admis par les normes fédérales.

Il est également nécessaire à ce stade de la discussion d'infirmer la notion défendue par les forcenés de la mobilité individuelle polluante et bruyante qu'un axe considéré selon la hiérarchie du trafic comme prioritaire, ou secondaire, ne peut faire l'objet de restriction de circulation. Effectivement cette possibilité existe. Le Tribunal fédéral suisse l'a confirmé dans un arrêt du mois de septembre 2010 (1C_17/2010) suite à une opposition du TCS à une décision du canton de Berne instaurant une zone 30 sur une route principale. Dans ses considérants, le Tribunal fédéral relève que l'art. 2, al. 6, admet qu'il est possible d'intégrer un tronçon de route principale dans une zone 30 (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville). La situation de la rue de l'Ecole-de-Médecine, qui abrite moult activités, et même une école, paraît tout à fait conforme pour répondre aux vœux des pétitionnaires.

C'est ainsi que la minorité vous recommande d'accepter cette pétition citoyenne et environnementale et de la renvoyer au Conseil d'Etat.