

Date de dépôt : 4 février 2015

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Eric Bertinat, Christo Ivanov, Christina Meissner, Patrick Lussi, Bernhard Riedweg, Beatriz de Candolle, Jean Romain, Pierre Weiss, Charles Selleger, Ivan Slatkine, Michel Ducret, Pierre Conne, Nathalie Schneuwly, Daniel Zaugg, Yvan Zweifel, Antoine Barde pour la modification urgente du pont Hans-Wilsdorf afin de permettre le croisement des bus et des camions

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 28 juin 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :*

- que le projet initial prévoyait le croisement de tous les types de véhicules;*
- que le plan directeur du réseau routier 2011-2014 place le pont Hans-Wilsdorf dans le réseau routier secondaire;*
- que le rétrécissement de la voirie destinée aux véhicules motorisés a été imposé dans le cadre de la procédure d'autorisation afin d'élargir celle destinée aux piétons et vélos;*
- que cette contrainte a pour seul but de péjorer la mobilité;*
- que cette mesure oblige les TPG à « bricoler » des horaires afin que les bus de la ligne 27 ne se retrouvent pas sur la passerelle au même moment;*
- que la Fondation Hans Wilsdorf n'est pas satisfaite du résultat et s'estime trompée;*
- que la Fondation Hans Wilsdorf reçoit des courriers de doléances de la population;*

- *que l'ouvrage avait pour but d'offrir une pénétrante digne de ce nom en vue du développement du futur quartier Praille-Acacias-Vernet,*

invite le Conseil d'Etat

à ordonner en urgence l'élargissement de la voirie dévolue au trafic automobile du pont Hans-Wilsdorf afin de permettre le croisement des bus et des camions.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat a considéré avec attention la proposition de motion demandant la modification urgente du pont Hans-Wilsdorf afin de permettre le croisement des bus et des camions.

Sur le plan constructif, il n'est pas possible de modifier le positionnement des glissières sur cet ouvrage d'art sans devoir réaliser des travaux très conséquents, selon le Service de génie civil de la Ville de Genève. En effet, les glissières ne sont pas juste posées sur le revêtement du pont, mais elles sont reliées à la structure en béton à l'intérieur du tablier du pont pour des raisons d'absorption des efforts en cas de choc. Une modification de l'emplacement des glissières aurait un impact sur l'étanchéité du pont, qui devrait être refaite à ces endroits, et aurait donc une conséquence très négative sur la durée de vie de l'ouvrage.

De plus, il a toujours été prévu, dès le début de la conception de cet ouvrage, de faire en sorte que la rue de l'Ecole-de-Médecine ne devienne pas une nouvelle pénétrante au centre-ville de Genève et ne subisse donc pas de trafic de transit, conformément à son statut d'axe du réseau secondaire. Ces éléments de la stratégie d'organisation de la circulation font partie du descriptif du projet annexé à la convention Fondation Hans Wilsdorf – Ville de Genève de janvier 2009.

Ainsi, la largeur des voies de circulation a été conçue dès le départ pour être compatible en termes d'alignement avec une zone 50 km/h et une éventuelle zone 30 km/h, car il était connu qu'il ne serait pas facile de déplacer les glissières sur le pont.

La largeur des voies n'a donc pas été restreinte pour laisser davantage de places aux piétons. Au contraire, c'est la largeur des trottoirs qui a été conçue en fonction des importants flux piétonniers que l'on peut observer à cet endroit, par exemple les soirs de matchs de hockey, et dans la perspective du futur développement de la zone Praille-Acacias-Vernets (PAV).

Par ailleurs, la problématique du croisement des bus a été résolue avec la suppression de la ligne 27 décidée par le Conseil d'Etat au profit du prolongement, le 28 juin 2014, de la ligne de tramway 18 reliant Carouge à Cornavin puis le CERN. Durant la période de l'essai, les Transports publics genevois (TPG) avaient effectué des tests qui démontraient qu'un croisement de deux bus était possible à faible vitesse, en rentrant les rétroviseurs. Pour éviter les pertes de temps que cela pouvait représenter, les TPG avaient mis en place une gestion des croisements informatisée. Les véhicules envoyaient, via le Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV),

une demande de franchissement au poste central, afin de savoir si le passage était libre avant de s'engager. Ce système automatique fonctionnait à la satisfaction de la direction de l'exploitation des TPG.

Enfin, après l'analyse du bilan de l'essai du schéma de circulation et de la concertation effectuée auprès des riverains et des commerçants, ainsi que suite aux résultats de l'enquête publique, le Conseil d'Etat a décidé de remettre en place début juillet 2014 le schéma de circulation préexistant, à savoir une circulation en double sens sur la rue de l'Ecole-de-Médecine en garantissant sa compatibilité future avec une zone 30.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

François LONGCHAMP