

14 avril 2014

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 16 octobre 2013 en vue de l'ouverture d'un crédit pour un montant de 681 000 francs destiné à l'acquisition et la mise en place d'un système de contrôle d'accès par bornes rétractables pour la Vieille-Ville.

Rapport de M^{me} Patricia Richard.

La proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 19 novembre 2013, sous la présidence de M^{me} Brigitte Studer. Elle a été traitée les 7 et 28 janvier, 4 mars et 8 avril 2014. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que la rapporteuse remercie vivement.

Rappel de la proposition

La Vieille-Ville, haut lieu historique et touristique, patrimoine culturel de la cité, est une zone très animée et attractive du fait des nombreuses activités commerciales, culturelles et de loisirs qui s'y sont implantées. Fréquentée tout au long de l'année, de jour comme de nuit, les flux piétons y sont particulièrement importants. De fait, une attention particulière doit être apportée à la sécurité des déplacements dans les rues à priorité piétonne et à la mise en valeur du patrimoine bâti.

Actuellement, la Vieille-Ville est régie par deux plans de circulation différents, à savoir un plan de jour, où un certain nombre de rues sont en zones de rencontre et, donc, ouvertes au trafic individuel motorisé avec priorité piétonne, et un plan de nuit (20 h à 7 h) où seuls les ayants droit et les cycles sont autorisés.

Séance du 7 janvier 2014

Audition de M^{mes} Giraud et Piriz, et de MM. Valerio et Betty

M^{me} Piriz rappelle que notre Vieille-Ville connaît un régime de circulation différent le jour (zones de rencontres) ou la nuit (zones piétonnes) et que seuls les ayants droit accèdent par la rue de la Tertasse ou la promenade du Pin, en ressortant par la Treille ou Beauregard. Seuls les ayants droit peuvent circuler de 20 h à 7 h.

Chaque jour 6000 véhicules dont 900 la nuit y circulent. 65% des ces véhicules n'ont pas le macaron d'ayant droit et 10% sont en infraction.

Les objectifs des bornes sont de faire respecter la politique des ayants droit, d'accroître la sécurité, de restreindre la vitesse, de diminuer les nuisances sonores, de diminuer la stationnement illicite, de diminuer le flux et d'améliorer la visibilité, ainsi que de faciliter l'accès aux véhicules des services d'urgence.

Les bornes seraient installées rue de la Tertasse, rue Charles-Galland, rue Jean-Daniel-Colladon, rue des Chaudronniers et rue Saint-Léger.

Les ayants droit auront accès par soit un système de téléphonie, de reconnaissance de plaques, de cartes magnétiques pour, par exemple, les taxis, et de clés et caméras pour les services d'urgence.

M. Betty nous explique qu'une séquence d'entrée est prévue pour chaque véhicule avec feux tricolores. Les totems abriteront des caméras, de lecteurs de cartes et d'autres éléments. Des câbles électromagnétiques détecteront les véhicules et remonteront les bornes après leur passage. Les dispositifs ne seront installés qu'à l'entrée de la Vieille-Ville, pas à la sortie.

Vu sa largeur, trois bornes seront installées à la rue des Chaudronniers.

L'estimation des coûts se monte à 681 000 francs, soit 196 000 francs de génie civil, 335 000 francs de fourniture, 15 000 francs de badges d'accès, et 52 000 francs d'honoraires et d'information, auxquels s'ajoutent les intérêts intercalaires. Il signale encore que les interventions seront réalisées dans un intervalle de sept mois, et ce de manière discontinue.

Questions-réponses

L'entretien annuel de 8500 francs comprend les frais d'électricité, le raccordement téléphonique, les abonnements et l'entretien des dispositifs.

Une communication sera faite de manière que personne ne se retrouve «coincé» devant une borne fermée, avec impossibilité de reculer.

Les badges seront payés par la Ville, mais distribués de manière parcimonieuse à des personnes connues uniquement.

Ces bornes sont connues des services et déjà utilisées par exemple à la place Longemalle, elles ne sont pas victimes de vandalisme.

Les services délivreront les autorisations sur demande par exemple des commerçants pour leurs fournisseurs, qui pourront utiliser soit leur numéro de plaque reconnu par la caméra, soit leur téléphone portable.

Malheureusement le système n'empêchera pas les deux-roues d'entrer, sachant que ce sont eux les plus grands vecteurs de bruit.

L'avancement de la technologie permet enfin d'installer un système fiable, alors qu'il n'était pas envisageable il y a encore peu, alors même que notre commission le réclamait depuis fort longtemps.

Seuls les numéros de plaques et de téléphones seront stockés dans le systèmes.

Il n'est pas possible d'établir un comparatif des infractions commises dans le reste de la Ville par rapport à la Vieille-Ville en raison de son statut particulier.

Les forces de police n'ayant pas la possibilité de camper devant les entrées de la Vieille-Ville, les bornes sont la seule solution valable.

La police municipale fait régulièrement des rapports indiquant les comportements illicites et les sanctions infligées, sans que ceux-ci baissent.

Avons-nous des risques de trouver un site archéologique si l'on doit creuser 1,50 m pour l'installation des bornes? Mystère...

Il ne sera pas possible de sonner au totem.

Le fournisseur de ce système est le numéro 1 en Europe, il fournit grand nombre de villes suisses et connaît tous les cas de figures.

Si et seulement si la municipalité le décide un jour, il sera possible de fermer complètement la Vieille-Ville.

La base de données sera gérée par l'administration uniquement.

La différence de coût entre les différentes rues est inhérente aux distances des réseaux.

Un véhicule type Mobility pourra y entrer, via par exemple un téléphone portable autorisé.

Il est prévu que chaque ayant droit n'ait qu'une seule possibilité d'accès, ce qui fait grincer les dents des commissaires.

La système est utilisé depuis plus de dix ans, il est résistant, les bornes souffrent plus que les totems.

3387 personnes habitent en Vieille-Ville. 618 habitants et 239 emplois ont des macarons d'ayants droit actuellement.

Il y a beaucoup de plaintes des habitants demandant une meilleure régulation de la part de la Ville et notamment des services de secours.

Il n'y a pas encore eu de démarche officielle auprès des associations de la Vieille-Ville, seulement un contact informel dans le cadre d'échange d'informations.

Réponses écrites aux questions des commissaires

Sauf erreur de notre part, les questions portaient sur le coût de chacun de ces dispositifs et également celui d'un système par digicode. Les coûts de chacun de ces équipements sont les suivants:

- pour les badges, le système étant le plus répandu, l'équipement de détection des badges est intégré de base dans le «totem» de commande. Ce système n'est donc pas dissociable. Le coût de ce dispositif est donc exclusivement lié au prix et au nombre de badges à proprement parler. Dans notre cas, nous avons prévu 1000 badges d'un coût unitaire de 15 francs, soit 15 000 francs;
- pour la reconnaissance de numéros de téléphone, le coût est de 1000 francs environ par «totem» sachant que nous avons un totem pour chaque point de contrôle d'entrée et qu'il n'y a pas de limitation dans le nombre de numéros programmables;
- pour la reconnaissance de plaques minéralogiques, le coût est de 10 000 francs environ par «totem».

Par ailleurs, le coût unitaire du système de digicode est de 500 francs. Sur ce point nous vous confirmons que ce système n'est pas «sécuritaire» et se traduira rapidement par une diffusion des codes à des usagers n'ayant pas de légitimité à entrer dans la zone. Au dire du fournisseur, ce système permet de détourner le contrôle d'accès en moins de dix jours et cette situation expliquerait que ce dispositif ne soit plus proposé en solution de base. De plus, nous ne disposons pas de ce système dans nos équipements actuels ce qui ne nous permet pas d'avoir un retour d'expérience notamment en termes de gestion des dysfonctionnements. Enfin, il faut noter que ce dispositif nécessitera dans plusieurs cas de figures que l'utilisateur descende de son véhicule pour composer le code car nous ne pouvons pas toujours positionner le totem de manière à permettre une saisie depuis le poste de conduite.

Enfin, un système avec télécommande est possible pour un coût d'environ 80 francs par télécommande. Ce système est sécuritaire et permet une «sécurité» identique au principe des badges. En revanche, étant donné que le véhicule doit toujours être situé sur les boucles de détection pour que le mécanisme fonctionne, les télécommandes n'apportent pas de plus-values de fonctionnement par rapport aux badges puisqu'il n'est pas possible d'anticiper l'ouverture contrairement à une porte de garage par exemple. Nous déconseillons donc cette solution d'autant qu'elle crée un risque supplémentaire d'endommagement des bornes automatiques pour les personnes habituées à anticiper la commande.

Les auditionnés se retirant, la commission discute de la suite des travaux.

La Fédération des artisans, commerçants et entrepreneurs ayant demandé à être reçue, son audition est acceptée à l'unanimité de la commission.

L'audition de M. Barazzone concernant la sécurité est refusée par 7 non (2 Ve, 1 DC, 2 S, 2 EàG) contre 5 oui (3 LR, 2 MCG) et 3 abstentions (1 S, 2 UDC).

L'audition des habitants de la Vieille-Ville est acceptée par 14 oui (2 Ve, 1 DC, 2 S, 2 EàG, 3 LR, 2 MCG, 2 UDC) et 1 abstention (S).

Séance du 28 janvier 2014

La commission a reçu le courrier d'une paroisse qui s'inquiète du projet et de l'accessibilité de ses paroissiens à leur église.

Même si la messe commence après l'heure d'ouverture des bornes, des concerts peuvent avoir lieu le soir, et une majorité des commissaires ne souhaitent pas recevoir la paroisse en question, puisqu'ils n'en font pas la demande.

A une large majorité la commission décide de faire suivre cette lettre aux services de M. Pagani afin qu'ils y répondent.

Séance du 4 mars 2014

Audition de MM. Yves Menoud, Gislain Genecand et Alain Jenny, représentants de la Fédération des artisans, commerçants et entrepreneurs de Genève

Nous recevons un document reprenant les remarques synthétiques des membres de la fédération. Et nous attaquons directement les questions.

Questions-réponses

Afin d'éviter la circulation routière intense dès 7 h en ville, et sur demande des clients (restaurateurs) qui souhaitent faire leur mise en place avant l'ouverture de 7 h, M. Jenny déclare avoir les clefs des trois établissements dans lesquels il livre, et ce avant 6 h 30; une clef serait une solution, mais il est pour lui impératif de pouvoir accéder avant 7 h pour satisfaire autant à la demande de ses clients que d'éviter la circulation et de bouchonner et polluer encore un peu plus. Les restaurateurs jouent le jeu de commander des produits suisses, mais s'il ne peuvent plus être livrés convenablement pour les deux parties, il craint qu'ils passent à des produits congelés venus de l'étrangers.

M. Gislain Genecand rajoute que, pour lui, une clef n'est pas une bonne idée, car le livreur peut la perdre. Il rappelle que les murailles ont été supprimées en 1849, et ne croit pas que la Vieille-Ville soit le quartier le plus insoutenable en termes de bruit.

Pourquoi la Vieille-Ville aurait des bornes et pas le quartier des Eaux-Vives?

M. Jenny pense être un ayant droit, puisque mandaté par ses clients en Vieille-Ville qui souhaitent être livrés avant 7 h. La borne ne le dérange pas s'il a la possibilité de l'ouvrir.

A la rue Lissignol, il lui arrive d'attendre 10 minutes avant de pouvoir y accéder.

M. Genecand observe qu'il y a de plus en plus de contraintes et il remarque que la crainte est de ne plus pouvoir exercer le métier normalement. Il rappelle qu'il y a une tolérance qui est acceptée pour le moment. De plus, lorsqu'il doit accéder en Vieille-Ville en dehors des heures, c'est le parcours du combattant pour avoir les autorisations d'accéder et de stationner, sauf lorsqu'il s'agit d'une réception officielle, là c'est le département concerné qui s'occupe de tout. Il nous fait bien remarquer que, à ces heures-là, il ne voit quasiment aucun véhicule, mais par contre il y a régulièrement des personnes fortement alcoolisées qui «gueulent» dans la rue, dérangeant sans aucun doute possible le sommeil des habitants.

La situation s'est fortement dégradée depuis une dizaine d'année, aujourd'hui les véhicules tournent à longueur de journée, rajoutant des frais supplémentaires, faisant monter les prix puisque les livreurs passent le double de temps sur la route.

M. Menoud remarque encore que de nombreuses prestations ont lieu en dehors des heures régulières et il mentionne qu'il faut dès lors demander des autorisations. Mais il mentionne qu'il n'est jamais très clair de savoir à qui s'adresser. Il ajoute qu'il y a une multitude d'aspects et que la situation sera problématique si elle se rigidifie. Il pense que l'idéal serait le statu quo. Il craint que les bornes ne fassent que compliquer les problèmes, et remarque que le prix est très élevé.

Le fait de ne pouvoir accéder que par une borne pose un problème, selon le nombre d'endroits que l'on livre dans le périmètre.

Audition de M^{me} Christiane Olivier, M. Jean Spielmann, M. Louis-Charles Lévy, et M^{me} Sira Montero Aparicio, représentants de l'Association des habitants du centre et de la Vieille-Ville

M^{me} Montero Aparicio déclare que le système envisagé permettra d'améliorer la situation. Il est actuellement interdit de circuler le soir sans macaron, mais il y a malgré cette obligation un fort transit le soir et le trafic est généralement rapide.

Les zones piétonnes ne sont d'ailleurs pas respectées la journée.

M. Lévy nous dit qu'il y a peu de livraisons le soir, et que des autorisations peuvent être demandées. Quant aux livreurs, M. Spielmann pense qu'ils ont un macaron.

Il pense que le principal problème ne vient pas du bruit, mais du non-respect des zones de rencontres et des zones piétonnes, qui sont la Grand-Rue, la rue des Granges, le Bourg-de-Four, ou le bas de la rue Verdaine, par exemple. Il rappelle que les deux arrêtés précédents qui ont été acceptés ne prêteraient pas le tissu économique.

La définition des ayants droit n'est néanmoins pas la meilleure, puisqu'une personne habitant en Vieille-Ville et n'ayant pas de véhicule ne peut pas avoir de macaron et donc ne peut pas être ramenée par un ami ou un membre de sa famille sans qu'il risque une amende en cas de contrôle.

Mais la patrouille de police ayant été supprimée il y a quelques années, beaucoup en profitent.

M. Spielmann pense que l'idée est de faire de la Vieille-Ville un lieu convivial mais que, tant qu'elle ne sera pas en zone piétonne, les automobilistes se sentiront sur leur terrain.

Les commerçants doivent pouvoir se faire livrer, il faudrait donc compléter ce projet avec des aménagements adéquats.

C'est une question de qualité de vie, toutes les vieilles-villes d'Europe ont des zones de ce type.

Ce projet n'est pas élitiste, mais si un lieu de vie est plus agréable, il est plus fréquenté et plus vivant.

M^{me} Olivier signale que 67% des véhicules qui circulent en Vieille-Ville ne possèdent pas de macaron le soir. Elle observe qu'en été, elle ne peut parfois plus rentrer chez elle car trois voitures sont garées devant sa porte. De plus, elle ne peut pas se faire raccompagner en voiture, car n'en ayant pas elle-même, elle n'a pas le droit au macaron.

Les bornes limiteraient la circulation et les parkings sauvages.

Elle remarque que ce projet représente un certain coût et demande si elle pourra être raccompagnée avec ce système et qui le gèrera.

Les données resteront-elles confidentielles?

M. Lévy pense que les aménagements dépendent du quartier et de leur typologie; la Vieille-Ville est en zone piétonne depuis 1998. Les bornes ne doivent en aucun cas être mises partout.

Il constate que plusieurs essais ont été fait, notamment la pose de barrières-barrages, qui étaient déplacées systématiquement; il y a donc un problème d'indiscipline notoire.

M. Spielmann déclare que, pour qu'une zone piétonne soit reconnue comme telle, il faut supprimer les trottoirs et créer les aménagement nécessaires, mais pas des gendarmes couchés.

Suite à une colonne d'eau qui avait sauté, les pavés ont été enlevés dans la Grand-Rue et n'ont toujours pas été remis.

De plus, il pense que les expériences qui sont faites ailleurs devraient en effet inspirer les projets à Genève. Il remarque que la nature des commerçants et des habitants a changé à Lyon, et il mentionne que les autorités de la Ville ont été obligées de revenir en arrière. Il ne pense pas que ce soit si simple de mettre en place un dispositif de ce type.

Le périmètre de la Vieille-Ville a un caractère spécifique et est un lieu historique. Il pense qu'il serait intéressant que ce lieu puisse avoir un caractère convivial.

Il ne croit pas que le fait d'avoir une seule possibilité d'accès soit un problème.

A la question de savoir si conformément aux informations données par le département les services de M. Pagani ont pris contact ou eu «des échanges informels» avec leur association, M. Spielmann nous répond que le dernier contact remonte à quinze ans.

Reprise des travaux suite aux auditions

La présidente lit le courrier de M. Pagani, et celui de M. Betty (joint au rapport).

Certains commissaires attendent encore des réponses à leurs questions, d'autres pensent que les demandes des habitants et des commerçants doivent être débattues. D'autres encore que nous devrions demander un suivi de ce qui a été réalisé à Lyon. Qui n'a pas grand-chose à voir avec cette proposition selon l'avis de la majorité.

Le travail d'entretien serait plus important que déclaré par les services, selon certains commissaires.

Il est donc décidé à l'unanimité de la commission de réauditionner les services de M. Pagani.

Séance du 8 avril 2014

La présidente accueille pour la deuxième fois M^{me} Piriz et M. Betty. Elle les informe que, suite aux différentes auditions et réponses déjà reçues, la commission a encore quelques questions complémentaires.

Questions-réponses

M^{me} Piriz confirme qu'aucune association n'a été contactée à ce jour, les services attendent le feu vert de la commission, la zone étant considérable.

Elle prend connaissance par nous du problème des habitants n'ayant pas de véhicule et ne pouvant légalement pas se faire raccompagner de nuit, car ils ne disposent pas de macaron; elle pense que cela doit être étudié au cas par cas, et que le système des SMS permettrait de résoudre ce problème.

M^{me} Piriz affirme que ce système a été mis en place dans d'autres zones et qu'il est éprouvé, il fonctionne, ce tant à Genève que dans d'autres villes.

Un travail qui prendra en compte les hôtels et restaurants qui se trouvent dans le périmètre va être mené.

La présence de bornes permettra de s'assurer que seules les personnes ou entreprises qui en auront le droit pourront entrer dans le périmètre.

Il serait possible techniquement de programmer des badges pour une durée limitée, mais reste la contrainte de la restitution de la carte au terme de cette durée.

La demande des commerçants demandant plusieurs points d'accès, afin d'optimiser leurs déplacements devra être prise en compte.

Cette proposition ainsi que celle de la lumière et celle du pavage sont toutes destinées à améliorer la vie dans la Vieille-Ville.

De nombreux projets sont en cours dans différents quartiers afin d'améliorer la qualité de vie des Genevois.

M. Betty nous commente les informations suivantes:

- il s'agit du système le plus répandu, il n'est pas dissociable du totem;
- coût des badges: 15 francs l'unité;
- 1000 francs par totem pour la reconnaissance téléphonique;
- 10 000 francs par totem pour la reconnaissance minéralogique;
- un système digicode coûterait 500 francs supplémentaires par totem.

M^{me} Piriz nous assure que la consultation est une affaire courante, que des contacts vont être pris avec les différentes associations d'habitants, de commerçants et que les discussions se feront au cas par cas.

Elle doute fort que des voitures se risquent à remonter la Treille en sens inverse afin de contourner les bornes.

M. Betty conclut en affirmant que le système de digicode n'est pas une solution, les codes circulant plus vite que la peste (expression de la rapporteuse). Et que les claviers ne sont pas toujours à portée du conducteur, selon que l'on roule avec une sportive ou un camion-poubelle.

Prise de positions et votes

Le Parti démocrate-chrétien signale avoir déposé une interpellation concernant la participation remarquable pour le quartier des Grottes, et se demande ce qu'il en sera en Vieille-Ville, une véritable consultation est nécessaire.

Le Parti libéral-radical est divisé sur la question, mais a priori une majorité peut se faire sur cette question avec une recommandation pour éviter de nouveaux problèmes aux commerçants. Il trouve triste qu'il faille investir une somme pareille rien que pour faire respecter une mesure de circulation.

Le Parti socialiste votera ce projet en espérant qu'il y aura une vraie participation avec les habitants et les commerçants, mais en regrettant que la fermeture ne soit pas totale.

Le Mouvement citoyens genevois propose d'abord un report du vote qui est refusé par une majorité de la commission, puis déclare qu'il partage l'avis du Parti libéral-radical concernant le prix et l'obligation d'investir pour faire respecter la loi. De plus, en début de soirée les rues sont vides et les nuisances sonores viennent de la clientèle qui fréquente les bars. Les commerçants sont plus satisfaits lorsque leurs commerces sont accessibles, et ils pensent que c'est pour cette raison qu'il n'y a pas encore eu de consultation. Il regrette que la Vieille-Ville se transforme en musée.

Pour les Verts, l'accessibilité des commerces n'est pas remise en jeu, puisque l'interdiction de circuler n'est valable que la nuit. Le parking Saint-Antoine avait été construit pour des mesures d'accompagnement. Placer deux policiers toutes les nuits serait plus onéreux que cette proposition.

Ensemble à gauche soutiendra cette proposition en regrettant de devoir recourir à ce système pour faire respecter la loi.

L'Union démocratique du centre partage l'avis du Mouvement citoyens genevois. Il rappelle qu'il s'agit d'un quartier historique largement fréquenté.

La présidente met au vote la proposition de recommandation: «Prévoir une concertation avec les habitants, les commerçants et autres ayants droit avant la réalisation», qui est acceptée à l'unanimité soit 13 oui (2 EàG, 3 S, 1 UDC, 2 MCG, 2 Ve, 1 DC, 2 LR).

La présidente met au vote la proposition de recommandation: «Tout mettre en œuvre pour faciliter la vie des commerçants», qui est acceptée par 8 oui (1 UDC, 2 MCG, 2 Ve, 1 DC, 2 LR) et 5 abstentions (2 EàG, 3 S).

La présidente met au vote la proposition de recommandation: «Maintenir les places de parking le long de la rampe de la Treille», qui est refusée par 7 non (2 EàG, 2 Ve, 3 S) contre 6 oui (2 MCG, 1 UDC, 2 LR, 1 DC).

La présidente met la proposition PR-1046 au vote; elle est acceptée par 10 oui (1 DC, 2 LR, 2 Ve, 3 S, 2 EàG) contre 3 non (2 MCG, 1 UDC).

PROJET DE DÉLIBÉRATION

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;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 681 000 francs destiné à l'acquisition et la mise en place d'un système de contrôle d'accès par bornes rétractables pour la Vieille-Ville.

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 681 000 francs.

Art. 3. – La dépense 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 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2016 à 2025.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier, ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Recommandation de la commission

- Prévoir une concertation avec les habitants, les commerçants et autres ayants droit avant la réalisation;
- Tout mettre en œuvre pour faciliter la vie des commerçants.

Annexes à consulter sur le site internet