

11 mai 2011

Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 2 février 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit net de 5 136 000 francs destiné à la réalisation des mesures à l'essai, durant une année, de la première tranche de l'initiative populaire IN-2 (166) «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

A. Rapport de majorité de M. Marc Dalphin.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 15 février 2011. La commission s'est réunie les 16 et 30 mars 2011 ainsi que le 4 mai 2011, sous la présidence de M. Alexandre Wisard, pour étudier cette proposition.

Les notes de séances ont été prises par M. Jorge Gajardo Muñoz et M^{me} Sarah Maes. Sans leur aide, ce rapport n'aurait pas pu être effectué, le rapporteur les remercie.

Introduction

*«Genève est une ville exceptionnelle dans le «rien faire».
Il est possible de faire beaucoup mieux, et ce n'est pas une question d'idéologie.»*

Michèle Künzler

Séance du 16 mars 2011

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département, de M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement et de la mobilité, de MM. Sylvain Guillaume-Gentil, directeur du bureau Transitec, et Thierry Chanard, du bureau GEA Vallotton et Chanard SA

M. Pagani salue la diligence avec laquelle les services municipaux et les mandataires ont répondu aux demandes de l'IN-2 (166). Il explique que le Conseil administratif a décidé de lancer un premier essai, grandeur nature, dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative. Des aménagements préalablement validés par la Direction générale de la mobilité seront mis à l'essai pendant un an. Il rappelle le processus qui a été suivi pour l'aménagement récent de la place des Grottes, qu'il juge concluant, et qui va servir de modèle à ce projet.

M. Macherel explique que la présente demande de crédit de réalisation fait suite à l'acceptation par le Conseil municipal de l'initiative IN-2 (166) intitulée «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces». Dans le cadre de la mise en œuvre de l'initiative, le Conseil municipal a déjà approuvé le crédit d'étude compris dans la proposition PR-785, dans laquelle est décrite la planification des fermetures des 200 rues en quatre étapes. La présente proposition vise à réaliser un premier lot à l'essai de 50 rues. D'ici à 2014, le Conseil municipal sera progressivement saisi de nouvelles demandes de crédit pour réaliser les autres tranches.

M^{me} Giraud expose le plan de la présentation. Dans un premier temps, les deux mandataires exposeront la méthodologie suivie pour identifier les 200 rues potentiellement piétonnes et sélectionner les 50 premières rues du plan. Pour sa part, elle exposera ensuite les études toujours en cours dans le cadre de la proposition PR-785, puis les travaux et les aménagements prévus dans le cadre de la proposition PR-862.

M. Guillaume-Gentil expose la méthodologie suivie par les mandataires pour mettre en œuvre les objectifs de l'initiative IN-2 (166). Il explique que le projet consiste à replacer la piétonnisation par rapport aux autres outils existants, tout en s'assurant de l'acceptabilité et de l'approbation de la démarche suivie. Il précise que l'objectif est de favoriser la convivialité tout en préservant l'équilibre entre les divers modes de mobilité. Le résultat de la démarche combine, d'une part, l'étude du territoire à partir des stratégies du plan directeur communal (PDCom) et du plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) et, d'autre part, le recueil des attentes spécifiques des acteurs des quartiers. Il signale aussi que l'équipe de projet a rencontré les représentants des unités d'action communautaire (UAC), les associations de commerçants et les îlotiers. Les ateliers avec les associations d'habitants organisés par le parti des Verts, au printemps 2010, ont aussi été pris en considération, de même que les études techniques des services municipaux et les axes prioritaires du plan d'assainissement du bruit routier (OPBruit). La démarche suivie par l'équipe de projet a permis de proposer des aménagements piétonniers dans des axes correspondant à deux visions distinctes, celle d'une ville trépidante et celle d'une ville apaisée. La Genève trépidante correspond aux cœurs actifs de la ville, près des commerces et des bâtiments culturels, bien situés par rapport aux transports collectifs et aux parkings publics. La Genève apaisée correspond davantage aux quartiers d'habitation, souvent situés jusque dans la couronne urbaine, aux abords des écoles, des crèches, des établissements médico-sociaux (EMS), et dans les lieux propices à la déambulation et à la détente.

M. Chanard relève l'utilité de la concertation avec les acteurs de la vie en ville, qui a permis de nuancer la définition stricte de la rue piétonne en fonction des perceptions sensibles. En effet, les catégories de rues varient suivant les saisons ou les heures d'animation, suivant qu'elles ont une fonction d'accès ou

de déplacements. Ainsi, dans le groupe des rues trépidantes, on trouve des axes transversaux, très animés, a priori réservés aux piétons (par exemple, la place du Molard) et des tracés longitudinaux, qui permettent de connecter efficacement deux points d'un quartier (par exemple, la rue Patru). La même nuance s'applique aux rues apaisées, suivant qu'elles favorisent la rencontre et la vie de quartier (par exemple, le chemin des Ouches) où qu'elles soient dévolues à la flânerie (par exemple, le quai des Vernets).

Questions et réponses

Un commissaire prend acte de la réversibilité des aménagements. Cela répond à l'une de ses principales préoccupations.

Une commissaire félicite les mandataires et les services municipaux pour la qualité de leur travail, bien qu'elle regrette que l'aspect technocratique ait primé sur l'approche de terrain. Elle souhaiterait savoir pourquoi les rues du réseau secondaire ont été systématiquement écartées de l'étude préalable. Elle souhaite aussi connaître le statut de la contre-route du début impair de l'avenue d'Aire.

M. Macherel répond que la Ville s'est concentrée sur le réseau de quartier sur indication de la Direction générale de la mobilité, qui a clairement fait savoir qu'elle n'aurait pas donné d'autorisation pour des rues d'autres catégories, même pour un essai de douze mois. Il insiste que, pour apparaître viable, l'IN-2 (166) doit être appliquée dans un cadre réalisable, s'agissant du cas spécifique de la contre-route de l'avenue d'Aire.

M^{me} Giraud reconnaît que la concertation n'est pas décrite en détail dans cette demande de crédit, en expliquant que le document est surtout axé sur les travaux. Elle rappelle que les services de la Ville attendent aussi des mandataires qui se chargeront des prochaines études localisées de circulation et d'aménagement qu'ils fassent des propositions sur la concertation.

Une commissaire exprime son scepticisme et craint que les mesures de piétonnisation de la place du Petit-Saconnex provoquent un report de trafic sur d'autres rues. En effet, cette mesure influera immédiatement sur les rues les plus proches, déjà à sens unique, qui deviendront donc des impasses.

M. Pagani rappelle qu'une étude a été consacrée par la Ville à la place du Petit-Saconnex, dont la piétonnisation est programmée dans le plan financier d'investissement.

Un commissaire demande combien de places de stationnement seront supprimées dans le cadre de la piétonnisation.

M. Pagani appelle de ses vœux un système de compensation par des zones bleues extraordinaires, qui devraient être réservées dans les parkings souterrains

existants, publics ou privés. Il estime que ces places pourraient être louées de 300 à 400 francs par an.

Séance du 30 mars 2011

Première partie

Audition de la délégation de la Section genevoise du Touring Club Suisse (TCS), composée de M. Guy Zwahlen, président, M. Henri-Pierre Galletti, directeur, et de M. Victor de Oliveira, ingénieur de la circulation, qui sont auditionnés à leur demande

M. Zwahlen tient à souligner que le TCS n'est pas opposé aux zones piétonnes pour autant que les places de parc automobiles soient compensées dans un rayon raisonnable du point où elles sont supprimées ou dans des parkings en ouvrage construits spécialement à cet effet. Il connaît des exemples réussis de zones devenues piétonnes dont la Ville de Genève pourrait s'inspirer, comme à Montpellier, qui possède une très belle zone piétonne dont les places de parc ont été compensées dans l'hypercentre, par un parking de 12 000 places.

S'agissant de la proposition PR-862, M. Zwahlen dénonce la mise en place d'une procédure qui exonère cette opération de toute publication dans la *Feuille d'avis officielle*. Le TCS reçoit de nombreuses plaintes à ce sujet, provenant de personnes qui n'ont pas l'habitude de s'exprimer publiquement dans les structures associatives. Ces personnes sont donc privées du droit de faire des remarques dans un cadre officiel, ce qui constitue un déni de démocratie. Il déplore aussi le coût de l'opération, 5 millions de francs pour des mesures à l'essai, alors que cette somme aurait été mieux investie dans un projet définitif, joli et bien fait. A l'instar de Genève Tourisme, le TCS est favorable à des zones piétonnes denses et non, comme le prévoit la proposition PR-862, à un patchwork incohérent de rues sans liens entre elles. Il affirme que l'association des piétons a aussi réclamé de véritables zones piétonnes. D'ores et déjà, il annonce un référendum à ce sujet.

M. Zwahlen est aussi d'avis qu'il aurait fallu réaliser des études préalables guidées par une vision à long terme. Il ne se reconnaît pas dans le processus de concertation décrit à la page 7 de la proposition PR-862. Le TCS, qui est pourtant l'un des principaux acteurs concernés, n'a jamais été formellement invité à une séance de concertation autour d'un plan des rues genevoises. Des questions importantes restent pourtant en suspens: que faire pour assurer des places de parc aux habitants et aux visiteurs? Comment compenser les places perdues?

M. Zwahlen assure que le TCS est ouvert à la discussion. Il estime que certaines solutions sont bonnes, par exemple: mettre à la disposition des habitants de la Jonction le parking de l'Hôtel des finances. M. Zwahlen est aussi d'avis que

les rues piétonnes devraient être fermées à toute circulation, y compris aux bicyclettes, tout en permettant l'accessibilité de proximité. Il rappelle que les conducteurs de vélos peuvent entrer en conflit avec les piétons. Personnellement, il ne se sent guère rassuré à l'idée de laisser jouer ses enfants dans une rue traversée par des cyclistes. Il plaide également pour un mobilier urbain adéquat, intéressant et convivial. M. Zwahlen mentionne notamment l'attractivité et la sécurité comme deux facteurs essentiels de la réussite d'une rue piétonne. Les gens doivent en effet pouvoir s'y promener sans craindre les agressions.

M. Zwahlen estime aussi important de réaliser des études préalables sur le report du trafic sur les grands axes, et de s'assurer de leur capacité d'absorption. Il estime, en effet, absurde, par exemple, de fermer la rue de Montchoisy et de reporter la circulation vers la route de Frontenex qui est déjà très chargée. Dans les rues de quartier, M. Zwahlen plaide pour des zones de rencontre et des zones 30 km/h; il faut certes y empêcher le trafic de transit, mais aussi assurer que les détenteurs de macarons ne soient pas lésés. M. de Oliveira a procédé, en l'absence d'étude d'impact sur le stationnement et la circulation, à un comptage de la perte de places de parking sur le premier lot de 50 rues prévues à la piétonnisation, et il parvient à une estimation de 896 places automobiles bleues, blanches et de livraison et de 536 places pour deux-roues motorisés, soit 1500 usagers affectés.

M. de Oliveira note également que certaines rues mentionnées dans le premier lot sont déjà fermées à la circulation. La piétonnisation de l'une d'elles, actuellement appartenant au réseau secondaire, aurait des effets collatéraux sur deux autres rues. Il signale les rues déjà fermées: le chemin de la Clairière, aux Eaux-Vives, la rue Maurice (Vieille-Ville), la rue du Village-Suisse (Jonction) et la rue de l'Arquebuse (Jonction). Cette dernière, fermée à cause d'un chantier, fait l'objet d'un arrêté de circulation de 60 jours.

Questions et réponses

Une commissaire signale que le but de la piétonnisation est d'améliorer la qualité de vie en ville et que les habitants s'approprient des rues fermées à la circulation automobile. Il n'est pas nécessaire pour cela que des commerces assurent l'animation. S'agissant des parkings, il semble qu'ils ne soient pas tous pleins. Dans ce cas, faut-il vraiment compenser toute place de parc perdue?

M. Zwahlen répond que le taux de remplissage des parkings varie selon les jours et les heures. Il rappelle qu'un recensement des parkings souterrains est en cours. Cela dit, il juge qu'il n'est pas acceptable de supprimer des places de stationnement en surface qui servent à des personnes âgées qui conduisent leur voiture quelques heures par semaine. Il rappelle que le libre choix des transports et le bénéfice de places de stationnement adéquats sont des garanties constitutionnelles.

Un commissaire évoque le cas du boulevard Helvétique, qui est un énorme parking à ciel ouvert. Les voitures sont souvent occupées par une seule personne alors que l'emprise au sol est très importante par rapport à d'autres véhicules privés. Elle demande si cette situation est acceptable.

M. Zwahlen répond que l'occupation de l'espace par les voitures correspond au fait que les automobilistes sont majoritaires à Genève.

Un commissaire demande si le TCS a été, dans le passé, l'un des instigateurs de l'arrachage des rails de tramway.

Le président rappelle que, dans les années 1960, l'automobile représentait un progrès social. Tout le monde, ou presque, a été alors d'accord d'arracher les rails.

Deuxième partie de la séance de commission

Audition du Groupement transports et économie (GTE), auditionné à sa demande, représenté par M^{me} Isabelle Fatton et M. Nicolas Rufener

M. Rufener déclare que le GTE s'oppose avec fermeté à la proposition PR-862. Malgré les bons sentiments présentés dans l'exposé des motifs du projet, le GTE a le sentiment que la création des 200 rues piétonnes s'effectue sans concertation, sans mesure d'accompagnement, sans respect pour la garantie constitutionnelle de la complémentarité des modes de transport, sans réflexion globale sur la mobilité.

Pour M. Rufener, ce projet est pensé uniquement pour entraver le trafic motorisé. Or la mobilité est un dossier où la tension est très vive. Le vote protestataire en Ville lors des élections municipales a montré le ras-le-bol des citoyens à l'encontre des solutions dogmatiques.

Pour M. Rufener, les solutions négociées passent bien, les solutions imposées passent mal. Du côté des milieux économiques, on ne cesse pourtant depuis longtemps de tendre la main pour trouver des compromis. Malgré le refus du parking de la place de Neuve, ils ont soutenu le chemin de fer Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), l'extension du réseau de tramways et le développement des transports publics, ainsi que divers aménagements pour la mobilité douce. Ils ont aussi proposé successivement une traversée de la rade, puis une traversée autoroutière du lac afin de désengorger le centre-ville, requalifier le pourtour lacustre et réserver aux transports en commun des voies spécifiques sur le pont du Mont-Blanc. Malheureusement, ces propositions ont été accueillies avec dédain. Il y a dix-huit mois, les milieux économiques ont proposé de négocier un compromis sur le stationnement inspiré du modèle zurichois, mais la fin de non-recevoir a été brutale. Les discussions étaient pourtant prometteuses autour des projets du parking des Clés-de-Rive ou des Eaux-Vives.

M. Rufener a l'impression désagréable que quelle que soit la proposition elle ne rencontrera aucun écho, parce qu'elle provient des milieux privés. Le secteur de Rive va-t-il donc rester dans son état actuel, sans rapport aucun avec une vision d'urbanisation moderne?

M. Rufener regrette l'optique partisane de l'initiative IN-2 (166), qui s'est même retrouvée dans son traitement par le Conseil municipal. Il déplore ensuite que le Conseil administratif en lance la mise en œuvre avec la méthode des mises à l'essai, méthode qu'il juge discutable. Les mises à l'essai menées normalement consistent à les stopper pour en faire un bilan. Ici, on fait le contraire: on ferme à l'essai, puis, si des obstacles se présentent en cours de route, on revient à la situation initiale. Pourtant, c'est le Canton qui aura le mot de la fin en délivrant ou non d'hypothétiques autorisations de construire que la Ville devra bien demander tôt ou tard. Il avertit que, dans ce contexte, les milieux économiques genevois sont prêts à combattre.

De la démarche consultative menée par la Ville, M. Rufener retient que presque personne n'a été approché. Les commerçants n'ont été vus que brièvement, alors que les représentants du secteur des transports attendent toujours une rencontre. M. Rufener doute de la volonté réelle de consulter les milieux économiques sur ce projet. Au sujet du contenu du projet, M. Rufener regrette la confusion largement entretenue dans le projet entre zone piétonne et zone à mobilité douce, accessible notamment aux cyclistes. Cette cohabitation peut pourtant être source d'accidents. De son point de vue, le projet vise à pénaliser le trafic motorisé et à dissuader les automobilistes, en paralysant les réseaux primaire et secondaire. Le projet passe aussi sous silence les dizaines de milliers d'automobilistes pendulaires qui viennent à Genève tous les jours, de même que leur apport fiscal.

M. Rufener estime que, en agissant de la sorte, la Ville prend le risque de pénaliser l'emploi et de scier la branche sur laquelle elle est assise. La Ville, en effet, parie davantage sur l'emploi, qui lui rapporte, que sur le logement, qui lui coûte.

Par ailleurs, M. Rufener prévient aussi que les entreprises du secteur qu'il représente rechignent de plus en plus à faire des interventions au centre-ville. Les entraves croissantes à l'accessibilité imposées par des décisions politiques incompréhensibles pourraient les amener à introduire une taxe pour se déplacer en ville.

M. Rufener tient encore à signaler que le plan directeur communal est présenté dans la proposition PR-862 comme un instrument contractuel, alors qu'il n'est qu'un outil de planification qui ne peut s'inscrire que dans les limites légales imposées par la loi sur l'administration des communes.

Il critique aussi l'argument de la lutte contre le bruit routier invoqué par le projet, alors que les routes de quartier ne sont de loin pas les plus bruyantes. A son avis, la solution au bruit, c'est le revêtement phonoabsorbant et l'insonorisation des immeubles. A ce propos, il souligne que les rues piétonnes très fréquentées

sont aussi très bruyantes. Enfin, selon M. Rufener, ce projet pose davantage de problèmes qu'il ne propose de solutions.

M^{me} Fatton relève le manque de vision globale qui se dégage de la proposition PR-862. Les milieux économiques sont très inquiets que les projets successifs dans le domaine de la piétonnisation continuent leur vie, indépendamment les uns des autres, et soient discutés séparément au lieu d'être fusionnés dans une seule stratégie cohérente. Au sujet de la concertation menée dans le cadre du projet, M^{me} Fatton déplore que les unités d'action communautaire (UAC), dont on leur a expliqué que ce sont des assistants sociaux, soient considérées comme des partenaires représentatifs, à égal niveau que les commerçants et les hôteliers. Lors d'un atelier de travail tenu le 3 décembre 2010, ces derniers ont été invités à livrer des noms de rues, sans aucun critère de sélection, ni indication sur les emplacements des commerces ou des écoles. On leur a aussi demandé de réfléchir théoriquement à des rues apaisées et à des rues trépidantes. M^{me} Fatton a eu l'impression qu'on lui demandait de jouer l'avenir de la ville aux fléchettes ou à la roulette russe et qu'on lui imposait les choses.

M^{me} Fatton déplore aussi qu'une séance avec un groupe transports, qui devait succéder à la réunion avec les commerçants, n'ait finalement jamais été organisée, ce qui a empêché les représentants de ce secteur de présenter ses propres propositions de chemins alternatifs et d'accessibilité pour les livraisons.

Toujours sur la concertation, M^{me} Fatton relève que le président de la commission des travaux et des constructions, M. Alexandre Wisard, et elle-même ont reconnu, lors d'une émission sur Radio Cité, que le processus mis en place avait laissé à désirer.

M^{me} Fatton tient à rappeler que les milieux économiques sont favorables à des zones piétonnes, à condition qu'elles soient animées et attractives de jour comme de nuit. Sans habitation ni commerce, une rue piétonne n'est qu'un prétexte pour empêcher la circulation. Sans animation, une rue piétonne risque de connaître des problèmes d'insécurité. A son avis, la place du Rhône est un exemple réussi de zone piétonne animée et ouverte.

M^{me} Fatton appelle aussi de ses vœux une réelle coordination entre la Ville et le Canton. Pour l'heure, le GTE s'oppose à la demande de crédit de la proposition PR-862, dont le coût est exorbitant, qui n'est pourtant que le premier d'une série de projets exorbitants.

Questions et réponses

Un commissaire félicite les personnes auditionnées pour la clarté de leur exposé. Il demande s'ils seraient d'accord de soutenir le lancement d'un référendum contre le projet.

M^{me} Fatton répond: «Nous sommes prêts!»

M. Rufener souligne qu'une forte proportion dans les milieux économiques est prête à en découdre. Le référendum est une possibilité, ainsi que le recours systématique contre les autorisations de construire. A son avis, sans compromis, rien ne sera fait en 2014, ni même dans dix ans.

Une commissaire fait remarquer que le compromis zurichois a pris du temps. Il a en effet fallu vingt ans pour créer une zone piétonne le long du Limmatquai. Elle comprend les regrets exprimés au sujet de la difficulté à mener une concertation à Genève, mais a le sentiment que les milieux économiques genevois sont aussi moins souples que ceux de Zurich. Au sujet de Genève, elle mentionne le fait que le projet consiste à créer des rues piétonnes au centre-ville mais aussi dans tous les quartiers de la ville. Elle demande si le GTE a des propositions à ce sujet.

M. Rufener répond que son analyse s'applique au centre et à l'hypercentre, indifféremment. Au sujet de la concertation, il est convaincu que l'on est davantage porté à la confrontation quand on a la majorité au niveau politique. Quant à l'économie, elle n'a que faire de la confrontation. Ses milieux sont favorables aux centres-villes qui fonctionnent, conviviaux et accessibles, éloignant les voitures qui n'ont rien à y faire, connectés à des lignes de transports en commun performantes, et avec des parkings en nombre suffisant à proximité.

Troisième partie de la séance de commission

Audition de M. Jean-Pierre Tripod, architecte et propriétaire de l'immeuble 27-29, rue de la Coulouvrenière, qui est auditionné à sa demande dans le cadre de l'étude de la proposition PR-862

M. Tripod explique qu'il est propriétaire, depuis 1986, d'un immeuble de location administratif et commercial de cinq étages et un rez, situé rue de la Coulouvrenière. On y trouve une imprimerie, un magasin de tabac-journaux, un restaurant connu pour ses fondues, une galerie d'art, ainsi que divers bureaux. Il y a aussi un parking extérieur de 28 places, côté quai des Forces-Motrices, existant depuis cinquante ans. Il précise que ces places ne sont pas louées à des pendulaires mais à des riverains.

M. Tripod dit ne pas souhaiter se prononcer sur le fond du projet. Il souhaite soumettre quelques questions. Il souhaite savoir comment la Ville de Genève compte garantir l'accès aux ayants droit, sachant que la rue de la Coulouvrenière compte 320 places de parc privatives en sous-sol et en surface, six restaurants, 15 commerces et une école de danse. Il souhaite aussi savoir quel sera l'impact de la piétonnisation de la rue de la Coulouvrenière sur les incivilités, le bruit, les nuisances nocturnes et la drogue. S'il y a une étude à ce sujet, il souhaiterait disposer d'une copie.

Initiateur et ancien président de l'Association de quartier Pro Coulouvrenière, M. Tripod dit parler en connaissance de cause et en tant que porte-parole des habitants qui réclament des conditions de vie nocturne normales. A ce titre, il souhaite savoir si la rue de la Coulouvrenière est trépidante ou apaisée. Il se demande si le but du projet de piétonnisation est de développer l'aspect trépidant, avec des boîtes de nuit, qui attireront encore plus de dealers et de drogués, ou d'apaiser la rue.

Au sujet de la composition actuelle de l'Association Pro Coulouvrenière, il dit qu'elle est composée surtout de représentants de l'Usine, c'est pourquoi il doute de la représentativité du résultat de la consultation éventuelle à laquelle l'association aurait pris part.

Le président assure M. Tripod que la commission va relayer ses questions, car elle n'est pas en mesure d'y répondre elle-même. Il lui suggère aussi d'interpeller directement le Conseil administratif.

M. Tripod insiste beaucoup sur sa demande d'une étude d'impact relative aux incivilités.

Quatrième partie de la séance de commission

Audition de M. Jean-Pierre Jobin, président de Genève Tourisme & Congrès, auditionné sur demande des commissaires

M. Jobin souhaite communiquer la position du comité de l'association Genève Tourisme & Congrès (GT&C) sur la proposition PR-862. Il précise que cette position est exclusivement axée sur les enjeux du tourisme. Il explique que les zones piétonnes ont un intérêt touristique indéniable. Les vraies zones piétonnes comprennent plusieurs rues de quartier liées entre elles, ce qui n'est pas la même chose qu'une série de petits tronçons éparpillés dans la ville. Elles sont accessibles aux transports en commun. Elles sont assorties de places de parc en suffisance pour permettre notamment le dépôt des achats. Les vraies zones piétonnes sont également interdites à toute circulation et confèrent aux promeneurs un sentiment de confort. Les bureaux et les commerces devraient bénéficier d'une permission pour les livraisons durant les premières heures de la matinée. Le mobilier urbain des zones piétonnes, les végétations qui les décorent et les animations qui s'y déroulent renforcent la convivialité.

M. Jobin souhaite également attirer l'attention sur le rôle des hôtels dans le tourisme. Il importe que les clients puissent accéder en tout temps à leur hôtel avec leurs bagages, en voiture ou en taxi. Enfin, il convient de mettre en place une signalétique appropriée, ce qui permettra d'en faire la promotion auprès des visiteurs.

M. Jobin estime avoir trouvé, dans la proposition PR-862, une réponse aux préoccupations des hôteliers, dans les passages relatifs aux ayants droit, mais il tient à appuyer son importance auprès de la commission.

Questions et réponses

Une commissaire constate, après les auditions faites lors de cette séance, combien de craintes suscite la piétonnisation dans les milieux des commerçants, des automobilistes, du tourisme et auprès de certains habitants. Elle observe cependant un plaidoyer pour les zones piétonnes. Elle demande dans quels secteurs ces zones devraient être instaurées.

M. Jobin estime qu'une zone piétonne de la Vieille-Ville ferait sens du point de vue touristique. Par contre, il n'imagine pas la pertinence de zones piétonnes à la Servette, à Saint-Jean ou à Malagnou, qui n'ont pas d'intérêt touristique au sens propre.

Séance du 4 mai 2011

Audition de M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du Département de l'intérieur et de la mobilité, et de M. Guillaume Zuber, directeur du Service de surveillance des communes

M^{me} Künzler fait part de sa joie d'être auditionnée à cette commission, elle-même ancienne conseillère municipale et membre de la commission des travaux.

M^{me} la conseillère d'Etat rappelle les étapes de cette initiative. Formellement, l'initiative a été adoptée et le premier projet de loi a été validé. Il s'agit ici d'un crédit de réalisation. Le Département de l'intérieur et de la mobilité a donné des conditions pour le choix des rues qui deviendront des rues piétonnes. Le département statuera pour chaque demande. Elle rappelle que ce sont des demandes provisoires, qui sont donc réversibles. A Troinex, par exemple, quatre rues ont été fermées puis rouvertes à la circulation.

Ce serait pour une année ou deux, puis une procédure définitive sera actionnée, mais qui demande une procédure ad hoc pour n'importe quelle modification de circulation. Les propositions de rues font donc partie de la première étape. Ces propositions doivent être validées selon les dix critères de faisabilité donnés par le département. Les rues choisies sont rendues piétonnes, puis le département observe si cela apporte le bénéfice voulu. C'est un sujet qui semble chaud mais, en fait, ça a déjà été fait. Des rues ont disparu, telles que la rue Beaulieu ou la rue Jean-Jacques-de-Sellon. Il y a eu de nombreuses réussites, telles que la place du Molard, la rue de la Navigation. Pour certaines rues, ça a apporté de nombreux

plus pour les habitants, tels que la rue des Ouches. Cette rue est très utilisée par tous et ne pose pas de problèmes de circulation. Il ne faut pas dramatiser, certains essais sont des réussites, d'autres des ratés, mais il est toujours possible de revenir en arrière. Ce n'est pas un souci, puisque c'est encore provisoire.

Un commissaire a bien retenu que certains parkings privés sont inoccupés. Il se demande si cela signifie que le département négociera avec le privé pour faire en sorte que ces places inoccupées soient occupées de manière publique, louées à l'heure avec des systèmes d'horodateur.

M^{me} Künzler répond que cela pose deux problèmes. L'objectif n'est pas de transformer ces parkings en parkings à l'heure. Les parkings pour habitants et pour les commerciaux sont deux choses différentes. La parking de Rive sera conçu pour ces deux types de public, à l'instar du parking Saint-Antoine. Il faut aussi que les personnes acceptent de payer le parking. Il y a eu beaucoup de réclamations à la Jonction, où il y a deux parkings publics qui sont à moitié vides. Il a été proposé aux habitants deux mois gratuits et un tarif de 170 francs pas mois. Dix-sept personnes se sont montrées intéressées, ce qui est très peu. Il est important de souligner l'augmentation du nombre de ménages sans véhicule. Dans les logements sociaux, par exemple, il est inutile de faire une place de parking par logement, car les locataires ont peu de voitures. C'est un phénomène qui rejoint toutes les villes d'Europe. Le nombre de ménages sans voiture est passé de 30% il y a dix ans à 38% maintenant en ville de Genève. Plus on s'approche de l'hypercentre, type Saint-Gervais, plus ce pourcentage est élevé. Elle rappelle que, à New York, 75% des ménages sont sans voiture. Aux Eaux-Vives, depuis le début de ces discussions autour du parking du Pré-l'Evêque, il y a déjà 300 voitures de moins dans le quartier. L'action zone bleue a eu des effets très positifs pour les habitants, à tel point que ce sont les communes autour de Genève qui se demandent quoi faire, puisque c'est là que se parquent les voitures tampons.

Questions et réponses

Un commissaire demande comment il est possible d'observer les résultats quand on ferme une seule rue, alors que l'objectif, à long terme, est de fermer 50 puis 200 rues. Quand une rue est fermée, le trafic ne fait que contourner la rue en question et le problème se reporte ailleurs. Il trouve de plus qu'une expérience à 5 millions de francs, ce n'est pas rien pour simplement faire des essais. Il y a des bureaux d'ingénieurs qui peuvent peut-être comparer à d'autres villes, puisque l'expérience a été menée ailleurs. Genève, attractive en termes de trafic, est comparable à Bâle, par exemple. De plus, il aimerait savoir combien il y a de places de parking sur le territoire de la Ville. Il y en a 32 000 à Monaco, par exemple. Il trouve dommage que Genève doive payer pour voir, alors que c'est possible de comparer avec d'autres villes.

Concernant les statistiques sur les places de parking en ville de Genève, M^{me} Künzler explique que c'est une demande qui a souvent été formulée pour avoir les chiffres exacts. Mais il semble qu'il y ait 40 000 places publiques et sûrement autant de privées sur la commune, ce qui est un chiffre énorme et ce qui est plus que ce que Zurich avait avant le compromis qui a été fait dans cette ville. M^{me} Künzler estime que Genève est une ville exceptionnelle dans le «rien faire». Il est possible de faire beaucoup mieux et ce n'est pas une question d'idéologie. La ville de Bordeaux, par exemple, qui a été dirigée par M. Juppé, qui est loin d'être du même bord que M^{me} la magistrate. Malgré cela, il a réussi une ville magnifique, avec revalorisation de l'espace public, des zones piétonnes, un tram très bien conçu, réfléchi en lien avec l'espace public. A Genève, les projets de tram sont fabuleux mais, au niveau esthétique et de revalorisation de l'espace public, ça laisse à désirer. Le Conseil d'Etat vient de déposer un projet de loi pour des interventions artistiques sur le tronçon de tram jusqu'à Bernex. Genève est l'une des dernières villes sans zone piétonne. Le centre de Florence et de Rome, il y a trente ans, étaient accessibles en voiture et, maintenant, il n'est plus possible de rentrer dans la ville. En Amérique du Sud également, certaines villes ont fait le choix de devenir piétonnes.

Pour un aménagement piéton réussi, il faut prendre deux choses en compte: des rues commerciales en centre-ville avec des commerces et des bistrotts qui pourraient se mettre en place, et également des rues de quartier, avec un trafic apaisé, des possibilités de jouer pour les enfants et de rester dehors pour les personnes âgées. D'autres rues resteraient ouvertes au trafic.

M^{me} Künzler trouve scandaleux qu'il y ait encore autant de trafic de transit en ville, qui s'infiltré dans tous les quartiers. C'est un problème de ne pas réussir à se dire qu'il faut changer les choses. Ces essais permettront d'avoir des expériences positives qui sont importantes pour convaincre la population. L'objectif est qu'il y ait moins de trafic de transit et qu'il soit possible d'accéder à la ville en cas de besoin, que les transports pour les marchandises, les taxis, les transports pour personnes handicapées et les transports publics arrivent en ville.

Concernant le report du trafic, M^{me} Künzler répond effectivement que oui, en partie. Ce qui est constaté, c'est qu'il y a beaucoup d'élasticité. Par exemple, 200 ou 300 voitures passaient par la rue de l'Arquebuse et la *Tribune de Genève* avait annoncé une catastrophe si la rue était fermée. Mais, finalement, il n'y a pas de problème. Les gens ont choisi de faire un autre choix, ils s'adaptent, prennent un autre chemin ou le bus.

Discussion de la commission

Le Parti radical fait part du fait qu'il est encore plus dubitatif sur cette proposition que quand il l'a lu pour la première fois. La première audition des services

municipaux était peu concrète. Il trouve que dépenser 5 millions de francs pour un projet provisoire est beaucoup trop et que, comme M^{me} la magistrate l'a dit, c'est beaucoup d'argent pour des aménagements provisoires. Il va donc refuser vigoureusement la proposition.

Le Parti démocrate-chrétien est peu convaincu par les explications données par M^{me} la magistrate. Le Parti démocrate-chrétien est d'accord avec les rues piétonnes, mais si elles sont pensées et argumentées et qu'elles présentent des compensations pour les places de parc perdues. Il n'est pas possible d'essayer sans avoir des places à proposer pour toutes celles qui ont été proposées. La ville doit être aménagée intelligemment et non au gré de certaines idéologies et fantasmes.

Dans l'intérêt public, le Parti démocrate-chrétien refusera la proposition. Il fera une annonce à l'issue du vote.

Un commissaire des Verts explique que les Verts sont les initiants du projet des 200 rues piétonnes, donc ils accepteront la proposition. Il rajoute que M^{me} Künzler a bien précisé que Genève ne fait rien, il faut donc agir pour changer les choses.

Une commissaire socialiste exprime aussi un petit bémol par rapport au projet. En effet, son parti souhaiterait voir des zones piétonnes mais, néanmoins, elle pense qu'il faut agir petit à petit et que, si l'on n'essaie pas, on n'y arrivera jamais. Il faut des rues trépidantes et des rues apaisées. La population apprécie cela et la commissaire pense que la politique du Parti socialiste, en matière d'aménagement public, doit plaire davantage que celle de l'Entente. Le crédit sera donc voté par les socialistes.

L'Union démocratique du centre est forcément contre ce projet. En effet, les rues piétonnes ne sont pas apaisées. L'Union démocratique du centre veut davantage des zones piétonnes. Comme l'a fait remarquer un commissaire, ce sont des aménagements provisoires et la circulation se déplacera ailleurs. Il faut fermer toutes les rues de façon provisoire pour voir comment cela se passe.

Un commissaire libéral a été surpris par la prise de position du commissaire des Verts, qu'il compare à la célèbre phrase de Charles de Gaulle qui dit que «nous sommes au bord du précipice, alors faisons un pas en avant». Le commissaire des Verts rétorque: «Je vous ai compris!»

Pour prendre le point de vue du piéton, il se demande s'il y a un ingénieur de la circulation à Genève. Le flux du trafic doit être assuré, comme le mentionne la Constitution fédérale. Il est nécessaire de créer des zones piétonnes, mais pas de cette manière. Il considère la proposition comme inconséquente et irréflectie. Il ne la votera pas.

A gauche toute! acceptera la proposition, car l'enjeu en vaut la peine. Le parti est scandalisé que le département n'arrive pas à obtenir du secteur privé le nombre exact de places de parc libres. Si ces informations étaient disponibles, ce serait possible d'avancer la discussion sur la question des compensations de places de parking. Le groupe considère que la création de ces 50 rues piétonnes serait une vraie stimulation pour Genève.

Vote

Mise aux voix, la proposition PR-862 est acceptée par 8 oui (2 AGT, 3 S, 3 Ve) contre 7 non (2 DC, 2 L, 1 R, 2 UDC).

Un commissaire démocrate-chrétien annonce un rapport de minorité sur cet objet.

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;

vu l'article 22 et les 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 5 136 000 francs destiné à la réalisation des mesures à l'essai, durant une année, de la première tranche de l'initiative populaire IN-2 (166) «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!».

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 5 136 000 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 dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2013 à 2022.

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 l'aménagement projeté.

12 septembre 2011

B. Rapport de minorité de M. Alain de Kalbermatten.

Pour toutes questions relatives au fonctionnement des auditions en commission, veuillez vous référer à l'excellent rapport de majorité de M. Marc Dalphin. Ce rapport de minorité se bornera à traiter cette proposition sous un angle purement politique.

Une minorité de la commission refuse la proposition PR-862 qui, selon elle, ne garantit pas les principes suivants, essentiels à la création de zones piétonnes:

1. liberté individuelle du choix du mode de transport;
2. accessibilité du centre-ville pour tous;
3. création d'un plan de piétonnisation global et cohérent;
4. existence d'une vraie concertation entre la Ville, les habitants et les commerçants;
5. respect de la vocation commerciale de toute zone piétonne;
6. création de zones piétonnes sur les réseaux routiers à faible charge de trafic;
7. création de zones piétonnes à proximité d'un parking ou de places en surface accessibles;
8. compensation de toute place de surface perdue.

La minorité estime que cette proposition a été rédigée à la hâte par le Conseil administratif et ses services, en raison de pressions politiques de la part d'une fraction de l'Alternative.

Nous déplorons le coût élevé (5 136 000 francs) de l'opération pour des mesures à l'essai, alors que cette somme serait mieux investie dans un projet définitif. Nous déplorons également qu'il n'y ait aucune étude préalable quant au report du trafic sur les grands axes et leur capacité à absorber le surplus de trafic induit.

Nous estimons que la réalisation de cette proposition impliquerait une perte de 896 places de parking (bleues, blanches ou de livraison) et de 536 places pour deux-roues motorisés, soit 1500 usagers affectés. Une telle perte ne saurait être justifiée par la création d'un seul lot de 50 rues piétonnes. Nous désirons des zones piétonnes denses et réfléchies, et non pas, comme le prévoit la proposition PR-862, un patchwork incohérent de rues sans lien entre elles.

Les minoritaires proposent donc que la Ville de Genève s'inspire de réalisations réussies à l'étranger, où les places de parking en surface ont été compensées

par des parkings souterrains. Citons les exemples de Munich, Strasbourg, Montpellier, ou encore le modèle zurichois, qui a permis la création de zones piétonnes et de parkings en compensation de la perte de places en surface.

Nous sommes favorables à la création de zones piétonnes, mais ce processus devrait inclure la concertation, des mesures d'accompagnement, la garantie constitutionnelle de la complémentarité des modes de transport et, enfin, une réflexion globale autour de la mobilité de notre ville. Nous demandons aussi que la Ville s'attelle à des enjeux particuliers, tels que le risque de pénaliser l'emploi et le commerce en ville, le risque de rencontrer des problèmes d'insécurité, et la nécessité de créer un mobilier urbain adapté – ce dernier point n'ayant pas été soumis ni débattu au sein de la commission. Or ces enjeux sont les garants de l'attractivité et de la sécurité des rues piétonnes, et donc de leur succès.

Lors des auditions, il est ressorti un manque d'anticipation pour garantir aux ayants droit privés un accès vers leur habitation ou leur commerce.

Nous avons également remarqué des lacunes concernant les intérêts de la Genève touristique, à savoir la garantie que les clients des hôtels puissent y accéder avec leurs bagages par transport privé ou commun 24 h sur 24 h.

Nous déplorons le fait que les partisans de l'initiative IN-2 rejettent toute idée de compromis pour des raisons idéologiques, au détriment de l'intérêt général. Privilégions le consensus, sans lequel il serait regrettable d'aboutir au lancement d'un référendum par la société civile et au blocage de ce projet pour les années à venir.

Lors des auditions, aucune réponse crédible ne nous a été apportée. C'est pourquoi la minorité de la commission vous demande de refuser la proposition PR-862. Elle prie le Conseil administratif de préparer une nouvelle proposition incluant tous les acteurs qui font la Ville de Genève.

Rappel du vote sur la proposition PR-862: pour: 2 A gauche toute!, 3 socialistes, 3 Verts. Contre: 2 démocrates-chrétiens, 2 libéraux, 1 radical, 2 Union démocratique du centre.