

**Rapport de la commission ad hoc Saint-Gervais chargée d'examiner la motion de MM. Roberto Broggin et Sébastien Bertrand, renvoyée en commission le 13 novembre 2004, intitulée: «Modérons la circulation à Saint-Gervais, en vitesse et en volume!»**

**Rapport de M. Gérard Deshusses.**

La commission ad hoc Saint-Gervais s'est réunie les 28 avril, 10 et 24 novembre 2005, ainsi que les 9 mars, 27 avril et 11 mai 2006, sous les présidences successives de MM. Sébastien Bertrand et Robert Pattaroni. Que M<sup>mes</sup> Laurence Schmidlin et Coré Cathoud, qui ont assuré la prise de notes de ces séances, soient remerciées de leur remarquable travail.

**Rappel de la motion**

Considérant:

- que le quartier de Saint-Gervais est le moins bien loti en matière de modération de la circulation;
- qu'aucune mesure de limitation de vitesse n'y a été prise à ce jour, le 50 km/h général étant encore de mise;
- qu'un important trafic de destination causé par la présence du parking Manor se mélange à un trafic de transit;
- que le quai des Bergues est utilisé dans sa partie amont comme transit, malgré l'interdiction de circuler signifiée aux autos et motocyclettes, article 19, alinéa 2 (OSR 2.13), et que cela embouteille les rues Winkelried et Kléberg;
- que la rue Paul-Bouquet est également journallement embouteillée;
- que la lecture du 1<sup>er</sup> plan financier d'investissement 2004-2015 (PFI) nous apprend que la restauration et l'aménagement du quai des Bergues (poste 102.034.02) ne sont pas prévus avant 2010;
- que, malgré le vote d'un crédit d'étude de 1 063 000 francs le 21 janvier 2004 pour le déplacement des trémies d'accès au parking Manor (sur la place Grenus), aucun projet de réalisation n'est programmé pour les douze ans à venir selon le PFI;
- que le quartier de Saint-Gervais connaît une forte natalité, due notamment à la rénovation des immeubles historiques et à l'arrivée de jeunes couples tant dans les immeubles de la Ville de Genève que dans les immeubles privés au bénéfice de dispositions de la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation et de la loi concernant les HLM,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif que des mesures concrètes visant à la modération de la circulation soient prises immédiatement dans le quartier de Saint-Gervais, en particulier la création d'une zone de rencontre aux rues des Etuves, Kléberg, Vallin, l'aménagement d'un parc sur la place Simon-Goulart, la suppression du transit dans les rues Paul-Bouchet et Kléberg (tronçon Winkelried-Mont-Blanc) et, en général, l'instauration d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 km/h dans l'ensemble du périmètre de Saint-Gervais, ainsi que la redéfinition des rues de Coutance et de Cornavin, axe principal des Transports publics genevois.

## **Travaux de la commission**

### **Séance du 28 avril 2005**

*Audition de M. Roberto Brogini, motionnaire*

M. Brogini a préparé une présentation numérique dont il commente les différentes illustrations qui permettent de comprendre les problèmes de circulation que connaît le secteur concerné par la motion. Ainsi, la rue Rousseau endigue d'innombrables files de voitures, alors que celle des Etuves est la seule du quartier qui bénéficie d'une modération de trafic; les autres rues sont en zone 50 km/h, soit soumises à la limite générale de vitesse autorisée dans une localité, contrairement à de nombreux autres quartiers de la ville qui ont été placés en zone 20 ou 30 km/h.

L'une des raisons de cette circulation importante est la présence d'un parking privé, celui de l'entreprise Manor, dont l'accès se trouve sur la place Grenus, place qui avait été conçue à l'origine pour aérer le quartier. Or, si ledit parking a effectivement été construit sous un bâtiment privé, sa rampe d'accès occupe un espace important sur le domaine public.

Par ailleurs, M. Brogini relève que certaines rues sont soumises à des prescriptions précises qui ne sont néanmoins pas respectées. Il cite pour exemple le quai des Bergues qui est utilisé comme une voie de transit pour accéder notamment à la rue Kléberg.

Le motionnaire projette ensuite un plan d'intention datant de 1958 qui prévoyait la création de voies express le long du Rhône. Il signale au passage que le parking Manor a été conçu selon cette vision de développement du quartier, alors même qu'elle a été totalement abandonnée. Il explique encore que, selon lui, il est important de tenir compte de ce passé historique pour gérer la situation actuelle. Saint-Gervais se situe dans l'hypercentre de Genève et un nombre important de parkings souterrains ont été réalisés dans un périmètre proche. Un plan de circulation réalisé par la Ville de Genève en 1966 souligne déjà la possibilité de rendre piétonnes certaines rues du quartier.

M. Brogginini insiste aussi sur le fait qu'il est impératif de laisser circuler les trolleybus le long de la rue de Coutance, ce d'autant que l'on envisage d'y faire passer un futur tram, et de ne pas entraver le déplacement de ces véhicules par des bouchons de voitures. Il faut en effet privilégier les transports publics dans ce secteur où le nombre d'habitants va croissant et où de nombreuses familles se sont installées ces dernières années; en 2003, le quartier avait un taux de natalité de 1,21 enfant par femme, soit plus que la moyenne cantonale (1,04). Il faut donc être à même d'offrir aux enfants et aux parents des espaces qui ne sont pas colonisés par les voitures.

Dans cette optique, M. Brogginini montre le plan Circulation 2000: il indique toute la piétonisation du quartier possible, la présence de nombreux parkings proches, ainsi que l'importante desserte assurée par les transports en commun. Il conclut en disant que la motion demande que l'aménagement d'un parc à la place Simon-Goulart soit réalisé selon le concours organisé, que la place de Saint-Gervais retrouve sa fonction originelle, que le transit soit supprimé dans les rues Paul-Bouchet et Kléberg, que soit établie une zone de rencontre, soit une zone 30 km/h, dans l'ensemble du périmètre de Saint-Gervais et, enfin, que les rues de Coutance et de Cornavin soient redéfinies comme étant un axe réservé aux Transports publics genevois (TPG).

#### *Discussion de la commission avec le motionnaire*

Au cours de la discussion qui prolonge cette première présentation, M. Brogginini précise qu'il n'a pas eu de contacts officiels avec l'Office des transports et de la circulation (OTC) au sujet des mesures de circulation qui ne sont actuellement pas respectées dans le secteur, ni à propos de la mise en œuvre du plan de circulation précité. En revanche, il souligne que l'un des objectifs de cette motion est de susciter une discussion et de déboucher sur l'audition du Service de la mobilité et du Service d'aménagement urbain de la Ville de Genève, puis, dans un second temps, de l'OTC afin de savoir où en est l'exécution de ce plan.

Le président de la commission, M. Sébastien Bertrand, en tant que motionnaire, ajoute qu'il s'agit de demander, par cette démarche, des améliorations faciles à réaliser dans l'attente d'une nouvelle trémie d'accès audit parking, dans le cadre des compétences de la Ville, propriétaire des voiries concernées.

A un commissaire qui s'étonne que les motionnaires proposent la réalisation d'une zone de rencontre plutôt que d'une zone piétonne, il est répondu que cette dernière avait déjà fait l'objet d'une demande par le biais d'une motion et que l'OTC s'y était opposé à cause de la présence du marché qui se tient le samedi sur la place Grenus et qui nécessite un dégagement par la rue des Etuves, comme

d'un droit d'usage existant dans les rues Kléberg et Winkelried pour la sortie du fameux parking. De ce fait, la présente motion demande une simple modération de la circulation.

Concernant le quai des Bergues, la circulation y est autorisée jusqu'à un certain point, mais il pourrait être totalement piétonnisé selon les études effectuées en 1996.

La notion de zone de rencontre reste floue pour plusieurs commissaires, qui relèvent que les espaces ainsi aménagés ont tous montré qu'ils apportaient aussi des difficultés et dangers nouveaux pour les usagères et usagers. Elle mériterait donc une réflexion approfondie à laquelle les motionnaires sont prêts à se joindre, dans la mesure où ils conviennent bien volontiers que, plus qu'une solution idéale, il s'agit sans aucun doute là d'une base de travail.

#### *Décision de la commission*

Au terme d'une brève discussion, la commission décide les auditions suivantes:

1. l'audition conjointe du Service de la mobilité et du Service d'aménagement urbain de la Ville de Genève est acceptée à l'unanimité des membres présents;
2. l'audition de l'OTC est acceptée à l'unanimité des membres présents;
3. à l'unanimité, l'audition de la Fédération des artisans et commerçants est reportée.

#### **Séance du 10 novembre 2005**

Le rapporteur initialement désigné, M. Didier Bonny, ayant quitté la commission, il souhaite être déchargé de son mandat et celui-ci est confié au présent rédacteur.

*Audition de MM. Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité, Roberto Daverio, ingénieur en transports au Service de la mobilité, et Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain*

M. Gfeller indique tout d'abord que certaines mesures proposées par la motion sont déjà en cours de réalisation, sans répondre pour autant aux principes d'aménagement inscrits dans le plan piétons. Certes, cette motion est d'actualité et basée sur la politique définie par la municipalité, mais toute concrétisation devrait encore tarder. Pour appuyer son propos, M. Gfeller expose le plan du quartier et explique que l'aménagement du quai des Bergues devrait être terminé

prochainement et que le statut de rue marchande de la rue de Coutance devrait être mieux défini, puisqu’il est prévu d’y réaliser une nouvelle ligne de tram.

En fait, le projet le plus avancé est celui de la place Simon-Goulart, la requête d’autorisation de construire ayant été déposée. Cet aménagement a déjà été présenté à diverses commissions et les commerçants rencontrés afin de résoudre les questions d’accessibilité à l’intérieur du quartier.

Par ailleurs, ajoute M. Gfeller, dans le cadre d’un aménagement global dudit secteur, la Ville présentera bientôt un crédit d’étude visant à la mise en zone piétonne de la place Grenus et de la rue des Etuves, ainsi qu’à la mise en zone de rencontre des rues Rousseau et du Cendrier. En outre, toute l’opération devrait faire l’objet d’un concours, même si certaines surfaces ont déjà été traitées, du fait de la nécessité d’avancer par petites touches concrètes dans quelques rues.

M. Gfeller aborde ensuite la transformation prévue et la mise au concours de l’immeuble qui abritait l’école de commerce et qui devrait recevoir, à l’avenir, des logements ainsi qu’un équipement social au rez-de-chaussée. Enfin, pour assurer une bonne régulation des différentes mobilités dans l’ensemble du secteur, une étude sera effectuée par un groupe d’ingénieurs.

M. Prina confirme les propos de M. Gfeller et ajoute que des changements de circulation importants s’imposent dans le quartier et que, pour l’heure, deux variantes principales sont retenues.

M. Daverio prend la responsabilité de présenter les études en cours répondant à la volonté politique manifestée en matière de circulation dans le quartier de Saint-Gervais. Les typologies d’entrées et de sorties du quartier ont été soigneusement établies; il apparaît que, sur 15 000 véhicules/jour, 5000 ne font que transiter, selon un axe très marqué d’est en ouest. Il est également nécessaire de tenir compte de deux contraintes très importantes: la régulation des axes primaires et l’inscription nécessaire de la trémie du parking.

Dans ce contexte, deux scénarios sur quatre sont retenus par l’OTC, soit:

- a) conserver le schéma de circulation au niveau des mobilités douces ainsi que le parking, mais muni de deux sorties; la question du trafic de transit n’est pas traitée;
- b) modifier le schéma de circulation en conservant une porte d’entrée dans le quartier par la rue Paul-Bouchet depuis la rue du Mont-Blanc et en reportant une part du trafic sur les rues Paul-Bouchet et du Cendrier.

#### *Discussion de la commission en présence des personnes auditionnées*

A un commissaire qui s’inquiète de quelque 1000 véhicules qui empruntent chaque jour le quai des Bergues, comme de l’impunité dont semblent jouir toutes celles et ceux qui enfreignent quotidiennement les règles de la circulation dans

le quartier, M. Gfeller répond que, pour l'heure, toutes les mesures concrètes qui pouvaient être prises l'ont effectivement été. Ainsi, en 1993 déjà, la rue Lissignol est devenue rue piétonne; l'espace Cendrier a été repris en main par la Ville qui, par ailleurs, est en train d'apporter de sérieuses améliorations à la place Simon-Goulart. En revanche, il est vrai que d'autres mesures concrètes se heurtent à des difficultés dues aux exigences de l'OTC; cet office demande en effet des mesures d'accompagnement qui nécessitent des crédits d'investissement.

Restent alors les contrôles de police qui, sur la base des décisions prises en 1993 qui faisaient des rues du Rhône, de Coutance et de la Corraterie autant de rues marchandes, devraient être effectués régulièrement. Or, alors même que du point de vue du stationnement Saint-Gervais est le quartier où le taux de rotation est le plus faible, les contrôles n'ont quasiment pas lieu, nonobstant le fait que l'on sache que ces derniers permettent de diminuer le trafic par deux.

Une commissaire souligne, pour sa part, que le choix de la variante est déterminant en regard de la valorisation ou non de la parcelle dite du «Petit Jacob». Elle s'inquiète aussi de la coordination qui va s'instaurer entre les responsables des trois concours parallèles.

M. Gfeller se veut rassurant et explique que cette coordination sera effective du fait même que les trois démarches se déroulent à la suite les unes des autres, selon des directives identiques. Quant aux oppositions manifestées au sujet de l'aménagement de la place Simon-Goulart, il s'agit en fait de celle du Touring Club Suisse (TCS), appuyée par quelques riverains et l'association des commerçants, qu'il convient encore de traiter.

Un commissaire, par ailleurs motionnaire, se demande s'il faut vraiment sacrifier tout un quartier pour répondre aux exigences de l'OTC. Il ajoute que chacune et chacun reconnaît qu'il ne doit plus y avoir de trafic de transit dans les différents quartiers et que, dans cette perspective, il conviendrait de placer l'ensemble de Saint-Gervais en zone 30 km/h.

Cette réflexion n'appelle aucun commentaire.

M. Gfeller précise encore qu'il ne saurait chiffrer le coût de la construction de la trémie prévue. La géologie du lieu est très délicate, mais il promet de présenter, dans quelques mois, le résultat des études en cours. La trémie actuellement envisagée fait l'objet d'un droit de superficie allant jusqu'à 2050 et certaines clauses pourraient amener la Ville à contraindre Manor à une participation financière. La Ville a d'ailleurs des contacts réguliers avec les représentants de cette entreprise commerciale.

M. Prina ajoute que, dans l'attente d'une pareille réalisation, il serait possible de réaliser certains aménagements, allant plutôt dans le sens de zones piétonnes que de zones de rencontre, ces dernières devant être aménagées de façon très précise.

## **Séance du 24 novembre 2005**

*Audition de M. Pierre-André Gesseney, urbaniste, représentant l'Office des transports et de la circulation*

En préambule, le président de la commission explique que cette dernière a déjà entendu deux représentants de la Ville rattachés au Service de la mobilité et au Service d'aménagement urbain. Or il appert de cette audition que les services de la Ville dépendent de l'OTC, raison pour laquelle les commissaires ont souhaité entendre également cet office cantonal. Par ailleurs, il convient d'ajouter que l'analyse des motionnaires réside dans le constat qu'aucune mesure concrète n'a été retenue, pas même l'établissement d'une zone 30 km/h.

M. Gesseney remercie la commission de son invitation et explique qu'il a été effectivement associé, pour le compte de l'Etat, à une présentation de l'étude de Transitec sur la question du stationnement et de la nouvelle entrée du parking de Grenus. Cette étude a soulevé différentes interrogations qui ont par la suite nourri une réflexion approfondie. Il souligne, dans un premier temps, la forte interdépendance de tous les partenaires impliqués et insiste sur le fait qu'il existe toujours des conflits d'intérêt assez lourds dans un milieu urbain de ce type qui comprend des particularités très définies. Dans ce cadre, il faut aussi préciser que l'OTC, pour sa part, n'a pour responsabilité que la seule prise d'arrêtés.

M. Gesseney présente ensuite les différents flux de trafic dans le quartier. Les entrées principales s'effectuent par les rues Rousseau, du Cendrier et Paul-Bouchet, alors que les sorties se font par les rues des Etuves, Paul-Bouchet, Kléberg et de Cornavin, principalement. Il s'agit donc d'un espace très ouvert, et ce dès l'origine. Dès la fermeture du quai des Bergues, une circulation de transit non négligeable provenant de la Jonction et se rendant vers le quai du Mont-Blanc a progressivement disparu, laissant la place à ce que Transitec nomme «transit inutile», soit non plus un trafic important, un nombre considérable de véhicules quasi immobilisés dans quelques rues, notamment la rue Kléberg.

Concernant les itinéraires piétonniers, l'axe majeur est constitué de la rue Rousseau autour de laquelle s'organisent de nombreuses zones piétonnes, mais non pas de la place Grenus dont le statut est rendu difficile par la présence du parking.

Quant à la circulation des deux-roues, elle est elle aussi importante et se situe dans les rues Rousseau et du Cendrier.

M. Gesseney rappelle encore qu'il existe en matière de transports collectifs plusieurs projets. Tout le système des TPG en ville de Genève est concentré sur trois points: Rive, Bel-Air et Cornavin. Une nouvelle ligne devrait emprunter le pont de la Coulouvrenière en provenance de Bernex.

Enfin, M. Gesseney, dans le cadre de l'étude de l'évolution des mobilités au centre-ville, relève que plusieurs secteurs seront à l'avenir fortement sollicités, dont la place de Saint-Gervais, la place des Vingt-Deux-Cantons, le carrefour rue du Mont-Blanc et la rue du Cendrier, qui recevront la convergence de flux de véhicules motorisés publics et privés, cyclistes et piétonniers.

Dans cette configuration, l'accès au parking de la place Grenus ne constitue qu'une partie des difficultés de mobilité rencontrées dans le quartier, comme le montre un document daté de mars 2000 intitulé: «Quartier de Saint-Gervais: révision de la politique de stationnement», qui établit un inventaire des disponibilités dans toute la zone, soit, en tout et pour tout, 927 places. Ces dernières se répartissent de la façon suivante: 170 places publiques, ponts de l'île non compris, 327 places dans le parking Grenus, semi-publiques puisqu'elles peuvent être réservées par les entreprises proches, et 406 places privées. Il faut encore ajouter 24 places de livraison, sans aucun doute nécessaires.

#### *Discussion de la commission en présence de M. Gesseney*

Au cours de cet échange, M. Genessey précise que la pointe commerciale du parking Grenus se produit à 15 h, lorsque les deux tiers des places sont occupés pour une durée de nonante minutes et le reste pour quatre heures. Par ailleurs, 160 véhicules passent la nuit dans cet espace, même s'il est fermé au public en période nocturne. Cette double utilisation est génératrice d'un trafic engendré à 69% par le parcage de courte durée.

Il semblerait aussi que les habitants du quartier n'utilisent que fort peu leur voiture quand ils en ont une et qu'ils empruntent plus volontiers les transports publics ainsi que des vélos et/ou vespas diverses. Il faut ajouter aussi qu'une étude a montré que 85% des clients de Globus ne se déplacent pas en voiture et qu'il y a tout lieu de penser qu'il en va de même pour Manor.

Il s'agit donc de satisfaire prioritairement les besoins des habitant-e-s, notamment en ce qui concerne le nombre de places de parc, tout en évitant d'augmenter le taux de motorisation. Dans cette optique, l'agrandissement du parking Grenus devenu parking «habitants» ne générerait que peu de trafic; une même opération, mais réservée à la clientèle des commerces avoisinants, accroîtrait au contraire considérablement les nuisances. D'ailleurs, tout projet de ce type a toujours été rejeté, ce d'autant qu'un succès commercial n'est pas lié à la taille d'un parking. En revanche, il convient de relever que l'accès actuel doit être amélioré. Il appartient à la Ville de Genève, qui a des mandataires pour ce faire, d'étudier des solutions pour l'ensemble des problèmes posés, et non à l'OTC, dont le rôle est d'avaliser ou non les propositions de la municipalité, en regard notamment des différents conflits d'intérêt.



Sur ce point, M. Genessey souligne que des réunions régulières ont lieu entre la Ville et l'Etat, soit l'OTC, sur ces questions de mobilité et d'aménagements urbains.

#### *Décision de la commission*

Au terme d'une brève discussion, la commission décide les auditions suivantes:

1. l'audition de l'association des commerçants du quartier est acceptée par 10 oui (1 UDC, 2 L, 1 R, 1 T, 3 S, 1 AdG/SI, 1 DC) et 2 abstentions (Ve);
2. l'audition de la Fédération des artisans et commerçants est acceptée par 11 oui (1 UDC, 2 L, 1 R, 1 T, 3 S, 1 AdG/SI, 1 DC, 1 Ve) et 1 abstention (Ve);
3. l'audition de l'Association des habitants de Saint-Gervais est acceptée par 10 oui (1 UDC, 2 L, 1 R, 1 T, 3 S, 1 AdG/SI, 1 DC) et 2 abstentions (Ve);
4. l'audition de la Fédération des associations de quartiers et d'habitants est acceptée par 6 oui (1 T, 3 S, 1 AdG/SI, 1 DC) contre 2 non (L) et 4 abstentions (2 Ve, 1 R, 1 UDC).

#### **Séance du 9 mars 2006**

##### *Audition du représentant de la Fédération des associations de quartiers et d'habitants (FAQH), M. Rémy Pagani*

M. Pagani explique tout d'abord que la FAQH a été fondée il y a vingt ans et qu'elle regroupe toute une série d'associations, qu'il s'agisse d'associations d'habitants des quartiers populaires, tels que Saint-Gervais ou les Eaux-Vives, ou des associations de défense de propriétaires de villas, de poumons de verdure, ou de groupements luttant contre les antennes à rayons ionisants.

La FAQH accueille ladite motion avec une grande satisfaction, car le quartier de Saint-Gervais, alors même que cela serait réalisable aux alentours de Manor, ne possède pas de zone 30 km/h. Bien des rapports ont été établis concernant l'aménagement de ce secteur fort pollué et ils sont tous fort éloquents. Et d'en citer un, provenant du Service cantonal de la protection de l'air, daté de 2005: «En 2004, les moyennes sont généralement dépassées. La rue Winkelried est l'objet d'un engorgement quasi permanent pendant la journée dû en grande partie au transit. La signalisation du quartier est en principe restreinte aux seuls habitants du quartier depuis le quai des Bergues, mais nombre d'automobilistes empruntent cet itinéraire pour rejoindre le pont du Mont-Blanc. Le débit de véhicules est faible, car les feux de signalisation au bout de la rue Kléberg ne font passer que très peu de voitures à la fois, ce qui contribue à créer et maintenir un bouchon

permanent. Bien que peu important, ce débit est suffisant pour générer une situation problématique tant du côté du trafic que de la qualité de l'air. En effet, cette rue est formée d'immeubles de cinq à six étages, formant un canyon propice à la formation de concentration de polluants primaires.»

Il y a plusieurs problèmes dans ce quartier, poursuit M. Pagani, notamment ceux liés au transit et aux échanges interquartiers. Il estime que la place Simon-Goulart, occupée aujourd'hui entièrement par des voitures, devrait être réhabilitée afin qu'elle redevienne ce qu'elle était auparavant, c'est-à-dire une place piétonne qui serve vraiment au délassement des gens. Il rappelle qu'il y a cinq ou six ans la rue des Terreaux-du-Temple était relativement saturée de voitures. Or l'installation du tram en site propre a contribué à réduire les nuisances.

Il est par ailleurs évident que la FAQH est consciente de ce que le quartier de Saint-Gervais est un quartier de transit entre les Pâquis et Saint-Jean. Reste que l'habitat du secteur s'est considérablement modifié, de nombreux jeunes couples s'étant installés du fait de la rénovation de plusieurs immeubles appartenant à la Ville de Genève. Il convient donc d'améliorer la qualité de vie de ces gens en réfrénant les objectifs de certains automobilistes visant ni plus ni moins à occuper avec leur véhicule l'hypercentre de la ville.

Dans cette optique, le débit d'entrée et de sortie du parking de Manor est une aberration. Si la FAQH ne remet pas en cause l'existence de ce parking – ni de Manor – et ne demande donc pas sa fermeture, elle souhaite à tout le moins qu'une solution adéquate soit trouvée qui permette la suppression de l'actuelle trémie. Selon M. Pagani, on pourrait avoir recours à des ascenseurs pour acheminer en sous-sol les poids lourds chargés du ravitaillement de ladite surface commerciale.

En conclusion, pour M. Pagani, trois points exigent un règlement rapide, soit le trafic encombrant les rues Winkerried et Kléberg, la réhabilitation de la place Simon-Goulart et la suppression de la trémie du parking de Manor.

#### *Discussion de la commission en présence de M. Pagani*

M. Pagani précise encore que la FAQH a eu une série d'influences notoi-res dans ce quartier de Saint-Gervais, ainsi dans l'expérience de la rue Lissignol. Concernant la réhabilitation de la place Simon-Goulart, si la FAQH rejoint les motionnaires qui souhaitent la création d'un parc, elle relève cependant que, après avoir dû lutter quinze ans pour obtenir la fermeture de la rue Gourgas et la réalisation d'une zone verte, elle se limite à une demande générique. Quant à la zone 30 km/h, M. Pagani convient qu'elle est, *de facto*, réalisée, mais qu'il reste à l'officialiser.

*Audition de M<sup>mes</sup> Christine Gagnières et Isabelle Greinière, représentantes de l'association Habitants associés de Saint-Gervais (HASG) et du collectif Gervaise*

M<sup>me</sup> Gagnières est membre de l'association HASG depuis sa fondation en 1980. Elle est installée dans le quartier depuis 1979. En 1976 déjà, elle y a fondé la librairie Cumulus. Elle est locataire de la Ville de Genève et se trouve, commercialement parlant, au 5, rue Grenus et habite au 10.

M<sup>me</sup> Greinière fait partie du comité de l'HASG et tout à la fois du collectif Gervaise. Elle habite dans le quartier depuis onze ans, au 14, rue Rousseau.

M<sup>me</sup> Gagnières explique que, dès 1977, les habitants du quartier ont fait une pétition demandant une amélioration de la qualité de la circulation dans le secteur de Manor, s'étant rendu compte que le parking entraînait de graves nuisances. A l'époque, il était prévu de démolir toute la lignée des immeubles de la Ville de la rue des Etuves. C'est pour cela que ce parking avait pu être construit. A cette époque, les membres de l'HASG, qui étaient nombreux, se sont séparés en deux groupes, l'un défendant les immeubles, l'autre défendant la liberté de circulation dans le quartier. En 1981, l'HASG a écrit au Service d'aménagement urbain de la Ville pour affirmer sa volonté de voir la circulation automobile être assainie dans le secteur par la réduction du trafic de transit. L'association n'a obtenu gain de cause qu'en 1992, soit treize ans plus tard. Dans le même temps, l'HASG a demandé que le quartier soit aménagé prioritairement pour les piétons. En 1983, l'HASG a mandaté deux architectes qui ont proposé un projet d'aménagement de la place Grenus avec un déplacement de la trémie d'accès, assorti de propositions concrètes visant à améliorer la qualité de vie du quartier. Suite à cette démarche, le Conseil administratif a accordé un entretien à ces deux professionnels, puis a mandaté un bureau d'ingénieurs pour poursuivre la réflexion. Une étude a même été demandée à l'EPFL. Ces documents peuvent être fournis à la commission.

En 1984, la Ville a mandaté un architecte qui a présenté un projet, opération difficile, vu qu'une trémie pour camions est plus haute que la normale. L'affaire est restée en suspens plusieurs années, faute d'une solution vraiment convaincante.

En 1987, l'architecte a fait une requête d'autorisation et, en 1989, une société privée a parlé d'un agrandissement du parking de quelque 300 places. Pour ce faire, elle demandait la démolition des immeubles 6 et 9 de la rue Rousseau. L'HASG a fait opposition à ce projet, affirmant une fois de plus la volonté de préserver le quartier de toute démolition. Une autorisation a bel et bien été délivrée, mais qui ne comprenait pas le déplacement de la trémie. Aussi Manor et l'HASG ont-elles fait recours et l'autorisation a été annulée.

En 1998, les premiers chantiers de rénovation ont commencé avec leurs rocades de locataires, relogés pour la plupart. Il faut par ailleurs souligner que la

Ville, sous l'égide de M<sup>me</sup> Burnand, conseillère administrative, était favorable à l'agrandissement du parking et surtout à la proposition de la Placette qui visait à faire entrer ses camions dans sa cour intérieure et donc à démolir l'immeuble du 27, rue Rousseau. Or le Conseil municipal a refusé ce projet. Par la suite, d'autres études sont apparues sporadiquement, envisageant toujours de déplacer l'accès au parking, mais sans savoir ni comment ni où.

M<sup>me</sup> Gagnières pense que l'affaire promet de durer encore et qu'il s'agit, dans l'attente, d'améliorer la vie des piétons dans le secteur, ce d'autant que Manor a obtenu l'autorisation d'un agrandissement de 1000 m<sup>2</sup>, que les travaux ont commencé ces jours derniers et que le nombre de clients va augmenter, vu que cette surface commerciale jouit d'un franc succès.

Pour sa part, M<sup>me</sup> Greinière précise que leurs associations ont livré un combat de titans pour limiter le trafic dans le quartier, attiré notamment par l'installation de Manor aux abords de la place Grenus qu'il s'agit maintenant de remodeler complètement. Mais le quartier est également fort dépourvu sur le plan de l'équipement social, puisqu'il ne possède pas de maison de quartier, ni de place de jeux pour les enfants, ni même de bancs. Une pétition demandait la transformation de la place Simon-Goulart en parc convivial et les travaux semblent vouloir commencer, mais il faut bien admettre que toute opération prend un temps fou. Elle estime donc que le combat des habitants est fondé en tous points, et notamment lorsqu'il s'agit d'obtenir des autorités que les différents parcours pour se rendre à l'école soient sécurisés, libérés des embûches nombreuses qui les parsèment. Il faudrait réaliser une zone de rencontre couvrant tout le quartier, soit une zone 20 km/h.

Cette motion rencontre donc la pleine adhésion des deux représentantes des associations susdites.

#### *Discussion de la commission en présence des deux personnes auditionnées*

A un commissaire visiblement impressionné par le dynamisme de l'HASG, M<sup>me</sup> Gagnières explique que cette association est régie par des statuts qui vont jusqu'à délimiter son secteur d'action. A l'origine, son périmètre s'étendait jusqu'à la rue des Alpes, la rue Dassier et la rue de Saint-Jean. Cela incluait donc un monde considérable et l'association comprenait quelque 530 membres. Aujourd'hui, des déménagements ont eu lieu et il convient d'approcher les nouveaux habitants. Une prochaine assemblée générale devrait permettre de redéfinir les objectifs poursuivis, le quartier ayant évolué. Ainsi, elle connaît beaucoup de nouveaux habitants qui ont choisi d'habiter dans les immeubles de la place Grenus et qui étaient très emballés lorsqu'ils ont visité les appartements, mais qui ont été par la suite désagréablement surpris par les nuisances dues aux livraisons chez Manor, que ce soit le matin ou durant la journée.

Un commissaire faisant remarquer que les rues piétonnes génèrent un autre type de nuisances et de désagréments, M<sup>me</sup> Gagnières souligne fort pédagogiquement que, dans le silence total de la ruralité profonde, le bruit d'un seul véhicule s'entend de façon très dérangeante, que les 34 000 véhicules/jour de la rue de Coutance maintiennent un bruit de fond considérable, extrêmement pénible et difficilement tolérable, mais que les livraisons de Manor, qui commencent à 5 h du matin, constituent une véritable agression pour l'urbanité des lieux.

M<sup>me</sup> Greinière précise qu'il y a également un collectif à Saint-Gervais, mais que cette structure est plus souple, dans la mesure où elle regroupe des habitants du quartier en regard de besoins ponctuels.

### **Séance du 27 avril 2006**

*Audition des représentants de l'Association du faubourg de Saint-Gervais, MM. Claude Renard, président, et Pierre-Alain Schusselé*

M. Renard explique que l'Association du faubourg de Saint-Gervais est l'une des plus anciennes associations de Genève, puisqu'elle a vu le jour il y a nonante ans. Elle compte une bonne centaine de membres et ceux-ci sont constitués de commerçants et d'habitants. Cette association est la seule du centre-ville qui ait soutenu le plan Circulation 2000 qui avait essentiellement pour but de décourager le trafic de transit et de permettre ainsi une amélioration du trafic de destination. Ce plan de circulation était lié à un plan d'aménagement de Saint-Gervais. Le point crucial du projet était la piétonisation d'une bonne partie du quartier: la place Grenus, la rue des Etuves et la rue Grenus. Il s'agissait également de tranquilliser la rue Rousseau, la rue Paul-Bouchet, requalifier le fonctionnement de la place de Saint-Gervais et réduire les nuisances sonores dans les rues adjacentes. Malheureusement, ce plan de réaménagement du quartier a été complètement démantelé par le Conseil administratif actuel. L'opportunité de le réaliser s'est donc perdue et la situation a évolué différemment.

L'Association du faubourg de Saint-Gervais estime aujourd'hui que le trafic dit «de circulation» doit encore être amélioré. Dans ce sens, elle s'oppose à la suppression de places de parc. Les nuisances dues au trafic doivent certes être réduites, mais grâce au développement des TPG et à une priorité octroyée aux piétons, notamment dans la rue de Coutance qui est particulièrement dangereuse.

M. Schusselé ajoute que, lorsque leur association a adhéré au plan Circulation 2000, il avait été convenu qu'un passage pour piétons serait aménagé au bas de la rue de Coutance; or il n'a jamais été réalisé, parce que la Ville aurait dû acquérir un certain nombre de mètres carrés. Il se serait situé juste au-dessus de la rue des Etuves.

*Discussion de la commission en présence des deux personnes auditionnées*

M. Renard explique encore que l'association est constituée majoritairement de gens qui ont des PME, de la plus petite à la plus grande qui est Manor, dans un éventail très large. A cela s'ajoutent des habitants qui sont plutôt des personnes âgées, même si, à l'heure actuelle, l'habitat se renouvelle passablement. A l'origine, ces habitants étaient plutôt des sympathisants, l'association défendant le principe de la mixité dans les immeubles, soit appartements et commerces. Ils restent pour autant ouverts à d'autres solutions d'avenir concernant l'agrandissement du parking mal perçu, dans la mesure où le débat a tantôt porté sur un plan politique, tantôt sur un plan commercial. L'association y était dès le début favorable, puisque cette construction était en grande partie destinée à l'usage des habitants.

M. Renard souligne, par ailleurs, que tous les objectifs du plan Circulation 2000 sont louables. Cependant, du moment que des dispositions sont prises pour fermer une rue, toutes les activités commerciales alentour sont mises en danger, du fait que les clients potentiels peinent de plus en plus à accéder audit quartier. Ces aménagements ne correspondent justement pas à l'esprit du plan Circulation 2000. L'association s'était prononcée pour une piétonisation du secteur, dans la mesure où il n'en existe toujours pas à Genève. La rue Lissignol, dans son nouvel aménagement, est plutôt une rue «ghetto».

A un commissaire qui demande s'il faut véritablement favoriser la circulation automobile à Saint-Gervais alors que c'est le quartier le plus pollué de Genève, M. Renard rétorque que la pollution est un problème général du centre-ville, mais que l'association qu'il représente a toujours défendu la thèse qui veut que les citoyennes et citoyens puissent choisir leur mode de transport. En conséquence, il convient de ne pas décourager non plus systématiquement les gens qui ne prendront jamais les TPG. A défaut, quantité de commerces devront fermer lorsque leur clientèle ne pourra plus accéder en voiture au centre-ville. M. Schuslé ajoute qu'il faut éviter de faire tourner les automobilistes en rond et qu'une réduction du trafic améliorerait les conditions générales d'habitat. Il est ainsi regrettable que les restrictions de trafic appliquées de jour à la rue de Coutance ne soient pas respectées, faute d'une bonne information préalable, alors même que la circulation y est contrôlée régulièrement.

Par ailleurs, M. Renard insiste sur le fait que la disparition progressive des commerces de proximité, tout comme la réduction considérable du marché aux fruits et légumes sont dues au fait que l'accès est rendu toujours plus difficile aux véhicules motorisés.

Enfin, concernant la motion proprement dite, M. Renard se dit opposé au projet de réaménagement de la place Simon-Goulart qui se résume de fait à la

suppression d'une trentaine de places de parc. Quant à la place de jeux, elle n'est à ses yeux que d'un piètre intérêt et le parc de Saint-Jean présente plus d'atouts.

*Audition des représentants de la Fédération des artisans et commerçants (FAC), M<sup>me</sup> Nathalie Girard et M. Alain Jenny, respectivement secrétaire et directeur de la FAC*

M. Jenny explique tout d'abord que la FAC compte 1200 membres dans le canton qui emploient quelque 9000 personnes. Elle se subdivise en huit associations, soit la SPBCG (bouchers-charcutiers), les kiosques indépendants (section genevoise), l'ABP du canton de Genève (boulangers-pâtisseries), l'Association genevoise des fleuristes, l'Association genevoise des épiciers, l'Association romande des papetiers, l'Association genevoise des exploitants de stands du lac et l'Association des marchés de Genève.

M. Jenny souligne ensuite que les places de parc sont vitales pour les négociants, car le petit commerce ne peut plus vivre uniquement avec la pratique des habitants d'un quartier, mais qu'il doit pouvoir compter sur une clientèle bien plus large et donc motorisée. A défaut, ce seront de grandes entreprises du type de McDonald's qui s'empareront des petites arcades. Ainsi, un arrêt de bus, une ou deux places de parc en moins, et voilà que, pour un bureau de tabac, par exemple, c'est une perte sèche sur son chiffre d'affaires.

Concernant la place Simon-Goulart, poursuit M. Jenny, pour tous les petits commerçants, c'est dramatique. La FAC n'est pas opposée en principe à des aménagements dans ce quartier ni aux zones piétonnes, mais il faut impérativement laisser libre l'accès aux commerces.

*Discussion de la commission en présence des deux personnes auditionnées*

Un commissaire rappelle que le quartier de Saint-Gervais dispose du taux de parkings le plus élevé du centre-ville. M. Jenny précise que supprimer quelques places pour rendre un espace plus sympathique ne pose pas de problème, mais qu'en revanche la FAC ne veut pas de fermeture de rues. D'ailleurs, la fédération soutient l'idée d'un réaménagement des rues Kléberg et Winkelried, notamment dans l'idée de supprimer le trafic de transit, tout en préservant l'accès aux commerces. En effet, il n'est pas facile pour la clientèle de se déplacer avec des achats encombrants en TPG. Si de nombreux commerçants effectuent encore des livraisons, notamment pour les commandes importantes, il faut bien avouer que cela consiste à inverser le problème, puisque, pour ce faire, il faut disposer de camionnettes.

### *Prise de position des différents groupes*

Le représentant démocrate-chrétien estime, pour sa part, que cette motion est tout à fait intéressante, mais qu'il faut la compléter de trois amendements, le premier visant à supprimer la création d'un parc sur la place Simon-Goulart, le deuxième pour y autoriser un parcage de très courte durée et, enfin, le dernier demandant de réaliser un passage pour piétons au bas de la rue de Coutance.

L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) acceptera cette motion. Si la solution idoine reste à trouver concernant l'aménagement adéquat de la place Simon-Goulart, la réduction du trafic de transit est une nécessité.

Le représentant radical relève un certain paradoxe à vouloir soutenir le commerce de proximité qui favoriserait la vie du quartier, puisque cela implique un principe d'accessibilité qui s'oppose à la volonté marquée de décourager le trafic de transit. Par ailleurs, le trafic des pendulaires persistera, puisque ces derniers, pour une part non négligeable, disposent de places de parc en sous-sol dans différents parkings. C'est donc la démonstration d'un échec de la politique de bon sens qui aurait dû prédominer dans le quartier. Il est prêt à voter motion et amendements, pour autant que ces derniers montrent une certaine tempérance.

Les représentants libéraux se réjouissent d'une modération du trafic de transit. Reste que l'échange de flux entre les deux rives droite et gauche fera toujours problème dans ce secteur, et que cela ne date pas d'hier. En effet, M<sup>me</sup> Burnand s'en était déjà vainement préoccupée, avant que M. Ferrazino ne s'attelle à la tâche et qu'il décrète qu'il fallait supprimer le trafic de transit. Si l'on y regarde de près, la présente motion n'a pas d'autre effet que de relever que le magistrat en charge n'est pas arrivé à réaliser grand-chose non plus depuis sept ans. L'opération est donc aujourd'hui d'ordre cosmétique. Le problème ne réside pas dans la suppression de places de parc dans le secteur, ni même sur la place Simon-Goulart, mais bien toujours sur la place Grenus et aux alentours de Manor.

Le Parti du travail soutiendra cette motion. L'aménagement du parc sur la place Simon-Goulart est attendu des habitants. La fermeture du tronçon Winkelried-Mont-Blanc est également indispensable. En revanche, il est nécessaire de laisser des places de parc à destination des commerces.

Les socialistes soulignent que, dans la majorité des villes, il existe de véritables zones piétonnes et qu'il faudrait impérativement en réaliser dans le quartier de Saint-Gervais. Par comparaison avec d'autres cités de même taille, il appert que les parkings souterrains en lien avec les zones piétonnes ne sont pas plus proches que ne le sont pour Saint-Gervais ceux de Cornavin, du Mont-Blanc, de Grenus, de Thalberg et de Manor. Mais, évidemment, pour que le système fonctionne, il ne faut pas louer toutes ces places à journée faite à des pendulaires, mais



les offrir aux commerçants, à leur clientèle, ainsi qu'aux habitants du quartier. Ils estiment enfin que Genève a encore beaucoup à faire en ce qui concerne l'aménagement de zones 30 km/h en regard des autres villes de Suisse.

Les Verts estiment que cette motion remplit des objectifs auxquels adhèrent toutes les associations. Il conviendrait encore d'ajouter une recommandation visant à rendre les piétons prioritaires sur la rue de Coutance. Ils ajoutent que la pétition P-73 demandant un réaménagement de la place Simon-Goulart a été acceptée, que deux crédits d'étude de 126 000 francs et 160 000 francs ont été dépensés à cet effet et qu'un concours d'architecture a été réalisé. Dans la foulée, le principe même de l'aménagement de ladite place a été accepté par le Conseil municipal. Il leur paraît donc étonnant que certain-e-s commissaires semblent revenir en arrière.

#### *Décision de la commission*

Au vu des différentes prises de position, plusieurs commissaires souhaitent le report du vote de la motion M-486.

Mise aux voix, cette proposition est acceptée par 7 oui (1 UDC, 2 L, 1 R, 1 DC, 2 S) contre 2 non (Ve) et 2 abstentions (1 AdG/SI, 1 T).

### **Séance du 11 mai 2006**

#### *Prise de position des différents groupes: compléments*

Les socialistes accepteront cette motion. L'aménagement de la place Simon-Goulart leur semble adéquat et il a été conçu dans le cadre d'un concours, comme ils le préconisaient. Cependant, les socialistes se montrent sensibles à la demande des commerçants qui souhaitent disposer de quelques places de stationnement de courte durée. Il s'agirait d'inscrire une recommandation dans le rapport à destination des services compétents.

L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) ne voit pas la nécessité de créer ou maintenir des places de parc de courte durée. Les associations de commerçants tiennent des discours idéologiques, mais il faut faire confiance aux services compétents et relever que le processus de concertation a abouti.

Le représentant démocrate-chrétien, quant à lui, demandera que, sur cette question de parcage de courte durée, un amendement soit soumis au vote de la commission, soit l'ajout d'une deuxième invite.

Les libéraux partagent le point de vue du représentant démocrate-chrétien et voteront l'amendement annoncé.

*Vote des amendements proposés*

Amendement N° 1 (DC)

Deuxième invite

«- de maintenir, voire développer, un dispositif de places de stationnement de courte durée favorable aux artisans et petits commerçants et cela en concertation avec les intéressés;»

Mis aux voix, cet amendement est refusé par 7 non (1 Ve, 2 AdG/SI, 1 T, 3 S) contre 5 oui (2 L, 1 DC, 1 R, 1 UDC).

Amendement N° 2 (AdG/SI)

«(...) d'une zone 30 km/h dans l'ensemble du périmètre de Saint-Gervais, *et ce en tenant compte, notamment, des besoins des petits commerçants, (...)*»

Mis aux voix, cet amendement est accepté à l'unanimité (2 Ve, 2 AdG/SI, 1 T, 3 S, 2 L, 1 DC, 1 UDC).

Amendement N° 3 (DC)

Troisième invite

«- en attendant l'instauration de la zone 30 km/h, de prévoir un passage pour piétons au bas de la rue de Coutance et permettant de la traverser;»

Mis aux voix, cet amendement est refusé par 7 non (1 Ve, 2 AdG/SI, 1 T, 3 S) contre 5 oui (2 L, 1 DC, 1 R, 1 UDC).

Amendement N° 4 (AdG/SI)

Quatrième invite

«- de sécuriser le passage pour piétons au bas de la rue de Coutance.»

Mis aux voix, cet amendement est accepté à l'unanimité (2 Ve, 2 AdG/SI, 1 T, 3 S, 2 L, 1 DC, 1 UDC).

*Vote de la motion amendée*

Enfin, au bénéfice des explications fournies, la commission ad hoc Saint-Gervais vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, par 7 oui (1 Ve, 2 AdG/SI, 1 T, 3 S) et 5 abstentions (2 L, 1 DC, 1 R, 1 UDC), à accepter la motion M-486 ainsi amendée.

*PROJET DE MOTION AMENDÉE*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- que des mesures concrètes visant à la modération de la circulation soient prises immédiatement dans le quartier de Saint-Gervais, en particulier la créa-

tion d'une zone de rencontre aux rues des Etuves, Kléberg, Vallin, l'aménagement d'un parc sur la place Simon-Goulart, la suppression du transit dans les rues Paul-Bouchet et Kléberg (tronçon Winkelried-Mont-Blanc) et, en général, l'instauration d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 km/h dans l'ensemble du périmètre de Saint-Gervais, et ce en tenant compte, notamment, des besoins des petits commerçants, ainsi que la redéfinition des rues de Coutance et de Cornavin, axe principal des Transports publics genevois;

- de sécuriser le passage pour piétons au bas de la rue de Coutance.