

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion de MM. Alain Marquet, Roman Juon, Mmes Marie-France Spielmann et Isabel Nerny, renvoyée en commission le 18 janvier 2000, intitulée: «Mise en place de bornes rétractables».

Rapporteur: M. Roger Deneys.

La commission de l'aménagement et de l'environnement a traité cette motion lors de ses séances des 8 et 29 février 2000, sous la présidence de M. Christian Zaugg, puis lors de sa séance du 20 mars 2001, sous la présidence de Mme Alexandra Rys.

Mme Yvette Clivaz Beetschen a assuré les comptes rendus de ces trois séances. Je la remercie de son travail.

1. Préambule

Le moins que l'on puisse dire, c'est que cet objet n'a pas été traité avec toute la diligence souhaitée. Comment expliquer en effet que plus d'un an se soit écoulé entre deux séances de commission sur cet objet, puis à nouveau plus d'un an pour la restitution de ce rapport? Au vu de l'importance de cet objet, c'est d'autant plus inadmissible.

Sur ce dernier point, à la suite d'une mise à jour des objets en suspens, j'ai repris ce rapport oublié, des mains de Mme Diana de la Rosa, démissionnaire de longue date du Conseil municipal.

Sans vouloir – ni pouvoir – intervenir dans les débats de la prochaine séance plénière, je voudrais tout de même suggérer, par respect pour les motionnaires, de rattacher cet objet à la proposition PR-224 (datée du 24 mai 2002), repoussée à l'ordre du jour des trois dernières sessions plénières du Conseil municipal, é savoir celle des 24 et 25 juin, celle de septembre et celle d'octobre 2002.

2. Rappel des invites de la motion

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif la mise en place de bornes rétractables pour régler l'accès à la Vieille-Ville du trafic motorisé.

3. Travail de la commission et auditions

3.1 Séance du 8 février 2000

Audition des motionnaires

Les motionnaires rappellent le contexte qui justifie amplement qu'une telle motion soit proposée. Plusieurs systèmes ont été éprouvés pour réglementer les accès à la Vieille-Ville tels qu'ils ont été patiemment et laborieusement définis lors des négociations, qui se sont déroulées depuis l'ouverture du parking Saint-Antoine (décembre 1995). Ces systèmes reposaient sur deux principes: la signalisation aux entrées de la Vieille-Ville, soulignées de quelques aménagements, ainsi que des aménagements sommaires et provisoires à l'intérieur du périmètre.

Vu l'indiscipline des automobilistes (et des motocyclistes) et considérant également le peu de force de police à disposition, il est devenu évident que le principe même de la modération du trafic comme mesure de compensation à l'ouverture du parking de Saint-Antoine n'était ni appliqué, ni applicable.

D'où l'idée, presque trop simple, de mettre en place un système qui a de longue date fait ses preuves dans d'autres villes européennes (Lyon, Annecy, Strasbourg, Amsterdam, Paris, etc.). Genève a-t-elle des raisons suffisantes pour faire exception?

Question

Où devrait-on les mettre?

Réponse

Là où l'on passe d'un statut de circulation traditionnel à un statut différent, que ce soit la zone résidentielle ou la zone piétonne.

Question

Comment va-t-on gérer le passage des transports publics, ainsi que l'accessibilité des commerçants?

Réponse

Cela se fait par carte magnétique ou télécommande, et il appartient au Conseil administratif de faire en sorte que le système choisi soit gérable.

Question

Les taxis sont-ils considérés comme des ayants droit?

Réponse

Oui, car ils sont considérés comme un moyen de transport en commun.

Un commissaire intervient pour souligner qu'en matière de respect des règles de circulation tout est affaire de contrôle. Vu les diminutions des forces de police, il faut trouver d'autres moyens. La solution des bornes permet d'économiser des gendarmes. C'est une solution rentable à long terme.

Un second commissaire pense que ce nouveau système ne va pas changer grand-chose. De plus, il est coûteux et ne fonctionne pas toujours à satisfaction. Le seul système valable repose sur l'efficacité de la répression.

Une autre commissaire relève qu'il est de notoriété publique que les clés permettant l'ouverture et la fermeture des chaînes ont été copiées. Elle s'inquiète de la facilité à dupliquer les cartes magnétiques.

Il lui est répondu que ces cartes ne sont que très difficilement imitables; ce n'est pas pour rien que les hôtels ont choisi cette solution qui offre tout le confort et la sécurité. De plus, on peut actionner la borne sans sortir de son véhicule. Il faut toutefois s'assurer de la viabilité technique de ce système. Existe-t-il des études chiffrées?

Question

Quelles sont les incidences pour les activités des commerces?

Réponse

Il s'agit d'appliquer des accords passés lors d'une négociation dans laquelle les commerçants étaient représentés. Ils ont accepté l'issue de cette négociation. Il s'agit surtout de ne pas oublier que le parking de Saint-Antoine dispose de 500 places, qui ont été créées à la demande des commerçants.

Pour les motionnaires, il faut relever qu'à la rue de Lausanne, par exemple, l'incidence du trafic automobile n'entre que pour 12% dans la fréquentation des commerces. La part des piétons est bien plus importante; c'est encore plus vrai en Vieille-Ville. A Bâle ou à Zurich, il y a des rues qui ne sont pas du tout accessibles en voiture, et les commerces y sont prospères.

3.2 Séance du 29 février 2000

Audition de M. Clavien, chef du Service des agents de ville et du domaine public, de M. Bourquin, commandant au Service des agents de sécurité municipaux, de l'Office des transports et de la circulation (OTC), représenté par M. Hansruedi Hager

Première partie de la séance: audition de MM. Clavien et Bourquin

M. Clavien commence par relever que tout ce qui est posé sur le domaine public est de la compétence du Service de la voirie. La pose et l'entretien des bornes rétractables n'échappent pas à cette règle.

On lui répond qu'il s'agit dans un premier temps d'évaluer le fonctionnement actuel des chaînes - qui ne sont plus fermées en bien des endroits - et, d'une manière générale, d'évaluer quels sont les moyens d'action des agents de ville.

M. Bourquin explique que depuis qu'un arrêté fédéral a été pris à propos des compétences des agents de ville, en février 1999, leurs compétences ont bien diminué. Ils ne peuvent plus intervenir lorsqu'une rue est fermée par une chaîne; seule la gendarmerie le peut. Il en va de même avec les voitures stationnées sur les trottoirs.

M. Clavien, en ce qui concerne le coût des bornes, a obtenu des renseignements de la part de M. Zoller (Division de la voirie). Ces coûts concernent les bornes en l'île, installées en 1992. Chacune des 4 bornes a coûté 25 000 francs. Chaque mois, l'entretien revient à 100-150 francs. Il y a cinq ans, suite à du vandalisme, les réparations ont coûté 67 000 francs. Par ailleurs, il est demandé une caution de 160 francs par télécommande. Il confirme que les télécommandes sont difficilement imitables, ce qui n'est pas le cas des clés que l'on peut facilement faire refaire en France.

M. Bourquin fait part d'un autre avantage: les bornes sont programmables et actionnées automatiquement. Elles peuvent aussi l'être de façon manuelle. Il n'y a a priori pas de difficulté technique, même si les pannes sont encore fréquentes. Il est par contre relativement délicat de déterminer les ayants droit.

M. Clavien précise que ce système permet aux gens qui sont à l'intérieur de ressortir du périmètre. Pour lui, ce système est donc moins répressif, car les gens qui sont «enfermés» derrière les chaînes traditionnelles ne peuvent ressortir que s'ils font appel à la force publique.

Question

Quid des handicapés, des personnes à mobilité réduite?

Réponse

Il n'y a pas d'accès possible, à moins que la demande expresse en soit faite. Toutefois, des autorisations peuvent être délivrées par le Service des agents de ville, comme c'est le cas actuellement pour les zones fermées avec des chaînes. Pour les Halles de l'Île, il y a 60 ayants droit.

Question

Quel est le statut légal de ces rues?

Réponse

Il y a des rues qui ferment pour tous à 11 h 30 et des rues qui ne restent ouvertes que pour les livraisons. Les agents de ville ne sont compétents que pour les premières.

Question

Comment gérer les télécommandes?

Réponse

En premier lieu, il faut que les ASM retrouve la «complétude» de leurs compétences (ce qui s'est produit entre-temps (*ndr*). Le nombre de télécommandes pourrait avoisiner 2000.

Question

Quel est, comparativement, le coût d'une chaîne?

Réponse

Environ 3000 francs.

Question

Sont-elles fermées?

Réponse (pour le moins évasive)

Certaines chaînes peuvent être ouvertes pour les taxis et certains autres véhicules.

Question

Quelles sont les compétences exactes des agents de ville?

Réponse

Tout se trouve dans un état léthargique profond (*sic*), car alors que les gens ont envie de travailler, on leur a coupé les ailes (*resic*). Ils ne peuvent pas intervenir pour les véhicules mal parkés aux abords des écoles. Par contre, ils peuvent sévir dans le préau de cette même école. Le projet ASM (entré en vigueur depuis, mais qui

tarde à développer des effets concrets (*ndr*) leur donnera des compétence étendues y compris à la circulation mobile. Mais les agents de ville ne sont pas sûrs d'en vouloir, car ils préfèrent les tâches de proximité à la répression (*sic*).

Question

Ne serait-il tout de même pas utile d'agir face à des infractions répétées, qui sont le fait de personnes qui profitent manifestement du laxisme en vigueur?

Réponse

Il n'est rien répondu.

Question

Quels sont les effectifs?

Réponse

Il y a 115 personnes physiques, dont deux tiers en uniforme, ce qui représente 60 agents, répartis sur 4 postes, avec 3 horaires différents.

Un commissaire remarque toutefois que 10 postes de travail n'ont pas été repourvus, alors que le budget existe.

Deuxième partie de la séance: audition de M. Hansruedi Hager (OTC)

M. Hager précise que, pour la mise en place des bornes, il faut distinguer deux régimes: celui des zones piétonnes et celui des zones résidentielles.

Pour les zones piétonnes, cela pose peu de problèmes de remplacer les chaînes par les bornes, car il y a peu d'ayants droit. Ce n'est pas le cas pour les zones résidentielles, où de nombreuses personnes peuvent accéder. Cela implique un nombre important de télécommandes, qui ont l'avantage de ne pas être copiables facilement.

Il relève par ailleurs que les bornes n'ont que peu d'effets dissuasifs sur les motos et les scooters.

S'il n'en tenait qu'à lui, il préférerait que la police arrive à faire respecter le statut actuel, mais il sait que les effectifs sont notoirement insuffisants.

Il admet que l'élément physique est le meilleur moyen, un moyen radical, de faire respecter les mesures de circulation.

Troisième partie de la séance: discussion

A propos d'un projet de visite à Amsterdam, pour voir comment cela fonctionne, il est admis que cela coûte trop cher. La commission approuve l'idée d'aller plutôt à Strasbourg.

Une commissaire relève qu'il s'agit, à travers cette motion, de remplacer des gens par des bornes, des chaînes et des télécommandes. Cela conduit à désécuriser la ville.

Un autre commissaire pense que les bornes répondent à des situations particulières, mais qu'elles sont inopérantes et ingérables lorsqu'il y a trop d'ayants droit. Or, il s'agit là non pas d'une zone piétonne mais de l'ensemble de la Vieille-Ville. Il préférerait un système qui repose sur l'usage de la répression policière, mais reconnaît que les effectifs sont insuffisants.

D'autres commissaires aimeraient obtenir des informations complémentaires (coût, fonctionnement, etc.).

Le scepticisme plane, dans un flou évident lié à l'absence de réponses précises.

Puis, une année s'écoule....

3.3 Séance du 20 mars 2001

Audition de l'Association des habitants du centre et de la Vieille-Ville (AHCVV), (représentée par Mme Marie-France Spielmann, ancienne présidente, M. Philippe Huguelet, président, M. Alain Gallet, membre du comité), et du Service de l'aménagement urbain et de l'éclairage public (SAUEP), (représenté par M. Philippe Gfeller, chef de service et Claude Martenet)

Première partie de la séance: audition de l'AHCVV

M. Gallet indique que l'AHCVV vient de confirmer, le 15 mars 2001, en assemblée générale, à une large majorité, la volonté de l'association de voir les «portes de la Vieille-Ville» équipées de «chaînes coulissantes entre deux bornes».

A ce jour, les habitants ressentent un fort sentiment d'injustice, car tout semble permis dans les rues où ils habitent, alors qu'eux font l'effort de respecter les règles de circulation et de stationnement.

M. Gallet rappelle que des règlements de circulation et de stationnement ont été édictés, suite à de longues négociations, que la signalisation devrait être lisible pour tout un chacun... mais qu'aucune de ces règles n'est respectée. La Vieille-Ville est donc devenue un territoire de non-droit, sur lequel plusieurs centaines d'infractions sont commises chaque jour.

Sur deux points précis, les accords ont été transformés par le magistrat en charge du dossier (le conseiller d'Etat G. Ramseyer). Cela concerne les motos, qui ont été réintroduites en Vieille-Ville, alors qu'un accord avait été trouvé, et des places de parc créées aux abords immédiats de la Vieille-Ville, dans une volonté d'assimiler les motos et scooters aux voitures. Ensuite, cela concerne la réintroduction de places de parc autour de la cathédrale et à la rue des Granges, qui débouche sur une véritable privatisation de l'espace public. Nombreux sont ceux qui abusent de ce privilège en laissant leurs véhicules stationnés toute la journée.

M. Gallet énonce un principe simple: l'AHCVV ne veut pas modifier le contenu des accords, mais elle veut seulement que soit trouvé le moyen effectif de les faire respecter. Il désire préciser en quoi consiste ce moyen: c'est une chaîne qui coulisse entre deux bornes et vient se glisser au sol dans une rainure. Elle est actionnée par télécommande ou par carte magnétique. Pourquoi une chaîne? Pour que les motos

et scooters se sentent aussi concernés par cet aménagement. En ce qui concerne les ayants droit, ce sont exactement les mêmes que ceux qui disposent actuellement du macaron spécifique Vieille-Ville. On y trouvera naturellement les services d'urgence, ainsi que les taxis.

M. Huguelet, nouveau président de l'AHCVV, précise que le statut actuel est très clair: les piétons, sur l'ensemble de la Vieille-Ville, sont prioritaires partout, en tout temps. Entre 7 h et 20 h est appliqué le système de rues résidentielles; le soir et la nuit, la circulation est interdite. Deux zones sont protégées par le statut permanent de zone piétonne: la place de la Taconnerie et le pourtour de Saint-Pierre, ainsi que la place Grand-Mézel et le secteur de la rue des Granges.

M. Huguelet relève qu'il n'existe plus aucune place de parc, sauf pour ces fameux ayants droit privilégiés – derrière la cathédrale et à la rue des Granges – mais uniquement la nuit. En ce qui concerne les personnalités à mobilité réduite, il est parfaitement envisageable d'obtenir des laissez-passer, dont la validité elle-même pourrait être définie (exactement comme les cartes utilisées dans les stations de ski). A Lausanne, les bornes sont équipées d'un interphone relié au poste de police le plus proche.

Or, vu l'absence de contrôle, tant la vitesse que les mesures interdisant le stationnement ne sont jamais respectées. Cela crée, dans cette zone protégée, une insécurité extrêmement pénalisante.

Questions

Existe-t-il un plan indiquant clairement les emplacements de ces chaînes coulissantes, et quel est le coût d'une installation, sachant qu'un devis pour la rue du Lac s'élevait à 80 000 francs?

Réponses

Il est montré un plan de la Vieille-Ville, sur lequel 5 portes sont identifiées par des photographies. Il s'agit de la porte Tertasse, de la porte Piachaud, de la porte Colladon, de la porte Saint-Léger, de la porte Théodore-de-Bèze. Ce sont les rues par lesquelles on pénètre déjà actuellement en Vieille-Ville. Les sorties, elles, ne sont pas équipées, soit le bas de la Treille, au droit de la place Neuve, le haut de la rue Etienne-Dumont, au droit de la place Franz-Liszt, l'extrémité du pont Charles-Galland. Plusieurs villes d'Europe ont adopté ce système de gestion pour des espaces à forte valeur historique, patrimoniale et architecturale, tant en Italie qu'en France, en Allemagne, en Belgique, ou, plus près de nous, à Lausanne.

En matière de coût, il faut le considérer comme un investissement de départ. Ensuite, les besoins en contrôles de police étant diminué de 9/10, on s'y retrouve largement. Il est également relevé qu'un régime de circulation qui s'impose par des aménagements est très préférable à des aménagements dont l'application ne tiendrait qu'à la répression policière. Ces deux derniers mois, la police a distribué pour 100 000 francs (!) d'amendes, et cela ne sert qu'à rendre ces mesures impopulaires. Il est à noter, selon l'AHCVV, que l'essentiel de ces amendes est réalisé de nuit, alors même que le parking de Saint-Antoine est pratiquement vide.

Question

Pourquoi vouloir à tout prix remplacer la présence humaine des policiers par des engins mécanisés et impersonnels? N'y a-t-il pas le risque de créer un ghetto?

Réponse

Plusieurs rues sont dotées de chaînes, qui ne sont amovibles que si la police procède à une telle opération. Ce sont les rues du Perron, de la Cité, de la Tour-de-Boël, de la Fontaine, la place de la Madeleine. Or ce sont justement les rues dont tout le monde apprécie la convivialité. Jusqu'à 11 h 30, s'y font les livraisons, parfois empêtrées dans le parking sauvage, mais ensuite, loin d'être des rues mortes, ce sont les rues les plus animées, jusque tard le soir (badauds, clients, terrasses, etc.). Au contraire de créer un ghetto, il s'agit d'offrir la Vieille-Ville à tous les piétons, en toute sécurité et en toute convivialité, conformément à sa typologie, dessinée bien avant l'existence de l'automobile. Les piétons, et aussi les employés des administrations municipales et cantonales situées en Vieille-Ville, sont les vrais clients pour les commerces. Bien plus que les automobilistes, qui font assez difficilement du lèche-vitrine, ou que les motocyclistes qui passent à toute allure. Des études récentes le prouvent: les automobilistes ne représentent qu'à peine un tiers des clients des commerces. Et il ne faut pas oublier que le parking de Saint-Antoine - 500 places! - doit pouvoir remplir la fonction à laquelle il est destiné. Les délégués de l'AHCVV sont effarés lorsqu'ils entendent des commerçants de la rue Verdaine ou de la Rôtisserie affirmer que ce parking est trop éloigné de leurs commerces et qu'il leur faut des parkings de proximité. Selon eux, on est en droit de se demander qui sont les extrémistes.

Question

Le problème n'est-il pas lié à la présence très forte de l'administration?

Réponse

Le personnel de l'administration, près de 2000 personnes, ne vient pas en Vieille-Ville avec sa voiture, mais majoritairement avec les TPG, car il existe une excellente desserte, y compris grâce à la ligne du Minibus. Malheureusement, on constate aussi la présence de plus en plus importante des motos et des scooters; c'est pourquoi il avait été prévu, et créé, d'importantes réserves de places pour ces engins motorisés, à proximité immédiate des portes de la Vieille-Ville, sur la base d'un principe clair: si les automobilistes peuvent marcher, les conducteurs de motos et de scooters le peuvent aussi. Malheureusement, ce principe a été trahi par le magistrat (Gérard Ramseyer), dans le dos de la concertation.

Question

Qu'en est-il du projet de Jacqueline Burnand, ancienne conseillère administrative, de supprimer les trottoirs pour créer des rues plus conviviales et mixtes?

Réponse

Malheureusement, même lorsque les rues ont cette typologie, les voitures ne la respectent pas. La Tertasse en est l'exemple vivant. L'AHCVV est toutefois favorable au projet de supprimer les trottoirs. La réalisation de ce type d'aménagement, fort coûteux au demeurant, n'est pas urgente. Ce qui est urgent c'est de faire respecter les mesures décidées en concertation par des moyens physiques, simples, concrets, parfaitement lisibles pour tout un chacun.

Deuxième partie de la séance: audition de MM. Philippe Gfeller et Claude Martenet du SAUEP

M. Gfeller constate que nous avons besoin de systèmes de plus en plus sophistiqués, pour répondre à des besoins d'accessibilité légitimes (en particulier les personnes âgées ou à mobilité réduite). Il rappelle que tant à Strasbourg qu'à Lausanne on peut voir fonctionner ce type de système, bien plus souple que les bornes habituelles. A Lausanne, la gestion est assurée par la police municipale. Les horaires peuvent être programmés en fonction des besoins et des particularités (dans la Vieille-Ville: la course de l'Escalade, la Fête de l'Escalade, telle réception de chef d'Etat, etc.). Les services de secours ont un accès libre par fréquence radio. Les handicapés peuvent disposer d'un laissez-passer limité dans le temps, comme le macaron handicapé actuel. Il existe même des cartes d'un jour au porteur, pour les personnes qui doivent être ramenées chez elles par des proches. En ce qui concerne la définition des ayants droit, il ajoute que les agents de ville disposent d'un règlement qui fixe les droits et devoirs de chacun, ainsi que les heures d'ouverture des dites bornes, ou chaînes coulissantes entre des bornes. Ces heures peuvent être calquées sur les heures figurant actuellement sur les panneaux de signalisation qui sont posés aux entrées de la Vieille-Ville.

M. Martenet déclare que le principe est toujours le même: il s'agit d'abaisser la borne, ou la chaîne entre les bornes. A Strasbourg, ce système est renforcé d'une particularité: la surveillance par caméra vidéo. A Lausanne, il est possible de déclarer son identité par interphone pour justifier de l'accès que l'on veut obtenir. Il trouve qu'une borne levée en permanence donne moins envie à chacun de pénétrer dans la zone protégée. L'essentiel étant que ceux qui ont vraiment besoin d'y accéder puissent le faire aisément. Du coup, la présence de la police se résume à une supervision, comme le font les îlotiers, car toute personne qui se trouve à l'intérieur de la zone peut justifier sans problème les raisons de sa présence.

Question

A la question: quels sont les horaires des agents de ville?

Réponse

Les agents de ville font des permanences jusqu'à 22 h. A quoi, une commissaire ajoute que, pour des tâches spéciales, l'horaire de travail peut être prolongé jusqu'à 1 h.

Question

Est-ce que le système strasbourgeois peut être appliqué à Genève?

Réponse

M. Gfeller répond que pour un système de surveillance vidéo, il faut un câblage, dont la Vieille-Ville n'est pas équipée. Le système de cartes magnétiques offre des garanties suffisantes.

Question

Quel est le coût global d'un tel système?

Réponse

Pour une telle opération, le financement est assuré par un crédit d'investissement et par une rubrique budgétaire pour l'installation et l'entretien.

Question

Peut-on par la suite ajouter un interphone?

Réponse

C'est possible, mais il faut voir de cas en cas, et prévoir ensuite l'engagement de personnel pour gérer le système des interphones.

M. Martenet tient à ajouter que ce type de système permet de gérer sans problème jusqu'à 3000 cartes par bornes.

A quoi un commissaire pense qu'il faudrait prévoir dix fois plus grand (soit 30 000 cartes!).

4. Discussion finale et vote de la commission

(suite de la séance du 20 mars 2001)

Un commissaire préférerait investir dans l'engagement de personnel plutôt que dans des objets urbains inanimés. Cela aurait l'avantage de redonner à la ville une présence qui contrecarierait cette idée venant du Moyen Age de constituer des prés carrés. Il lui est objecté que l'avantage des bornes, c'est qu'elles fonctionnent 24 h sur 24, ce qu'on ne saurait exiger de la force publique. Il faut aussi éviter de gaspiller les deniers publics.

Un commissaire rappelle qu'il s'agit de trouver le moyen adéquat pour faire respecter des accords dûment protocolés. Le problème se pose surtout le soir et la nuit, au moment même où le parking de Saint-Antoine est pratiquement vide. Elle trouve que les agents ont mieux à faire que d'ouvrir et fermer des chaînes, et surveiller en permanence la Vieille-Ville. Il s'agit de voter sur le principe d'aménagement. Charge ensuite au Conseil administratif de proposer le moyen effectif et efficace.

Un commissaire ne voudrait pas qu'on oublie que les gendarmes cumulent les heures supplémentaires. Les besoins, pour faire respecter les mesures de circulation sur l'ensemble du territoire urbain, sont évalués à 80-100 postes supplémentaires. On relève aussi des problèmes de recrutement très importants.

Un commissaire a peur pour ces bornes, livrées à elles-mêmes, et au vandalisme. Il propose de modifier la motion de la façon suivante: «de demander au Conseil administratif de proposer les moyens nécessaires en vue de la mise en œuvre des mesures compensatoires liées à la construction du parking de Saint-Antoine».

Un commissaire trouve la proposition raisonnable, tout en soulignant que le système des bornes évite la répression policière, tout en définissant de façon claire et incontestable un espace pour lequel des accords ont été conclus. Le sentiment

d'injustice que ressentent les habitants trouve sa source dans le fait que la loi n'est pas appliquée.

Cette remarque est complétée par un commissaire qui estime que la Vieille-Ville est incontestablement un site historique qui mérite un traitement particulier. Il trouve toutefois que vouloir en faire un havre de paix outrepassé l'intérêt public, et qu'on ne peut donner à certains ce que l'on ne peut pas accorder à d'autres qui supportent des nuisances encore bien plus importantes.

Un commissaire suggère d'ajouter un amendement à cette motion, de telle sorte que le système soit étendu au quartier de Saint-Gervais. Il propose aussi de compléter la mention précédemment énoncée par «notamment à l'aide de bornes rétractables».

Le problème du coût d'entretien est ensuite abordé, car l'on dit qu'il y a beaucoup de problèmes de pannes. Cela est peu important quand la zone est petite. Mais la Vieille-Ville représente un quartier entier. De plus, fermer ce territoire le soir provoquera une désertification et la fuite des activités vers l'extérieur, car la politique du report modal fonctionne bien pour les actifs de jour mais beaucoup moins bien pour les loisirs et autres activités nocturnes.

Il lui est rétorqué que les rues piétonnes drainent plus de monde que les endroits bruyants et encombrés de véhicules à moteur. Le plus bel exemple se trouve sur place, au Bourg-de-Four: avant, du temps des voitures, il y avait quelques misérables tables à la terrasse de la Clémence. Aujourd'hui, toute la place est noire de monde. L'absence de voitures permet au contraire aux gens de s'approprier l'espace public. Quant au coût, il faut se souvenir de celui énoncé pour la rue du Lac: 86 000 francs pour deux bornes. Ce sera une mesure exemplaire qui pourra ensuite devenir un modèle pour une application dans d'autres quartiers encore plus sinistrés (tels que celui des Pâquis, celui de Saint-Gervais, etc.).

La motion, telle qu'elle a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement, complétée des amendements, est mise aux voix. Elle est acceptée par 7 oui, 5 non et 1 abstention (le détail du vote ne figure pas dans les notes de séance).

En conséquence, la commission de l'aménagement et de l'environnement invite le Conseil municipal à accepter la motion amendée suivante:

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de proposer les moyens nécessaires, notamment à l'aide de bornes rétractables, en vue de la mise en œuvre des mesures compensatoires liées à la construction du parking de Saint-Antoine.