

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif en vue de l'adoption du plan directeur communal des chemins pour piétons.

Rapporteure: M^{me} Michèle Künzler.

La commission s'est réunie, sous la présidence de M. Christian Zaugg, puis de M^{me} Alexandra Rys, puis de M. Roger Deneys, les 9, 16 et 30 mai, 13 et 20 juin, 19 et 26 septembre, 3 et 24 octobre, 12 décembre 2000, 23 et 30 janvier, 13 février, 6 et 20 mars, 22 mai, 28 et 29 août 2001.

Les notes de séance ont été prises par M^{me} Clivaz-Beetschen.

Préambule

La commission s'étant réunie à de nombreuses reprises sur plus d'une année, reprenant les mêmes questions, auditionnant parfois les mêmes personnes, il a paru plus judicieux à la rapporteure de procéder par thème plutôt que chronologiquement, afin que les personnes extérieures à la commission puissent mesurer les enjeux et se faire une opinion.

De même, nous épargnerons au lecteur les discussions longues et parfois sur-réalistes qui ont accompagné l'étude de la proposition. En effet, fallait-il l'étudier par volet, par quartier, par type d'intervention, par rue, par parcelle, voire par numéro postal ou carreau de la carte?

Finalement, la commission a opté pour auditionner d'abord les associations généralistes, puis les associations de quartier qui avaient demandé leur audition, cela afin de procéder ensuite à une étude par volet.

Toutefois, dans les faits, la commission n'a pas toujours suivi ses intentions de départ et s'est souvent égarée dans des méandres de procédures. Ces errances proviennent aussi de la difficulté d'amender un plan, c'est pourquoi la commission a décidé, à la majorité, d'amender aussi la brochure explicative du plan, afin de préciser ses intentions. (Il était difficile, par exemple, de dessiner sur le plan des aménagements pour personnes à mobilité réduite, c'est pourquoi cette intention figure dans la brochure.)

Par souci de clarté, les amendements figureront dans le texte de la brochure explicative du plan. Le plan sera remis à jour afin de tenir compte des amende-

ments ainsi que des erreurs répertoriées, pour le vote de la séance plénière du Conseil municipal. La brochure sera rééditée après le vote, pour des raisons financières.

Présentation de la proposition par M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, accompagné par le Service d'urbanisme et le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

M. Ferrazino est accompagné par M^{me} Marie-José Wiedmer-Dozio, cheffe du Service d'urbanisme, et M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public.

M. Ferrazino explique que le plan piétons est un plan directeur qui lie les autorités et qui manifeste leurs intentions pour une certaine période, environ une quinzaine d'années. Ce qui veut dire que l'ensemble ne va pas se faire dans le cadre de cette législature, mais qu'il est souhaitable qu'un certain nombre de projets puissent être lancés et réalisés rapidement. Ce plan permettra une réponse pragmatique à de nombreuses demandes du Conseil municipal et de la population. M. Ferrazino rappelle que cette proposition a déjà alimenté les débats, que ce soit lors de sa présentation en séance plénière ou lors de la présentation de différents crédits pour des réalisations antérieures. De plus, ce plan a suscité de nombreux articles de presse, ainsi que des prises de position de différentes associations. Les observations seront transmises à la commission et permettront de voir les différentes réactions formulées dans le cadre de l'enquête publique.

M. Ferrazino précise qu'il ne s'agit pas par ce plan de s'attaquer à la voiture, mais de favoriser les déplacements à pied. Le Conseil administratif veut progressivement favoriser une redistribution des modes de déplacement en milieu urbain. Genève est l'une des villes les plus motorisées du monde alors que beaucoup de déplacements peuvent s'y effectuer autrement qu'en voiture et ce dans un temps raisonnable. Les autorités se doivent de prendre des mesures qui incitent à adopter des modes de déplacement alternatifs à la voiture. Il y a de sérieux efforts à faire, compte tenu du retard pris par rapport à d'autres villes.

Le plan s'articule en cinq volets. Le volet 1 encourage la promenade, il est déjà bien connu, puisqu'en juin prochain on inaugurerait la cinquième promenade à thème. (Depuis, la sixième est déjà inaugurée!)

Le volet 2, qui tient à cœur à M. Ferrazino, vise à valoriser les lieux et les places dans les quartiers. Il s'agit notamment de lieux comme les places des Nations, des Alpes, Châteaubriand, du Pré-l'Evêque, des Augustins, des Philosophes, ou des squares Pradier et Chantepoulet. M. Ferrazino précise qu'il n'est

pas question de privilégier le centre-ville au détriment des quartiers périphériques, même si cette impression a été provoquée par la focalisation du débat sur le centre-ville.

Le volet 3 vise à faciliter les mouvements piétons, notamment aux carrefours. Lorsqu'on doit revoir un type d'aménagement, on est attentif à redéfinir les priorités. Dans le cadre du projet du Fil du Rhône, par exemple, il est prévu un passage sous le pont du Mont-Blanc, entre le quai Wilson et le quai des Bergues. C'est aussi la valorisation des rues commerçantes, où il doit faire bon déambuler.

Le volet 4 a pour but d'éliminer les obstacles aux piétons, qui peuvent être de plusieurs natures (physique, juridique), afin de permettre des cheminements aisés, notamment pour les accès aux écoles ou aux établissements médico-sociaux (EMS).

Le volet 5 concerne la modération du trafic à l'échelle des quartiers. Cette question occupe différents services de l'administration, car il y a une forte demande pour prendre des mesures en vue d'instaurer des zones 30 km/h à l'intérieur des quartiers d'habitation. Vu l'ampleur du travail, il avait été convenu de répondre tout d'abord aux quartiers qui en formulaient la demande. Dans le cadre du plan piétons, il a été indiqué une extension potentielle sur l'ensemble des quartiers de la ville, basée sur le plan Circulation 2000. Ces services ont voulu ainsi se référer à un plan qui avait déjà fait l'objet d'un accord de l'ensemble des intervenants.

M. Ferrazino tient, suite au débat qu'il y a eu en séance plénière, à préciser deux choses. Premièrement, par rapport à l'attractivité des zones piétonnes: toutes les recherches qui ont été menées démontrent que l'ensemble des villes qui ont pris des mesures allant dans ce sens peuvent aujourd'hui se féliciter d'être attractives pour l'ensemble des usagers et des commerçants.

Deuxièmement, le magistrat relève que c'est volontairement que l'on se réfère non pas à des zones piétonnes, mais à des zones à priorité piétonne. Il y a soit la zone piétonne en tant que telle, soit la zone résidentielle où les véhicules privés sont autorisés à circuler à 20 km/h, soit un concept encore à définir, testé en Suisse alémanique, de zone mixte de flâne. Le statut proposé sera celui qui ressortira des concertations menées dans les différents quartiers.

A la Roseraie, par exemple, toute une série de propositions ont été formulées. Cependant, pour M. Ferrazino, il ne paraît pas possible de faire une rue résidentielle là où il y a du trafic de transit, mais il n'existe aucune étude statistique qui détermine le flux de voitures maximal tolérable pour que l'aménagement d'une rue résidentielle garde son sens. Le magistrat précise que chaque cas proposé devra faire l'objet d'une procédure ad hoc où chacun pourra faire valoir son point

de vue. C'est ce qui se passe à la Rôtisserie, une enquête menée auprès de tous les usagers montre qu'il y a certes différents points de vue, mais qu'ils ne sont pas irréconciliables; en effet, personne ne demande à revenir au statut ordinaire.

M^{me} Wiedmer-Dozio propose de replacer le plan piétons dans son contexte.

Le projet de plan directeur rassemble sous un même toit un grand nombre d'intentions. D'une part, il fait suite aux propositions N^{os} 65, 66 et 395 déjà votées par le Conseil municipal; d'autre part, il ouvre un champ plus large en incluant l'aménagement de places dans chaque quartier et une modération du trafic dans les quartiers.

Ce plan directeur fait suite à plusieurs impulsions, notamment la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre de 1986, la loi d'application cantonale de 1998 et évidemment toute une série d'interventions parlementaires émanant de différents partis.

M^{me} Wiedmer-Dozio souligne tout le travail qui a déjà été fait: les déplacements ont été analysés, les «générateurs piétons» (c'est-à-dire les lieux qui attirent de nombreux piétons, par exemple les écoles, les EMS, les commerces, etc.) ont été recensés.

C'est un projet global, qui renverse les priorités habituelles en mettant le piéton comme acteur principal de vie en ville. Il consiste en fait à s'occuper du «banal», du quotidien et les mesures prises seront souvent peu spectaculaires. Il s'agira avant tout d'assurer la sécurité et la continuité des cheminements, ce qui concerne tout un chacun, puisque nous sommes tous piétons.

M^{me} Wiedmer-Dozio indique qu'à Genève un quart de la population se déplace uniquement à pied et en utilisant les transports publics. 42% des déplacements se font à pied, 51% même, en ce qui concerne les ménagères. Quant aux enfants, ils marchent quotidiennement entre quarante-cinq et soixante minutes. En outre, il faut relever qu'un quart des déplacements en automobile en ville s'effectue sur moins d'un kilomètre, soit l'équivalent de dix minutes de marche. Il est certain toutefois que lorsque l'on est chargé la voiture devient nécessaire. A Genève, la marche est un moyen de déplacement très efficace, car c'est une ville très dense que l'on traverse facilement à pied. Les temps de déplacement sont très courts.

Il s'agit aussi d'embellissement de la ville, qui favorise le plaisir d'y vivre et d'y déambuler. Il faut améliorer ou créer de vraies rues commerçantes, où l'on a envie de se rendre et qui de ce fait seront animées. M^{me} Wiedmer-Dozio estime qu'il est nécessaire de repenser la relation entre la marche et les commerces pour garder une attractivité et renforcer la notion de sécurité.

Présentant le plan, M^{me} Wiedmer-Dozio indique que la brochure remise aux conseillers municipaux en donne une clé de lecture. Elle précise que les services

avaient déjà travaillé les volets 1, 3 et 4. Elle relève que le plan directeur lie les autorités entre elles mais qu'il n'est pas contraignant pour les tiers. C'est la première fois que le Grand Conseil reconnaît une compétence de plan directeur aux communes par la création des plans localisés de chemins pédestres. Cet instrument, qui offre la possibilité de créer des cheminements sur des propriétés privées, est un instrument extrêmement lourd à manier. C'est pourquoi la Ville de Genève n'utilisera ce moyen qu'en dernier recours.

Le volet 1, qui concerne le réseau de promenades, est celui qui est le plus connu du public. C'est l'occasion de coopérer avec les services de l'administration, avec des associations comme le WWF ou les Mouettes genevoises, ainsi qu'avec les autres communes. Chaque promenade pose un regard différent sur la ville de Genève et sa grande diversité culturelle. Chaque promenade est associée à une thématique différente. Il est prévu une collection de 10 promenades. Tout un système de relais pour la distribution a été mis en place et 40 000 exemplaires de plan sont écoulés chaque année.

Le volet 2, concernant la valorisation de lieux et de places, prévoit trois lignes d'action. Premièrement, l'extension de la priorité piétonne du centre-ville jusqu'à Rive et partiellement sur la rive droite. M^{me} Wiedmer-Dozio relève que chaque objet fera l'objet d'une requête, mais aussi d'une décision du Conseil municipal sur le crédit d'étude et sur le crédit des travaux.

Deuxièmement, il est prévu de créer des lieux emblématiques comme la place du Pré-l'Evêque, la place des Nations, ainsi qu'en prévision dans le futur quartier de Sécheron, à la Forêt et à la gare des Eaux-Vives.

Troisièmement, l'on projette, dans tous les quartiers qui n'ont pas suffisamment d'espace important pour faire de véritables places, de mettre en réseau une série de petits lieux qui pourraient être attractifs pour les piétons.

Le volet 3 veut faciliter les mouvements piétons. Cet objectif est pris en compte lors des travaux de réfection des chaussées et des réaménagements des carrefours. Il faut parfois redéfinir l'ordre de priorité et souvent prévoir quelques secondes de plus pour les traversées piétonnes. Aux abords des écoles, il faut prévoir des kits-écoles et sécuriser les cheminements, car les jeunes enfants sont proportionnellement quatre fois plus nombreux à avoir des accidents. Les personnes âgées constituent aussi un groupe à risque (risque neuf fois plus élevé), c'est pourquoi il faut veiller à ménager un temps suffisant pour la traversée des rues et à placer les passages à des endroits judicieux.

Le volet 4 vise à éliminer les obstacles aux piétons, qu'ils soient matériels (de la voiture parkée sur un trottoir au franchissement d'une rivière) ou juridique (passage sur une propriété privée).

Le volet 5 concerne la modération du trafic à l'échelle des quartiers. Actuellement, les mesures prises sont insatisfaisantes, car elles sont trop localisées et que les automobilistes ne les comprennent pas. Pour faire fonctionner le système à terme il faudrait avoir une politique plus rigoureuse avec une délimitation plus claire des quartiers et, surtout, il faudrait avoir les mêmes références et les mêmes repères partout. Le découpage en différentes zones a été fait selon le plan Circulation 2000, qui prévoyait des grandes poches de zones 30 km/h.

En conclusion, M^{me} Wiedmer-Dozio déclare que la mise en œuvre du plan directeur s'inscrit dans une continuité pour les volets 1, 3 et 4 et permettra surtout d'intensifier les mesures à l'échelle du quartier. Les moyens de mise en œuvre sont la force de travail de l'administration municipale, où beaucoup de choses ont été faites avant que le plan piétons existe. Les budgets de fonctionnement seront adaptés et les deux crédits d'investissement déjà votés ne sont pas encore épuisés. Par la suite, il faudra demander des crédits ad hoc, soit par objet, soit par quartier. Le travail est effectué en liaison avec le Canton et les communes limitrophes. M^{me} Wiedmer-Dozio signale que Cologny a soutenu les démarches de la Ville concernant l'école des Allières. D'autres villes s'intéressent à ce plan piétons, qui a d'ailleurs fait l'objet d'une présentation lors d'un congrès à Londres en février 2000.

Le projet a été mis à l'enquête publique du 22 mars au 20 avril 2000 et a été envoyé à toutes les associations. 20% des 87 observations reçues sont positives. Beaucoup témoignent de problèmes de compréhension. 13 lettres émanent d'associations de quartier dont une a fait une demande d'audition. 19 associations sont opposées au plan. Il y a 9 observations de particuliers et de commerçants et 17 lettres types.

M. Gfeller expose les interactions et le système de poupées russes qu'institue ce plan. Il indique que le département travaille toujours selon le plan directeur et le plan Circulation 2000 ainsi que selon le programme financier quadriennal. Il relève que des mesures d'aménagement sont rarement déployées de manière autonome. Il donne l'exemple du tramway à la place de la Poste, qui a été réaménagée. La mise en œuvre se fait par cercles concentriques. Ils recherchent une certaine unité de langage, de façon à avoir une harmonisation à travers les différents projets.

Audition de M. Bruno Beurret, délégué par M. Laurent Moutinot, conseiller d'Etat chargé du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL)

M. Bruno Beurret du DAEL prie d'excuser M. Moutinot qui ne peut venir à cette séance.

Il indique que ce plan a été élaboré en conformité avec la loi fédérale sur les cheminements piétons.

Le DAEL a travaillé en collaboration avec le département de l'aménagement, des constructions et de la voirie de la Ville de Genève, car il n'existe pas encore de directives pour l'élaboration de ces plans directeurs. M. Beurret rappelle que ce plan engage les autorités par rapport aux mesures de circulation et qu'il permet aussi, dans les cas où une solution n'a pas pu être trouvée avec les propriétaires, d'envisager une expropriation. Mais il précise que le plan, en lui-même, ne donne pas le pouvoir d'exproprier. Pour qu'une expropriation puisse se réaliser, il faut soit un plan localisé de chemins pédestres, soit une déclaration d'utilité publique.

M. Beurret rappelle que le DAEL est chargé de contrôler l'élaboration du plan, qui est adopté par le Conseil d'Etat dans son ensemble. Il précise que le DAEL appuie pleinement le Service d'urbanisme, et qu'il lui appartiendra de faire la synthèse des différents départements. Il rappelle que le Département de justice et police et des transports (DJPT) et le Département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures (DEEE) ont formulé des préavis négatifs, surtout à propos de l'aire à priorité piétonne. En fait, cette aire doit être comprise comme à la Vieille-Ville. Ce n'est pas une zone piétonne intégrale, car la circulation automobile y est tolérée. On a volontairement renoncé à la zone résidentielle, très définie au niveau fédéral. Ainsi, rien n'est figé, chaque situation sera analysée.

Au cours du processus d'élaboration, les services de l'administration, des communes voisines et les différentes commissions ont été consultés. L'enquête publique a été ouverte du 22 mars au 20 avril et, pour tenir compte des observations, un nouvel examen se fera en collaboration avec la Ville. Il a été répondu aux nombreuses observations, et une synthèse des modifications à apporter doit encore être effectuée. M. Beurret relève que la coordination avec les communes voisines est une obligation et que la Ville de Genève les a consultées. Il indique que la Ville de Genève fait office de précurseur en la matière, mais il ajoute qu'il y a déjà eu plusieurs contacts avec des communes intéressées. Il est clair que des modifications sont encore possibles. Quant aux pénétrantes, les diverses situations seront étudiées de manière coordonnée entre le DAEL et le DJPT.

Audition de M. Gérard Ramseyer, conseiller d'Etat chargé du DJPT

M. Ramseyer a été auditionné par deux fois, la première fois plus spécifiquement sur le plan piétons, la deuxième fois sur les mesures de police pour faire respecter la loi sur la circulation routière. L'audition sur le plan piétons s'est tenue en présence de M. Ferrazino et de M^{me} Wiedmer-Dozio.

M. Ramseyer indique que l'on ne parle plus de politique des transports mais de politique des déplacements, car le transport est un des éléments du déplacement. A son avis, tout projet doit être envisagé avec la double préoccupation de préserver une bonne qualité de l'air et d'assurer la viabilité du commerce et des activités économiques. Il faut garantir une bonne accessibilité du centre-ville pour ceux qui ont quelque chose à y faire. C'est pourquoi il faut essayer d'enlever le trafic de transit pour le porter sur les axes extérieurs. L'on ne souhaite plus accueillir au centre les pendulaires. L'application de cette politique prendra un certain temps, car il faut construire des parkings et développer les transports publics. Malheureusement, de nombreux recours retardent son avancement. M. Ramseyer considère le centre-ville comme le plus beau des supermarchés, au vu de la diversité et du nombre de commerces. C'est pourquoi il faut être attentif à le sauvegarder sur le plan économique, car c'est une source de revenus importants.

En matière piétonne, il est partisan de zones piétonnes et d'itinéraires piétons. Il est d'avis qu'une zone piétonne n'est pas viable s'il n'y a pas de stationnements à proximité. Mis à part les réserves émises quant aux accès aux commerces, il est favorable au plan piétons, car il y a un certain nombre de cheminements qui peuvent sans aucun problème être marqués «piétons». Cela ne dérange personne pour autant que cela ne vienne pas contrecarrer le schéma directeur des déplacements. Si le plan piétons est en adéquation avec Circulation 2000, il n'a pas de raison de ne pas être d'accord.

M. Ramseyer regrette bien souvent qu'à Genève, lorsqu'un concept est prêt, il arrive un nouveau projet et que l'on reparte en discussion. Lorsqu'on veut suivre tout le processus, cela nécessite un avant-projet, ensuite le parcours parlementaire et, lorsque le projet est bon, soit le contexte a changé, soit on dit qu'il faut faire quelque chose d'autre. Il est clair que les plans ne doivent pas figer une situation, mais être constamment réévalués.

M. Ramseyer pense que la concertation est essentielle dans ce domaine afin d'éviter les référendums et les recours. Il indique que le DJPT et le département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie ont institué une entrevue quasi mensuelle entre M. Ferrazino et lui-même pour parler des problèmes de transports, de circulation et de mobilité. Pour avoir une concertation avec les privés, ils ont créé un conseil des déplacements, qui réunit l'Association transports et environnement (ATE) et le Groupement transports et économie (GTE). Ils essaient de trouver des chemins communs pour trouver des consensus, au lieu de s'affronter dans des consultations.

La seconde audition de M. Ramseyer concernait une question assez polémique à propos des contrôles de police sur le stationnement et le respect des lois sur la circulation routière.

M. Ramseyer reconnaît qu'il n'y a pas de mesures efficaces sans contrôle. C'est un problème de priorité et de moyen. Il faut savoir si l'on veut assurer la sécurité ou l'ordre et la propreté dans les zones piétonnes. Il pense que cette fonction n'est pas la tâche des policiers, car ils ont une formation qui va au-delà. C'est pourquoi il préconise le recours à des agents municipaux, qui ont une formation différente et qui sont plus aptes à faire ce genre de travail. Il y a actuellement 40 contractuels, plus 70 agents de sécurité de la Ville de Genève, auxquels s'ajoutent 800 gendarmes. M. Ramseyer préfère toutefois que les gendarmes fassent un travail de gendarme. Il ajoute que, chaque fois qu'ils interviennent, il reçoit des avalanches de lettres, car chaque Genevois s'estime être un cas particulier.

Audition de M. Carlo Lamprecht, conseiller d'Etat chargé du DEEE

M. Lamprecht aimerait s'exprimer sur l'ensemble des mesures qui sont prises actuellement par la Ville par rapport à l'accès à la ville de Genève. Il rappelle que le commerce de détails emploie 30 000 personnes. Il estime que ce sont des emplois importants, car ils n'exigent pas forcément une haute technologie et sont à la portée de beaucoup de gens. Ils ont une importance sur le plan économique, mais aussi du point de vue de l'emploi.

M. Lamprecht reconnaît qu'il est difficile de bâtir un concept de circulation en ville de Genève, car c'est une ville ancienne. Il salue tous les efforts qui sont faits pour rendre la ville plus sûre et plus accueillante, mais, pour lui, il ne faut pas oublier les commerçants et l'emploi. Il craint que les gens aillent vers les commerces extérieurs où ils trouvent facilement à se parquer. Il est tout à fait favorable à des zones piétonnes, mais il aimerait que l'on essaie de trouver un équilibre, car cela fait partie d'un tout.

Il est très inquiet de voir qu'il y a des zones que l'on veut fermer. Il fait remarquer que si le parking de la place Neuve avait été réalisé cela aurait permis d'envisager de telles zones vers Plainpalais et à la Vieille-Ville. Malheureusement, ce projet n'a pas été accepté. Il estime qu'une ville qui est inaccessible du point de vue des véhicules est une ville qui se meurt, tout en admettant que de belles rues piétonnes à proximité de parkings est une chose magnifique. Ce n'est qu'en tenant compte du contexte global que l'on peut envisager de telles mesures afin de conserver l'équilibre. C'est à travers les commerces qu'une ville vit. Il souligne que de rechercher cet équilibre est aussi dans l'intérêt de la Ville, car les commerçants peuvent aller ailleurs, ce qui entraînerait une perte fiscale.

Plusieurs commissaires s'étonnent du manque d'information du conseiller d'Etat qui ne connaît le plan piétons que par ouï-dire. On lui fait remarquer qu'il

n'a jamais été question de fermer entièrement le centre-ville et que faciliter les traversées des piétons leur permettait d'aller voir le commerce d'en face. Une ville plus sûre et confortable pour les piétons et un espace urbain mis en valeur donnent envie de rester en ville, et c'est certainement un élément favorable au commerce.

Un commissaire relève que la nécessité d'un parking à la place Neuve est loin d'être prouvée, celui de Plainpalais n'étant jamais plein. Par ailleurs, il demande si le département de M. Lamprecht prend des mesures pour inciter les commerçants à diffuser une information sur les possibilités de parking auprès des clients. M. Lamprecht estime que c'est une bonne idée, mais il n'a rien entrepris dans ce sens, de plus, il déclare que les tarifs sont souvent trop élevés et les parkings peu engageants.

M. Lamprecht répète qu'il ne s'oppose pas aux zones piétonnes, mais que son département n'a fait aucune étude comparative avec d'autres villes pour savoir quel en est l'impact sur le chiffre d'affaires. Il n'a pas connaissance d'une variation de l'emploi au centre-ville, peut-être que l'Office cantonal de la statistique aurait une réponse. Quant aux options retenues au niveau du département pour le développement du commerce, il semble qu'il n'y ait pas d'analyses sur l'ensemble du commerce du bassin genevois. Le canton de Genève étant passablement densifié, il n'y a plus tellement de grands espaces pour accueillir de nouveaux grands centres commerciaux. Aujourd'hui, à ses yeux, il faut garder le statu quo pour conserver cet équilibre, et ne pas prendre des mesures excessives.

Un commissaire signale l'existence d'une étude sur l'apport d'une place de parking, d'autres répliquent en évoquant l'étude concernant la rue de Lausanne où 75% des clients viennent à pied ou en transports publics.

Par ailleurs, des commissaires signalent à M. Lamprecht qu'ils ont appris en se rendant à Strasbourg lors du voyage de la commission qu'un système pour dédommager les commerçants, pendant les travaux, avait été trouvé.

M. Lamprecht relève qu'une telle décision est de la compétence de la commune et qu'il ne veut pas s'ingérer dans les affaires de la Ville. C'est à cette dernière de juger ce qui mérite compensation.

Audition de l'Association transports et environnement - ATE Genève

Se présentent M. Alain Rouiller, président de l'ATE, et M. Jean-Michel Karr.

M. Rouiller déclare que l'ATE est favorable au plan directeur, d'autant plus qu'il s'agit d'une obligation légale imposée par une loi fédérale aux communes.

La Ville de Genève a agi rapidement par rapport au reste du canton, mais tardivement par rapport aux autres cantons. Même s'il y a quelques points qui pourraient être complétés, il pense qu'il faut aller de l'avant et ne pas attendre. Il trouve que les interventions de modération de la circulation ne devraient pas se limiter aux rues de quartier, mais qu'elles devraient également intervenir sur le réseau secondaire, là où se trouvent les écoles et les commerces et des activités qui génèrent des flux de piétons. L'ATE regrette de ne pas voir une rubrique spécifique pour les zones 30 km/h dans la légende.

Pour MM. Rouiller et Karr, l'idée de valoriser des lieux par quartier paraît excellente. Le seul regret, c'est qu'il leur semble que le centre-ville ait été privilégié par rapport à d'autres quartiers comme les Acacias ou Le Petit-Saconnex. Ils trouvent qu'il faudrait s'occuper également de la zone périphérique, peut-être dans une deuxième étape. Il faudrait aussi prêter une plus grande attention aux arrêts des Transports publics genevois.

En étudiant le plan, ils ont constaté un changement de terminologie, car on y parle de «rues commerçantes», ce qui est nouveau et remplace le terme ancien de «centralités de quartier» qui leur paraissait meilleur.

Ils s'étonnent de voir un certain nombre d'itinéraires le long des cours d'eau classés sous le terme de «chemins de randonnée pédestre», ce qui est de la compétence cantonale. Ils se demandent si cela veut dire que les aménagements le long des cours d'eau seront de la compétence de la Ville de Genève.

Ils estiment qu'il y a une certaine ambiguïté entre la notion de «zone piétonne» et de «zone à priorité piétonne». Ils rappellent que ces notions sont en train d'être revues au niveau fédéral et que la notion de zone de «flâne» à priorité piétonne existera bientôt au niveau fédéral. Ils pensent que l'on devrait choisir cette terminologie, qui a l'avantage de relativiser la discussion, car le projet n'est pas de faire une zone piétonne absolue au centre.

Audition de l'Union genevoise des piétons (UGP)

Se présentent MM. Gianrico Spolti et Marco Ziegler, membres du comité de l'UGP, qui excusent M. Crettenand.

M. Ziegler relève que l'UGP n'avait pas demandé à être auditionnée, car elle avait fait ses observations dans le cadre de l'enquête publique.

M. Spolti rappelle que la marche est un mode de déplacement à part entière, qui concerne tout le monde. On peut distinguer les flâneries et promenades de la marche, qui est le mode de déplacement le plus doux et le plus naturel. Il est indiqué tant sur le plan collectif qu'individuel, car il permet une certaine détente, ne

prend que très peu de place et ne dérange presque pas. C'est ce qui fait de la marche le mode de déplacement le plus adéquat en milieu urbain dense. C'est déjà actuellement le mode de déplacement le plus important en ville de Genève, en particulier au centre-ville. Le résultat d'une enquête a fait apparaître que seuls 24% de visiteurs viennent en voiture au centre-ville, aux heures de pointe, pour des achats. Une autre étude élaborée par l'Université, département de géographie, a montré qu'à la rue de Lausanne la majorité des gens se déplacent en transports publics ou à pied.

M. Ziegler se réjouit de la mise en place d'une planification d'ensemble pour les piétons, car ils le méritent quantitativement et qualitativement. L'UGP est très satisfaite de ce plan directeur et heureuse qu'il aboutisse enfin, car c'est un dossier de longue haleine. C'est, de plus, une obligation imposée et voulue par le droit fédéral, votée en 1979 à la suite d'une initiative populaire qui a abouti à l'article 88 de la Constitution. La loi fédérale d'application a vu le jour en 1987 et imposait aux cantons un délai de trois ans dès l'entrée en vigueur en janvier 1987. Cela aurait dû être mis sous toit en 1990, mais les délais ont été prolongés par la loi cantonale d'application qui n'est entrée en vigueur que le 6 janvier 1999. La loi cantonale choisit d'attribuer aux communes cette compétence, ce qui est une nouveauté. Il faut pour cela engager des moyens et tenir des délais. Cela est d'autant plus important que la Ville de Genève joue un rôle de précurseur. Le DAEL attendait un peu et compte sur cette collaboration avec la Ville de Genève pour mettre en place les mesures d'élaboration. Il pense qu'un plan directeur est nécessaire et qu'il s'agit d'un volet important et central de la politique cantonale des transports et des déplacements. Il faut réserver à la marche une place importante. Il est essentiel de ne pas laisser de vide et d'occuper cette place.

Par rapport au plan, il voudrait insister sur quelques points qui avaient été mis en évidence lors des observations. Les cinq volets sont importants et ce n'est que l'addition de toutes ces mesures qui rendra la ville agréable pour les piétons. Mais c'est le volet 3, qui concerne l'amélioration des mouvements piétons, qui leur tient le plus à cœur, même si cela est moins visible qu'une place ou une rue.

Les arrêts de transports collectifs sont des lieux de destination et de provenance essentiels pour les piétons. C'est pourquoi il voudrait insister sur l'importance de mettre l'accent sur les lieux où il y a des projets de développement du réseau. Il regrette que les zones à priorité piétonne ne soient pas de véritables zones piétonnes, qui permettraient d'assurer la sécurité maximale des usagers les plus faibles de la route. Pour l'UGP, il faut que l'extension des zones à priorité piétonne du centre-ville fasse l'objet d'une concertation étroite avec toutes les associations concernées. Et il lui plairait de voir se réaliser un réseau de rues et de places uniquement piétonnes permettant de relier la rive gauche et la rive droite.

Quant à l'impact d'une zone piétonne sur le commerce, M. Ziegler indique que tous les exemples des villes françaises (Strasbourg, Lyon, Annecy) permettent de démontrer que cela fonctionne. Il semble même que les commerçants aient enregistré une progression de leur chiffre d'affaires. Ces villes ont toutefois l'avantage d'avoir un tissu commercial ancien avec des commerces de proximité, parallèlement aux nouveaux commerces. A Genève, l'aménagement des parties anciennes n'a que très peu gardé le tissu commerçant. De plus, dans les Rues-Basses, les établissements publics sont quasiment inexistantes.

Association suisse des invalides. Audition de M. Jacques Dubois, président du Club en fauteuil roulant, et de M^{me} Sabine Christensen

Se présentent également M^{me} Claudine Zosso, permanente du Club en fauteuil roulant, M^{me} Josiane Schönenberger et M. Curreli, membres, ainsi que M. Nadas, pour l'association HAU (Handicapés, architecture, urbanisme).

M. Nadas précise que, pour le plan directeur, des questions ont été posées à l'association qu'il représente, mais que celle-ci n'a pas été formellement associée à la préparation et à la présentation de ces documents. Il explique qu'il existe une collaboration avec les différents services de la Ville, mais que ces contacts sont ponctuels. M. Nadas remet aux commissaires un dépliant édité par l'association HAU en 1997 à l'occasion de son trentième anniversaire. Il explique que cette association regroupe des membres collectifs et des membres individuels, ce qui représente une trentaine d'associations de personnes handicapées et autant de membres individuels (travailleurs sociaux, architectes ou autres personnes concernées).

Leur but est de promouvoir une architecture adaptée à tous, afin que tout le monde s'y trouve à l'aise et puisse mener une vie aussi normale que possible. Il indique qu'à l'époque de la création de leur association il n'y avait pas de loi dans le domaine de la construction. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Il ne s'agit pas de prendre des mesures particulières pour des catégories spécifiques de la population, mais de concevoir un environnement qui convienne à tout le monde. Il faut tenir compte de l'ensemble des éléments, pour tenter de répondre aux besoins et désirs de tous les usagers. Il indique que leur activité est permanente, qu'un classeur a été édité pour les professionnels du bâtiment et que leur guide de Genève en est à sa quatrième édition.

M. Nadas remarque qu'à Genève il y a des milliers d'abaissements de trottoirs qui ont été réalisés, mais qu'il y en a encore autant à créer. Ces dix dernières années, il y a eu un ralentissement des aménagements, sans doute pour des raisons budgétaires. C'est pourquoi les associations de personnes handicapées sou-

haïteraient être associées à toutes les mesures concrètes pour donner les meilleures solutions plutôt que de devoir corriger par la suite.

M^{me} Christensen donne des exemples de difficultés auxquelles les personnes à mobilité réduite sont confrontées. Il y a bien sûr les trottoirs trop étroits, infranchissables, ou qui ne sont abaissés que d'un côté de la rue, les escaliers, les lieux entièrement pavés, les voitures garées sur les trottoirs ou les passages. De plus, beaucoup de lignes de bus n'ont pas encore de véhicules à plancher surbaissé. Les auditionnés approuvent le dernier plan édité par la Ville de Genève qui indique les difficultés à franchir.

Suite à cette audition, la motion M-177, signée par tous les membres de la commission de l'aménagement et de l'environnement et demandant de prévoir un budget plus important pour les aménagements pour les personnes à mobilité réduite, a été proposée et votée par le Conseil municipal le 11 septembre 2001.

Audition du Touring Club Suisse - Section genevoise (TCS)

Se présentent M. Zwahlen et M. Balisa, ingénieur de la circulation.

M. Zwahlen rappelle que le TCS a transmis ses remarques par écrit, et il estime que les commissaires connaissent la position de l'organisme qu'il représente. Il précise que le TCS n'a rien contre les piétons, mais il pense que le plan ne prend pas suffisamment en compte la complémentarité des modes de transport. Il a l'impression qu'il n'y a pas d'étude d'ensemble notamment par rapport aux Transports publics genevois. Il pense que pour qu'une zone piétonne soit viable il faut qu'il y ait des parkings à proximité. Il n'y a pas d'études au niveau socio-économique. Il constate que le plan est très ambitieux, mais qu'il ne satisfait pas le TCS, même s'il contient des idées intéressantes. Le TCS pense qu'il vaut mieux faire une bonne zone piétonne attractive avec des transports publics performants et des parkings.

M. Balisa estime que l'on ne peut pas se prononcer sur la base d'un document de 15 pages pour la mise en place d'un projet d'une telle importance. Il n'y a aucune étude d'impact. Pour lui, les piétons sont uniquement des personnes qui ont garé leur voiture, c'est pourquoi il pense qu'une étude globale du stationnement est la pièce maîtresse d'un plan crédible. Il faut attendre le résultat de cette étude pour pouvoir calibrer un projet.

Il signale que les aménagements piétonniers doivent être attractifs de jour et de nuit pour qu'ils soient réellement utilisés. Il trouverait plus judicieux de réussir l'aménagement de quelques endroits piétonniers bien ciblés, comme la place de la Fusterie, celle du Molard, voire celle de Longemalle. Il faut garder un certain

équilibre et respecter la hiérarchie du réseau routier. Il affirme que les rues en réseau primaire doivent être réservées à la voiture et le réseau secondaire aux transports publics. Pour lui, respecter la complémentarité des modes de transport, c'est avoir une distribution spatiale uniforme. (*L'unité de mesure doit être la voiture et non l'être humain!*)

A son avis, le concept de rues commerçantes doit être abandonné, car la plupart se trouvent sur les réseaux primaire ou secondaire où, d'après lui, il n'est pas loisible d'installer des passages piétons! Il estime que la Ville de Genève doit remettre l'ouvrage sur le métier en intégrant les résultats de l'étude sur le stationnement qui va se réaliser et en ramenant l'aire à des dimensions réalistes et adaptées aux moyens de la Ville de Genève.

M. Zwahlen soutient que la voiture est le moyen incontournable pour les déplacements quotidiens, même pour amener les enfants à l'école. Il reconnaît tout de même que cela peut créer des dangers. Il signale que le kit-école du TCS est régulièrement demandé. Il estime qu'il y a aussi toute une éducation des conducteurs à faire par rapport au respect d'autrui. Quant à l'action répressive de la police, M. Zwahlen déclare qu'elle est insuffisante à cause d'un problème d'effectif, mais il estime que l'accent n'est pas toujours mis sur les infractions les plus lourdes (vitesse inadaptée, alcool) et il trouve que l'on devrait davantage se soucier de la proportionnalité. Le stationnement inadéquat étant pour lui plutôt un problème mineur.

Audition du Groupement transports et économie (GTE), M. Roald Quaglia, président, accompagné par M. Guy Suchet, secrétaire général

M. Quaglia dit que le GTE est défavorable au plan directeur des chemins pour piétons, car il lui paraît dangereux que le plan ne concerne que la ville de Genève. On ne peut pas fermer la ville et la réserver seulement aux habitants; si chacun fait son propre plan, l'on va se trouver englué dans un territoire local. Le GTE aimerait que le Canton se donne les moyens de faire une coordination.

Pour le GTE, il ne faut pas opposer les piétons aux autres modes de transport, car il faut préserver la complémentarité et laisser la liberté de choisir son moyen de locomotion, d'autant plus que l'on doit approcher des 300 000 voitures et que les personnes qui possèdent une voiture ont le droit de l'utiliser. Actuellement, on circule bien, mais ce plan va réduire la mobilité en ville de Genève et dans les autres communes, et d'après le GTE il est illusoire de compter sur les transports publics actuels pour résorber un surplus de circulation. La liaison Eaux-Vives-la Praille aurait dû voir le jour, ainsi qu'un transport collectif rapide. Cela permettrait de diminuer le trafic pendulaire, notamment celui des 30 000 frontaliers qui viennent chaque jour à Genève.

Le GTE affirme que l'économie va être perturbée par ce plan et relève que Genève a perdu 10 000 emplois depuis dix ans; c'est pourquoi il pense qu'une seule commune ne peut pas entreprendre une politique de ce genre sans se concerter avec l'ensemble du canton et même de la région.

Il trouve qu'actuellement les modérations à l'échelle des quartiers sont anarchiques. Il prétend que les ondes vertes diminuent le bruit et la pollution, alors que les zones 30 km/h, les rues résidentielles et les sens uniques les augmenteraient. De plus, le centre-ville étant désaffecté le soir, il faudrait assurer la sécurité de ces grandes zones piétonnes. Il s'inquiète par ailleurs des coûts, on parle de 80 millions sur quatre ans, et, pour éviter toute surprise, il aimerait avoir un budget très précis. Il précise que des voies souterraines en ville coûteraient trop cher.

En conclusion, il relève que ce plan est surdimensionné, qu'il prévoit de rejeter les nuisances de la ville de Genève sur les communes suburbaines et que, de plus, il nécessitera des moyens financiers considérables.

M. Suchet constate que, sur les 16 points développés dans la lettre de remarques du GTE, seuls quatre posent problème, d'après la réponse reçue des autorités. C'est dire que les 12 autres seront pris en compte et il s'en réjouit. Il se dit un peu choqué par le ton de la lettre qui laisse entendre que les responsables du GTE n'ont rien compris.

Pour le GTE, les zones piétonnes sont la cerise sur le gâteau et elles ne doivent se réaliser que lorsque tout Circulation 2000 sera réalisé, c'est-à-dire après l'autoroute de contournement mais aussi après la traversée de la rade. Si l'on fait référence à Circulation 2000, la mise en place de telles zones présuppose la réalisation de parkings d'échange et de parkings de proximité comme celui de la place Neuve ou l'agrandissement de celui du Mont-Blanc.

D'après M. Suchet, les voies primaires doivent être réservées en priorité au trafic automobile et subsidiairement aux transports collectifs, le piéton doit être pris en considération en dernier. Or il s'étonne que l'on veuille, sur ces voies primaires, faciliter les traversées des piétons et en faire des rues commerciales. M. Suchet cite en exemple la ville d'Annecy, qui est une ville modèle avec des zones piétonnes, des canaux et des endroits pour les piétons; il n'y a par contre pas de transports publics ni de vélos, mais des parkings à proximité immédiate.

M. Quaglia rappelle qu'avant l'on ne pouvait pas construire de parking dans le périmètre de la petite ceinture. Il est clair que les commerces ont toujours souffert du manque de places de parc. En fait, ce qu'ils veulent avant tout, c'est une vision globale de l'organisation de la circulation à Genève.

Audition de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève: M^{me} Chiaudini et M. Jean-Rémy Roulet

M^{me} Chiaudini vient relayer les inquiétudes des membres de la chambre, estimant que le projet ne respecte pas la complémentarité des modes de transport. Il leur semble qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement et que l'on restreint la circulation sans augmenter les places de parc. Pour eux, les mesures du plan piétons portent atteinte à la mobilité et donc à l'économie. Ils rappellent qu'en 1985 et 1995, 10 000 emplois ont été perdus. Ils pensent qu'il faudrait étudier les raisons du départ de certaines entreprises pour savoir si la circulation a joué un rôle dans leur décision. Ils estiment qu'il ne faut pas perdre de vue la perte de recettes fiscales engendrée par les départs. C'est pourquoi il leur paraît indispensable de faire une étude d'impact économique.

Par ailleurs, M^{me} Chiaudini indique qu'un projet, P 1316, a été déposé devant le Grand Conseil pour demander un développement politique des transports sauvegardant le trafic de proximité et tenant compte des intérêts économiques. Les commerçants craignent que la ville soit complètement coupée du monde et que les livraisons soient entravées. Les auditionnés doivent reconnaître qu'ils évoquent les craintes de leurs membres, mais que celles-ci ne sont pas fondées sur l'étude du plan lui-même.

M^{me} Wiedmer-Dozio indique alors que l'étude d'impact économique demandée est déjà en cours. Quant aux études qui lient places de parc et chiffres d'affaires, elles donnent lieu à diverses interprétations. Il semble que les automobilistes achètent plus que les piétons, mais ceux-ci sont bien plus nombreux au centre-ville et viennent plus fréquemment. Les piétons sont plus enclins aux achats spontanés et apprécient les zones piétonnes bien desservies par les transports publics, c'est pourquoi on ne peut pas simplifier le débat à outrance en prétendant qu'une place de stationnement engendre 10 000 francs de chiffre d'affaires.

Audition de la Fédération des artisans et commerçants (FAC)

M. Desplanches, président, est accompagné de M^{mes} Antonietta Frangi, vice-présidente, et Françoise Planes, secrétaire, ainsi que de MM. Hekini Gregor, membre du comité directeur, et Ghislain Genecand, membre de la FAC.

M. Desplanches explique que la fédération, qui est apolitique, regroupe 1200 membres, dont 50% sont des commerçants. D'après lui, cela représente 7500 emplois à raison de 1 à 5 emplois par membre. Ils exercent pour la plupart un type d'activité commercial traditionnel et il y a peu de membres de la nouvelle génération, comme les informaticiens. Beaucoup luttent pour la survie de leur

commerce et passablement d'entre eux ont plus de 50 ans. Il explique que beaucoup de ces petits commerçants ont de la difficulté à vivre, plus de la moitié n'ont jamais cotisé au deuxième pilier et misent sur la vente de leur boutique pour leur retraite.

Ils souhaiteraient être consultés, ce qui n'a pas été fait jusqu'à maintenant, tout en précisant qu'ils ne sont pas contre les places piétonnes bien équilibrées et qui prennent en compte les intérêts des commerçants. Mais ils souhaitent qu'il n'y ait pas de blocage de la mobilité pour des quartiers comme les Eaux-Vives, Carouge ou les Pâquis.

En ce qui concerne la politique des transports, ils déclarent soutenir Circulation 2000, même si la traversée de la rade n'a pas été acceptée. Ils sont contre le trafic de transit, et même favorables aux zones piétonnes, si elles sont réalisées dans le même esprit qu'à Annecy où il y a des zones de parage en suffisance à proximité.

L'examen du plan directeur communal des chemins pour piétons a suscité beaucoup d'interrogations et d'inquiétude parmi les membres de la fédération. Ils tiennent pour certain que la restriction de la mobilité encourage la prolifération des centres commerciaux. Or les commerçants de détail n'ont pas les moyens de payer les loyers élevés qui sont demandés dans ces centres.

Ils ont de la peine à comprendre la notion de rues commerçantes, ils craignent que l'aménagement de ces rues et des 31 carrefours où l'on améliorera la circulation piétonne empêche ces routes importantes d'irriguer la ville de Genève. Ils demandent donc si une étude d'impact a été réalisée. Ils voudraient savoir combien de places de stationnement vont disparaître et ils s'inquiètent aussi pour les livraisons.

M. Genecand indique qu'il a un commerce de quartier qui attire une clientèle extérieure au quartier (90%) bien qu'il soit difficile de se parquer aux abords du magasin. Mais si les conditions de travail deviennent trop difficiles il est possible qu'il envisage de déménager dans une zone industrielle.

M^{me} Frangi pense que, si l'on modifie le plan de circulation avec des ralentissements aux abords des quartiers, cela modifiera les structures commerciales. En limitant les accès, il sera surtout intéressant de vendre des produits à haute valeur ajoutée et de petite dimension, tels que des natels ou des bijoux. Or, si l'on veut éviter d'avoir des rues qui se vident et des cités dortoirs, il faut être attentif à ce problème. Elle reconnaît qu'il y a des places qui mériteraient d'être mieux aménagées, voire arborisées, mais, pour qu'il y ait une animation et que ces places deviennent passantes, il faut du commerce.

M. Desplanches indique que la fédération est favorable au *park and ride*. Il relève qu'il faut différencier les gens qui viennent travailler et pour lesquels il faut prévoir des ramifications de transports publics suffisamment denses à proximité des parkings et les gens qui viennent pour faire des courses. Ce sont deux activités tout à fait différentes. Les commerçants préfèrent travailler dans de bonnes conditions, plutôt que de recevoir des indemnités, et l'exemple de Strasbourg ne leur paraît pas probant, car malgré les parkings il y a des commerces en difficultés.

Audition de la Société des hôteliers de Genève

M. Marco Torriani, président, ne se présente pas.

Audition de M^{me} Pascale Erbeia, coprésidente de la section genevoise de la Fédération romande des consommateurs (FRC)

M^{me} Erbeia indique que la FRC représente environ 10 000 membres. L'association date de 1959. Elle a eu maintes fois l'occasion de se prononcer sur les relations entre les commerces et leurs clients. Les préoccupations de la FRC s'attachent surtout à la sécurité des commerces et des produits, mais la fédération s'est aussi prononcée sur la mobilité. M^{me} Erbeia indique qu'à son avis le commerce de proximité est essentiel, car il offre un facteur d'intégration dans un quartier d'une excellente qualité, souvent meilleur qu'une organisation volontariste tel qu'un centre de quartier ou une maison de quartier. La vie commerçante est essentielle pour l'intégration des personnes seules. Or, si le commerce de quartier ne fait pas l'objet d'une attention particulière, il a tendance à disparaître.

La FRC ne repousse pas l'idée de grands centres, mais estime que si les petits commerces venaient à disparaître la vie dans les quartiers s'en trouverait fortement appauvrie. Elle pense qu'il est important de prendre en compte la réalité de ces commerces, car si l'on n'y fait pas attention ils n'ont aucune chance de survivre. Elle fait remarquer qu'au centre-ville il n'y a plus que des boutiques de mode et d'électronique, le reste a déjà disparu. Elle trouve que cette préoccupation doit être celle de ceux qui détiennent la capacité d'intervenir sur l'aménagement de la ville.

Elle relève que, pour que ces petits commerces puissent fonctionner, il faut qu'ils puissent bénéficier d'heures d'ouverture relativement larges. Il faut qu'ils puissent être accessibles, pas systématiquement en voiture, car il y a les transports publics ou la marche, mais il faut néanmoins penser aux personnes handicapées

ou à celles qui se déplacent avec une poussette d'enfants et qui peuvent difficilement utiliser les transports publics. Il arrive aussi qu'il y ait des charges lourdes pour lesquelles un accès en voiture est nécessaire. Il ne faut donc pas interdire l'accès automobile, il doit rester possible, mais pas forcément confortable, de sorte qu'il ne soit pas le premier choix du client quand celui-ci veut accéder au centre-ville.

Elle salue la proposition de rendre gratuit les transports publics au centre-ville; cela va tout à fait dans le sens des préoccupations de la FRC. M^{me} Erbeia est très favorable aux systèmes de livraison, qui sont d'ailleurs très sollicités. Les zones piétonnes sont agréables pour le client, mais il lui semble nécessaire de disposer d'un parking pour les achats alimentaires. Les paramètres qui influencent le commerce sont nombreux, parfois contradictoires, voire irrationnels, c'est pourquoi il est difficile de cerner l'influence d'un seul paramètre, tel que l'accès automobile.

Audition de l'Association des parents d'élèves des écoles de Cayla et des Jardins du Rhône et de l'Association des habitants du quartier de la Concorde

Se présentent M. Yvan Rogg, pour l'Association des habitants du quartier de la Concorde, et M. José Sanchez, pour l'Association des parents d'élèves des écoles de Cayla et des Jardins du Rhône.

Ils indiquent que chacune de leur association voit d'un bon œil le plan piétons, mais qu'ils s'interrogent sur la mise en place des éléments indiqués sur le plan. En effet, M. Rogg indique que l'avenue de la Concorde est définie comme une promenade piétonne et que c'est loin d'être le cas actuellement. Beaucoup d'aménagements pour les piétons seraient nécessaires, car les trottoirs sont très étroits et le trafic de transit est important et rapide. Les deux associations ont préparé un document sur ce qu'elles attendaient: un passage piéton, une diminution du trafic de transit, une seule voie sur le chemin Désiré pour élargir les trottoirs qui font 50 cm! Car c'est un itinéraire fréquenté par les enfants qui se rendent aux écoles des Jardins du Rhône et de Cayla.

M. Rogg explique que les deux associations ont pris contact avec l'Office des transports et de la circulation, il y a deux ans, pour les zones 30 km/h et qu'on leur a demandé d'attendre.

Elles ont aussi pris contact avec la commune de Vernier pour le giratoire de la rue Henri-Golay, mais la commune de Vernier n'entendait pas changer de projet alors que celui-ci maintiendra, voire augmentera le trafic de transit. M. Sanchez précise que leurs propositions ne sont pas figées, mais que les deux associations aimeraient que la sécurité des piétons soit améliorée.

Audition des habitants des immeubles 1, 3, 5, 7, 9, 11 du chemin des Tulipiers

Se présentent M^e Jean-Marc Siegrist, représentant de la communauté des propriétaires habitant les immeubles 9 à 11 du chemin des Tulipiers, M. Félicité-Ivanes, administrateur des six allées dont quatre en copropriété, M. Vaechter, propriétaire au 11, chemin des Tulipiers, M^{me} Formenti, locataire depuis 1971 au 3, chemin des Tulipiers, et M^{me} Sylvia Disler, copropriétaire au 11, chemin des Tulipiers, depuis 1973.

M. Siegrist indique que suite à l'enquête publique la communauté des propriétaires a émis des observations. Concernant le plan à l'enquête, la communauté des propriétaires a constaté qu'une partie du chemin est indiquée par une ligne de couleur verte alors qu'elle devrait être en pointillé, puisque c'est un chemin à prévoir. Ce sentier a donné lieu à diverses controverses. Des habitants se plaignaient du fait que les enfants se rendant à l'école des Allières devaient emprunter la route de Chêne. Il y a eu plusieurs pétitions pour demander un cheminement d'accès en site propre pour l'école des Allières. Ils ne soutiennent pas la solution envisagée qui vise à l'édification d'un chemin de 2,50 mètres de large traversant la parcelle de manière inappropriée, d'autant plus que le chemin rejoint la route de Chêne à un endroit où il n'y a aucun aménagement prévu.

M. Vaechter indique qu'il y a un projet en cours de réalisation prévoyant de doubler sur la rue des Tulipiers pour créer un cheminement agréable et sûr qui permettra de raccorder l'école des Allières. Il ne comprend pas que l'on veuille créer un cheminement qui traverse le jardin situé devant les immeubles des Tulipiers pour doubler quelque chose qui existe déjà. Par contre, les habitants des Tulipiers comprennent la préoccupation des parents d'élèves, et ils sont prêts à entrer en matière pour donner un accès, mais à condition que ce chemin ne coupe pas le parc mais longe la limite de propriété. Ils souhaitent qu'il soit fait de la manière la plus discrète possible.

Audition de l'Association des parents d'élèves des Eaux-Vives

Se présentent M^{me} Nathalie Mercier, présidente de l'association, qui regroupe six écoles, M^{me} Sandrine Pugin, du comité des parents d'élèves de l'école des Allières, et M. François Mercier, qui s'est plus particulièrement occupé des problèmes techniques liés à la circulation.

M^{me} Mercier indique que les parents d'élèves souhaitent avoir un cheminement direct et sûr entre la rue des Tulipiers et l'école des Allières. Il y a entre 150 à 200 enfants, soit les deux tiers de l'école, qui empruntent cet itinéraire.

M^{me} Pugin relève qu'entre les Tulipiers et Grange-Canal il n'y a pas de sécurité. Les parents d'élèves demandent quelque chose de simple et le cheminement exact leur importe peu pourvu qu'il y ait un accès. Elle indique que le plan piétons correspond à leur souhait.

M^{me} Pugin demande que la grille qui est actuellement fermée soit rouverte.

Depuis ces deux auditions, un terrain d'entente a pu être trouvé, un amendement voté par la commission, figurant sur le plan, témoigne de la solution.

Discussion

Discussion sur le volet 1: les promenades

Le volet qui concerne les promenades est très bien accueilli par tous. Même les personnes très défavorables au plan piétons pensent qu'il faut continuer à développer de nouvelles promenades.

Pour les Verts, ces promenades sont importantes à deux titres au moins: pour les autochtones, elles peuvent être bénéfiques pour la santé et, pour les touristes, elles permettent de voir Genève autrement et éventuellement de prolonger leur séjour. Un commissaire libéral fait une suggestion intéressante, qui semble recueillir l'assentiment général (c'est assez rare pour être signalé...): il propose de faire des promenades plus urbaines, sur des thèmes architecturaux, à l'exemple de ce qui se fait dans d'autres villes.

Discussion sur le volet 2: valorisation des espaces publics

Dans l'idéal, tout le monde est d'accord pour une valorisation des places et des espaces publics. Les problèmes surgissent dès qu'il s'agit d'inscrire ce projet dans la réalité.

Il y a d'abord la question du coût, et les chiffres articulés tournant autour de 80 millions en effraient plus d'un. En fait, à aucun moment ce chiffre n'a été validé et il ne figure pas dans le programme financier quadriennal. De plus, ces investissements s'étaleront sur plus de vingt ans!

Evidemment, la discussion la plus nourrie a porté sur l'extension de l'aire à priorité piétonne au centre-ville. D'aucuns, relayant les peurs de certains commerçants, faisaient une lecture erronée et maximaliste de l'aire figurant en jaune sur la carte. Il n'est pas question d'y voir une fermeture totale du centre-ville à la circulation automobile, mais une réflexion pour un aménagement de qualité, évitant la circulation parasite et permettant l'établissement d'itinéraires piétons agréables, si possible hors trafic.

Pour la majorité, c'est l'occasion de dynamiser la ville, pour les habitants et les visiteurs. C'est un instrument pour garantir un développement de la vie urbaine et éviter un exode des habitants et des activités commerciales.

Pour certains, l'aménagement de zones piétonnes ne peut se faire que si l'on construit des parkings supplémentaires, mais on leur fait remarquer que Genève est la ville de Suisse qui compte le plus de places de parc au centre-ville, il est simplement impossible d'assurer une place pour chaque voiture.

Quant à une zone piétonne ouverte au trafic la nuit, personne n'y est franchement opposé, mais tous soulignent la difficulté de contrôle, et le conseiller d'Etat chargé de la police avertit qu'il ne disposera pas du personnel nécessaire pour faire des contrôles.

Dans les quartiers périphériques, les aménagements sont attendus avec plus d'enthousiasme, de nombreux habitants attendant des lieux conviviaux, pour des rencontres informelles.

De manière plus générale, plusieurs commissaires s'inquiètent de l'interface zone piétonne et transports publics. A l'unanimité, une recommandation a été adoptée, qui invite à être spécialement attentif à ce problème.

Discussion sur le volet 3: facilitation du mouvement piéton

Ce volet poursuit le concept de la première réflexion sur le plan piétons voté le 12 mars 1996 par le Conseil municipal et accepté alors à la quasi-unanimité.

C'est le concept de rues commerçantes qui a le plus suscité la controverse. En effet, plusieurs de ces rues étant situées sur des pénétrantes routières, certains craignent que les aménagements de passages piétons supplémentaires n'y créent des ralentissements. Pourtant, le boulevard Georges-Favon, signalé par le conseiller administratif comme exemplatif, inquiète plutôt les tenants de la diminution du trafic!

Quant à l'amélioration de carrefours, on peine à comprendre ce qui suscite tant d'ire de la part des opposants, car c'est le bon sens qui commande de mieux tenir compte des piétons, de coordonner le temps de passages des différents feux afin de limiter les attentes dangereuses au milieu de carrefours.

L'amélioration de l'entrée des parcs et les kits-écoles ne posent pas de problèmes, de même que le souci de sécuriser les déplacements des personnes âgées qui sont en situation de fragilisation, car en permettant à ces gens de pouvoir se déplacer on leur offre la possibilité de garder une certaine intégration.

Discussion sur le volet 4: éliminer les obstacles aux piétons

La discussion a porté sur une question très idéologique: la possibilité d'expropriation par le biais d'une procédure de plan localisé de chemin piétonnier. Dans les faits, elle ne sera utilisée qu'en dernière extrémité, vu la lourdeur de la démarche.

Discussion sur le volet 5: modération du trafic à l'échelle du quartier

Il s'agit d'un concept nouveau par rapport aux premières moutures du plan piétons. En effet, diverses mesures de circulation ont déjà été prises, mais il est important maintenant de les unifier dans les différents quartiers, ce qui permettra d'avoir les mêmes repères, qui de ce fait seront sans doute mieux respectés.

Le découpage, basé sur le plan Circulation 2000, définit des poches à l'intérieur desquelles on coordonne les différentes mesures, ce qui permet de clarifier les zones 30 km/h. Certains commissaires s'étonnent que l'on ne sache pas où ces mesures s'appliqueront. En fait, il s'agit d'un principe qui sera décliné au fur et à mesure des demandes. Contrairement à ce qui a souvent été prétendu, la diminution de la vitesse n'entraîne pas la diminution de la fluidité et encore moins du débit (les distances entre les véhicules étant réduites).

Certains commissaires se demandent s'il est possible d'avoir une zone piétonne à l'intérieur d'une zone 30 km/h; il leur est répondu par l'affirmative.

Discussion générale

Lors de la discussion générale, un commissaire libéral propose une motion préjudicielle (cf. annexe 1), qui propose de faire une nouvelle version du plan piétons. Evidemment, présentée le jour du vote, après une année et demie de discussion, cette proposition avait peu de chance d'aboutir. Sur le fond, elle pose quand même une question intéressante, qui a en fait traversé plusieurs groupes politiques ou personnes intéressées aux problèmes de mobilité. C'est la question d'un réseau de cheminements en site propre pour les piétons, reliant les principales destinations piétonnes. Certains reprochant au plan piétons de ne pas hiérarchiser assez les rues, tout étant finalement mis sur le même plan. Mais cette option ne résiste pas à une analyse un peu plus fine; les divers lieux à relier entre eux sont, dans une ville aussi dense que Genève, si nombreux, si proches, que l'on arrive aussi à ce réseau arachnéen, constitué par l'ensemble des rues de la ville.

S'il faut hiérarchiser, c'est à partir du mode de déplacement qu'il faut réfléchir, et c'est bien le piéton qui doit retrouver sa place primordiale. C'est pourquoi cette motion préjudicielle, jugée inopportune, a été refusée.

Cependant, pour certains, ce plan reste une suite de chicanes pour automobilistes, et ils persistent à ne voir dans le piéton qu'un avatar de l'automobiliste. Ils pensent que ce plan rendra Genève invivable et peu accueillante. D'autres, au contraire, pensent que l'application de ces mesures fera de Genève une ville attrayante, où les commerces seront bien achalandés et où les touristes auront du plaisir à rester.

Tout le monde s'accorde cependant pour dire qu'il faut une large concertation, avant la mise en œuvre des mesures. C'est l'occasion de rappeler aux inquiets que chaque mesure d'une certaine importance passera par des crédits d'étude ou de réalisation et, par conséquent, devant le Conseil municipal.

Texte de la brochure amendée

«Volet 1: encourager la promenade

»Se promener est une activité appréciée par une part importante de la population, excellente pour la santé et significative au plan culturel et citoyen, moyen unique de découvrir et d'assimiler un territoire. Avec un paysage contrasté, où des sites très urbains sont proches de sites très verts, voire sauvages, Genève offre un riche potentiel de promenades, encore sous-utilisé.

»Deux lignes d'action encouragent la promenade: des aménagements et une promotion.

»Des aménagements

»Des promenades sont aménagées dans le cadre de projets d'urbanisation (projet réalisé à la campagne Masset, en cours le long du Rhône, à l'étude sur Tulipiers-Allières). Des parcours existants sont valorisés (projet «Fil du Rhône», concours sur les berges de l'Arve par l'Institut d'architecture, etc.). Le réseau des parcs est complété, dans le cadre de projets d'urbanisation (par exemple Beau-Soleil entretenu par le SEVE) et au gré d'opportunités (par exemple La Forêt, l'ex-stade des Charmilles, la pointe de la Jonction).

»Une promotion

»La collection des quatre promenades éditées depuis 1995 connaît un succès durable (40 000 exemplaires par promenade distribués chaque année). Ludiques, pratiques, informés, en français et en anglais, les quatre plans-guides conduisent de nombreux habitants, visiteurs et touristes à découvrir la ville de Genève, son urbanisme, ses monuments et ses espaces verts. Deux promenades impliquent des communes voisines (Carouge, Grand-Saconnex).

»Le projet est de compléter la collection par au moins cinq nouvelles promenades. D'ores et déjà, plusieurs guides sont envisagés: Perle-du-Lac - passerelle de Chèvres, rives de l'Arve, Genève-Plage - Lancy. *On proposera aussi quelques promenades plus urbaines.** Certains itinéraires ont des maillons manquants: leur réalisation nécessitera la création de chemins, qui pourra s'effectuer dans le cadre de projets d'urbanisation ou d'opérations foncières.»

* Accepté à l'unanimité.

«Volet 2: valoriser des lieux, des places par quartier

»Dans un monde où l'épicerie de quartier est remplacée par la station-essence-épicerie, où la poste, la banque, le cinéma... tendent à quitter la ville pour des «drive-in» ou «centres» périphériques accessibles principalement en voiture, *il est impératif d'améliorer l'offre de lieux de rencontre pour piétons en les rendant aisément accessibles et attrayants.**

»Cette évolution produit de nouveaux besoins: *notamment en matière d'aménagement du territoire qui favoriserait la vie en ville et la cohabitation harmonieuse des différents usagers du domaine public.*** La vie sociale de la population en dépend – notamment celle des personnes âgées, comme en a témoigné vigoureusement l'histoire de la fermeture de la poste de Saint-Jean – ainsi que l'appropriation démocratique de la ville par ses habitants.***

»Trois lignes d'action sont développées: centre-ville, places et squares et autres lieux piétons.

»Centre-ville

»Le projet *d'aménagement de places exclusivement piétonnes***** au pied de la Vieille-Ville et au centre rive droite doit se concrétiser.

»Places et squares

»Les projets sur des places emblématiques, surchargées d'enjeux, sont assurément complexes. Dans chaque cas, la Ville fait valoir les droits des piétons: réaménagement de places existantes (par exemple Augustins) et création de places dans les nouveaux quartiers.*****

»Autres lieux piétons

»La rencontre au quotidien n'exige pas de grands espaces, mais s'effectue plus favorablement dans de petits espaces bien aménagés. Les rues commerçantes sont à rendre plus accueillantes pour les piétons.***** Bien des lieux en panne, expropriés par d'autres usages (stationnement, dépôt, chantier...) présentent un important potentiel d'espace public et sont à rendre aux piétons.*****

»*D'une manière générale, tout nouvel aménagement fera l'objet d'une large consultation, notamment avec les habitants, particulièrement les personnes handicapées et les commerçants du quartier concerné.* (Nouveau, accepté par 13 oui et 1 abstention.)

»*En aucun cas, une priorité ne sera accordée aux piétons par rapport aux espaces de circulation des lignes importantes des transports publics.* (Nouveau, accepté par 13 oui contre 1 non.)»

* Remplace «l'offre de lieux de rencontre pour les piétons en ville tend à se réduire à une peau de chagrin» (accepté à l'unanimité).

** Ajouté, par 7 oui et 6 abst.

*** Supprimé «il est significatif que 200 000 piétons soient venus à Plainpalais le 31 décembre dernier», jugé dépassé et anecdotique, amendement accepté par 11 oui, 1 abst.

**** Remplace «le projet d'extension du secteur à priorité piétonne», accepté par 7 oui et 6 abst. La deuxième partie de la proposition est refusée par 6 non, 6 oui et 1 abstention. Elle proposait d'ajouter après «zones piétonnes» «complémentaires aux zones à trafic prioritaire et aux parkings donnant accès auxdites zones piétonnes».

***** Proposé au § 5 d'ajouter à la fin «tout en les gardant facilement accessibles par d'autres modes de transport». Cet amendement est refusé par 6 non, 6 oui, 1 abst.

***** Proposé «tout en favorisant l'accès à la périphérie par d'autres modes de transport d'entente avec les commerçants concernés», amendement refusé par 8 non, 6 oui.

***** Proposition de remplacer «sont à rendre aux piétons» par «sont à rendre aux différents usagers du domaine public» refusée par 7 non, 7 oui.

«Volet 3: faciliter les mouvements piétons

»La traversée à pied de nombreux carrefours de Genève est une expérience pénible (bouton-poussoir, longue attente, feu suivant non coordonné...), ce qui incite bien des piétons à prendre des risques. De même, bien des trottoirs étroits et encombrés sont dangereux et malcommodes.*

»La première étape du plan piétons a obtenu que le piéton soit reconnu comme un acteur à part entière dans les questions de circulation. Cette reconnaissance doit être renforcée par quatre lignes d'action, s'ajoutant aux mesures classiques sur le réseau des rues de quartier.

»Carrefours

»Les piétons doivent prendre une meilleure place dans l'ordre des priorités qui, aux carrefours, commande le réglage des feux, dominé jusqu'à présent par la fluidité du trafic automobile. Des solutions existent (par exemple carrefour

Sainte-Clotilde-Carl-Vogt). De nouveaux standards sont à élaborer, tester et appliquer (temps, enchaînements, diagonales, etc.).

»Rues commerçantes

»Une rue commerçante doit pouvoir se traverser en de nombreux points (nombreux passages piétons ou abaissement général des vitesses). Elle doit offrir des coins où s'arrêter, des bancs où s'asseoir, où poser un paquet, téléphoner, bavarder, profiter de l'animation...

»Ecoles

»Les dispositifs de sécurité à la sortie immédiate des écoles (kit-école, par exemple) doivent être complétés par la création d'itinéraires sûrs – seule alternative crédible à l'accompagnement de l'enfant en voiture par souci de sécurité.

*»En principe, aucun cheminement piétonnier ne se situe à l'intérieur de périmètres scolaires.***

»Entrées de parcs

»L'entrée dans un parc est un autre lieu de concentration de piétons à valoriser, souvent à élargir, de façon à assurer accueil, sécurité et confort.

*»Cheminement à travers les cimetières: les cheminements piétonniers sont compatibles avec la paix des morts.****

*»De plus, toutes les mesures envisagées en faveur des piétons ne pourront être prises que si elles ne ralentissent pas la circulation des transports collectifs.*****

*»La sécurité des piétons par rapport aux autres usagers des espaces qui leur sont dévolus doit être assurée, en particulier en ce qui concerne les moyens de déplacement individuels rapides qui ne sont ni des jouets, ni des véhicules.*****»*

* Supprimé (7 oui / 1 non / 6 abst.): «De telles conditions dévalorisent l'état de piéton et incitent à se déplacer plutôt en voiture.»

** Nouveau, accepté (10 oui / 3 non / 1 abst.). Synthèse de divers amendements faisant état de problèmes de passages dans les préaux.

*** Accepté (7 oui / 6 abst.), fait suite à la proposition du Conseil administratif d'ouvrir le cimetière des Rois.

**** Nouveau, accepté (12 oui / 2 abst.).

***** Nouveau, accepté (13 oui / 1 abst.). Un peu pompeux, pour parler des trottinettes, rollers, patins, etc.! Ce problème va être pris en compte par une loi fédérale.

«Volet 4: éliminer les obstacles aux piétons

»Cheminant lentement, le piéton aime les parcours continus, les raccourcis, les chemins de traverse... et déteste les impasses qui l'obligent à faire demi-tour. Les nombreuses rues des centres-villes, aux îlots serrés et aux cours semi-publiques, sont faites pour lui.*

»Après s'être attaché en première étape aux obstacles les plus évidents, le plan directeur des chemins pour piétons recense systématiquement les problèmes à résoudre** sur l'ensemble du territoire communal.

»Obstacles localisés

»Plusieurs types d'obstacles localisés sont à débloquent: des coupures fonctionnelles (par exemple projet de passerelle sur voies CFF à Sécheron), géographiques (par exemple franchissement de l'Arve à la Gravière, dénivélé de la falaise de Champel) ou foncières (parcelle privée non franchissable aux Allières).

»Création d'une maille piétonne

»La création en périphérie d'une maille piétonne comparable à celle du centre-ville peut s'effectuer de deux manières:

- dans le cadre de projets d'urbanisme (comme dans le quartier des Tulipiers où le chemin Frisco s'inscrit dans une maille serrée de chemins piétons);
- au cas par cas. La mise en place de servitudes de passage ou la cession de chemins privés peuvent s'effectuer par négociation à l'amiable ou par la procédure du plan localisé de chemin piétonnier (PLCP), dotée d'une déclaration d'utilité publique ouvrant une possibilité d'expropriation, sur la base des besoins recensés par le présent plan directeur.»

* Supprimé (8 oui / 6 non) «← au contraire des périphéries urbaines dont les rues rares et les grandes parcelles clôturées lui sont hostiles et impliquent presque inévitablement le transport motorisé».

** Refusé (7 non / 4 abst.) de modifier la fin comme suit: «recense systématiquement les problèmes à résoudre *au centre-ville*». En effet, c'est surtout en périphérie qu'il faut créer des cheminements.

Sont proposés ensuite par le Parti libéral une série d'amendements visant à empêcher des cheminements sur terrain privé. Tous ces amendements ont été refusés, notamment parce que la loi fédérale et cantonale prévoit cette possibilité.

«Volet 5: modérer le trafic à l'échelle de quartiers

»Diverses mesures de modération de la circulation ont été testées et mises en place en ville de Genève. Elles ne sont pas critiquables en elles-mêmes, mais par

leur échelle d'application. Chaque mesure se limite à un périmètre très restreint, les périmètres modérés étant discontinus. Passant rapidement d'un régime de circulation à un autre, les automobilistes tendent... à passer outre!

»Il faut passer à une échelle supérieure. La modération du trafic doit s'appliquer à l'échelon de quartiers plus importants: les secteurs délimités par les axes à fort trafic du réseau principal. Cette généralisation est le seul moyen de produire une règle claire, c'est-à-dire ayant les meilleures chances d'être respectée: dès qu'un automobiliste quitte le réseau principal, il sait qu'il entre dans un quartier où la circulation est modérée et adapte sa conduite en conséquence.

»Deux lignes d'action sont développées: dans les quartiers et sur le réseau principal.

»Dans les quartiers

»La panoplie des mesures de modération (zone 30, rue résidentielle, sens uniques, impasses, etc.) est à utiliser, selon les quartiers, pour ramener le trafic à un niveau plus compatible avec les circulations piétonnes (sécurité, nuisances). Elle complète les mesures localisées du volet 3 «faciliter les mouvements piétons».

»Sur le réseau principal

»Sur les voies à fort trafic, la sécurité des piétons est à renforcer (par exemple par des traversées avec refuges ou feux qui réduisent le risque d'accident de 36% à 4%).

»Il est impératif d'améliorer la sécurité des passages pour piétons existants en se référant aux rapports d'accidents.»*

* Nouveau, accepté par 13 oui, 1 non, justifié par le fait qu'il vaudrait mieux agir avant l'accident!

Cependant, plusieurs commissaires de l'Entente craignent que des mesures en faveur des piétons, notamment des passages piétons supplémentaires, ne ralentissent le trafic. Ils proposent plusieurs amendements qui veulent conditionner les mesures à la fluidité du trafic. Ces amendements sont refusés.

Amendements sur le plan et sa légende

Il est proposé d'enlever la référence à Circulation 2000, qui n'est pas toujours univoque, mais cet amendement est refusé par 7 non contre 7 oui.

Il est accepté à l'unanimité de rajouter la mention «tronçon piéton» dans l'énumération des mesures qui peuvent être prises sur les réseaux de quartier, cela pour éviter de surcharger le plan par des indications de zones piétonnes minuscules.

De même il est accepté à l'unanimité d'ajouter «notamment» à la légende sur les cheminements en site propre: «Principaux cheminements sur domaine public ou privé permettant *notamment* l'accès à des équipements publics ou permettant de relier des espaces publics.» Cela pour élargir le champs des cheminements en site propre.

La commission vote ensuite une série d'amendements proposés suite à l'enquête publique:

- a) indiquer sur le plan le 10-12 Villereuse comme place à créer (7 oui / 6 non / 1 abst.);
- b) remplacer l'indication «réseau primaire» pour la rue Moïse-Duboule par l'indication «rue de quartier» (7 oui / 3 non / 4 abst.). Cette demande fait suite à la mise en zone 30 km/h de cette rue;
- c) remplacer l'indication «réseau primaire» de la rue Hans-Wilsdorf et du pont de l'Ecole-de-Médecine par l'indication «rue de quartier» et faire l'inverse pour les rues des Ronzades et du Grand-Bureau. Cela conformément aux décisions intervenue pour le quartier des Acacias (10 oui / 4 abst.);
- d) indiquer une place à créer à la Queue-d'Arve pour le futur Jardin Robinson, et une liaison piétonne avec la rue François-Dussaud;
- e) par ailleurs, la suppression de plusieurs rues commerçantes de quartier a été demandée:
 1. accepté pour la rue de Lausanne (8 oui / 6 non), le boulevard du Pont-d'Arve (8 oui / 6 non), l'avenue Pictet-de-Rochemont (7 oui / 6 non / 1 abst.);
 2. refusé pour la rue de la Servette (7 non / 7 oui), la rue de Carouge (7 non / 6 oui / 1 abst.), le boulevard Carl-Vogt (6 non / 6 oui / 2 abst.), le boulevard Georges-Favon (7 non / 7 oui), l'avenue de Champel (8 oui / 6 non), le chemin Frisco (6 non / 3 oui);
- f) un amendement concernant la place Sturm a été accepté par 7 oui, 6 non, 2 abst. *Cet amendement proposé par défi ou dépôt a été accepté, malgré son incongruité. En effet, le Conseil municipal ainsi que le Grand Conseil ont accepté à une large majorité le déclassement de la parcelle. De plus, comble de l'absurdité, le plan ayant été dessiné avant ces décisions, il maintenant cette parcelle en zone verte! La seule façon de s'en sortir honorablement serait de mettre la place Sturm en orange sur le plan, avec la légende «place à créer»;*

- g) finalement, un amendement concernant le quartier de Saint-Gervais a été adopté, demandant de supprimer la mention «aire à priorité piétonne» (jaune) pour la remplacer par la notion de «rue commerçante», mais en fait cela ne correspondait pas à la volonté de la majorité de la commission. C'est pourquoi, après réflexion, c'est l'indication «rue de quartier» qui a été choisie. *C'est par souci d'honnêteté que la rapporteure indique ce vote, car on n'en trouve plus trace dans les notes de séance. De plus, c'était un vote défi ou repréailles concernant la commission ad hoc Saint-Gervais, car dans les faits tout le monde s'accorde à dire que ce quartier se prête particulièrement bien à un zone piétonne ou de flâne.*

Vote final

Les correctifs du plan sont intégrés sur le plan. Le plan et la brochure amendés sont acceptés par 8 oui (2 Ve, 2 AdG, 2 S, 1 R, 1 DC), 4 non (3 L, 1 R) et 1 abstention (DC).

PROJET DE RÉSOLUTION AMENDÉE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 et son ordonnance du 26 novembre 1986;

vu la loi L 1 60 d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 décembre 1998;

vu l'article 30 A, lettre f), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu le projet de plan directeur des chemins pour piétons daté de mars 2000;
sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article unique. – Approuve le plan directeur communal des chemins pour piétons révisé et amendé ainsi que la brochure amendée.

Annexes: – motion préjudicielle proposée en commission par M. Jean-Marc Froidevaux (L)
– communiqué de presse

Projet de motion préjudicielle de M. Jean-Marc Froidevaux

Le Conseil administratif est invité à proposer une nouvelle version du plan piétons qui identifie:

0. les bâtiments publics et privés qui déterminent un important flux de piétons, soit, notamment, les écoles, les lieux culturels, les lieux cultuels, les hôpitaux, les résidences accueillant des personnes à mobilité réduite, les principales administrations publiques;
1. les zones d'important chalandage déterminant un usage par les habitants de la ville et des communes genevoises;
2. les zones de chalandage comportant principalement un commerce de proximité;
3. les principaux lieux de transbordement des usagers des transports publics;
4. les parkings publics.

Cela fait:

0. prévoir et réserver des zones piétonnières dans les zones d'important chalandage;
1. prévoir des améliorations significatives du confort des piétons (*Flanier Zonen*) dans les autres zones commerciales qui s'y prêtent;
2. prévoir et réserver des places piétonnières dans les quartiers résidentiels et y prévoir des aménagements autorisant le divertissement (kiosque à musique, jeux d'enfants, sanitaires et points d'eau, notamment);
3. établir des itinéraires sûrs et directs reliant les zones résidentielles aux écoles, y compris passages sous ou sur voies pour les écoles situées en bordure de route à grande circulation (exemple: école des Crêts-de-Champel);
4. établir des itinéraires sûrs des parkings vers les stations de transports publics attenantes;
5. établir des itinéraires piétonniers attractifs des quartiers résidentiels vers les zones d'important chalandage;
6. établir des itinéraires piétonniers exempts de toutes barrières architecturales dans les zones à proximité des résidences accueillant des personnes à mobilité réduite vers les stations de transports publics;
7. les quartiers résidentiels;
8. les principaux axes de circulation.

En outre:

- définir un statut pour les usagers dits «écomobiles» adapté à chacune de ces zones, soit les vélos, patins à roulettes, trottinettes ou autres inventions à attendre dans ce domaine;
- définir un statut pour l’usage de ces lieux et itinéraires par les animaux domestiques.

