

31 mai 2001

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion de M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon, MM. Guy Savary et Jean-Charles Lathion, renvoyée en commission le 30 septembre 2000, intitulée: «Pour des quais sympa... pour toujours».

Rapporteur: M. Jean-Pierre Lyon.

La commission s'est réunie au cours de deux séances, soit le 3 avril et le 8 mai 2001, sous la présidence de M^{me} Alexandra Rys.

Au nom de la commission, je remercie notre secrétaire M^{me} Yvette Clivaz Beetschen pour la prise des notes de nos séances, notes qui sont très importantes.

Rappel de la motion

Considérant que:

- les quais de la rade de Genève sont les fleurons du lac;
- les quais contribuent grandement à la qualité de vie en ville de Genève;
- la circulation automobile réduit les possibilités de promenades en toute sécurité;
- la réputation historique et urbanistique de la ville de Genève tient en grande partie à son lac et à ses quais,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à étudier, en collaboration avec le Canton, la possibilité de rendre définitivement les quais aux promeneurs en envisageant des aménagements visant à accorder la priorité à la circulation piétonnière et à dissimuler la circulation automobile par la construction, par exemple, de tunnels aux endroits les plus engorgés.

Séance du 3 avril 2001

Audition des motionnaires

M^{me} von Arx-Vernon déclare que l'aménagement des quais est un sujet sensible. Les motionnaires proposent un projet romantique et utopique mais qui s'inscrit dans la vie pragmatique à Genève. Il est connu que les quais et la rade sont un fleuron de Genève. Les touristes viennent de loin pour se promener sur ces quais qui sont bien encombrés de bateaux et autres accessoires et dénaturés

par le fait que les voitures sont de plus en plus polluantes et envahissantes. Les motionnaires estiment que la circulation automobile ne permet pas de se promener en toute sécurité et de profiter des avantages de ces quais fleuris. Ils ne sont pas les premiers à vouloir enterrer les voitures. Cela s'est déjà fait dans d'autres villes. Ils demandent qu'une étude soit faite dans ce sens afin de redonner aux quais de Genève la place qu'ils méritent et que la vie soit plus agréable sur leur trajet grâce à un véritable espace piétonnier.

Une commissaire demande si un périmètre a été défini.

M^{me} von Arx-Vernon indique que la motion concerne les quais Gustave-Ador et Wilson, sans le pont du Mont-Blanc.

Une commissaire regrette de constater qu'il y a, sur les quais, un chantier naval éternel et elle relève que ce sont toujours les mêmes bateaux qui y stationnent.

Une commissaire se rappelle qu'une motion à ce sujet avait été déposée par M. Winet.

M^{me} von Arx-Vernon trouve qu'il serait préférable de faire stationner les bus plus près de la Vieille-Ville et de débarrasser les quais des implantations anarchiques. Elle relève que la motion demande autre chose. Il s'agit d'étudier la construction d'un souterrain pour y faire passer les voitures, de manière qu'il n'y ait plus de coupure entre le lac et les maisons.

Un commissaire indique qu'il y avait eu un projet privé pour réaliser un parking lacustre en U.

Un commissaire précise que ce projet avait été présenté lors de la rénovation du Palais Wilson.

Une commissaire demande si les motionnaires ont une idée du coût. Elle se souvient que le projet de parking vers le Palais Wilson avait été refusé à cause de la station de pompage qui se trouve à proximité.

M^{me} von Arx-Vernon dit que les motionnaires émettent une volonté politique et qu'ils n'ont pas abordé la question du coût. Elle pense que l'on peut se faire une idée de celui-ci sur la base des travaux que M. Fischer a signalés.

Un commissaire se souvient qu'il y avait eu une proposition de l'Entente après le refus de la traversée de la rade et dans l'idée de rechercher une autre solution. Pour sa part, il ne conçoit pas un tel projet sans traversée de la rade.

M^{me} von Arx-Vernon explique qu'il s'agit de faire la même chose que maintenant, mais dessous. Il ne s'agit pas de refaire une traversée de la rade, mais un tunnel.

Un commissaire voudrait savoir si les motionnaires sont au courant de l'état des études qui se font et s'ils ont fait l'état des lieux. Il demande si une réflexion sur la possibilité de renvoyer la circulation des quais ailleurs a été envisagée.

M^{me} von Arx-Vernon ne doute pas qu'il y a des projets qui concernent les quais et qu'il y a d'autres méthodes pour détourner la circulation. Elle explique que les motionnaires n'ont pas envie de diminuer le nombre de voitures mais de faire en sorte que la qualité puisse être augmentée là où elle peut l'être. Elle trouve que le moyen proposé est rationnel et esthétique, mais qu'il est coûteux. Elle pense que c'est quelque chose qu'il faut étudier.

Audition de MM. Michel Ruffieux, directeur de la Division de l'aménagement et des constructions, et Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

M. Ruffieux indique que les quais sont l'une des préoccupations de la Division de l'aménagement et des constructions et que celle-ci s'était déjà penchée sur la question en 1999. A l'époque, la division avait envisagé d'organiser un concours, mais cette opération nécessitait un peu de préparation, car elle touchait énormément de problèmes qu'il fallait hiérarchiser. Le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement a constitué un groupe de travail pour aborder ce problème. Il faut définir quel type de circulation et d'accès l'on veut autoriser sur les quais et pour qui. Il faut éviter la pollution que peut engendrer le travail sur les bateaux. Il faut aussi préserver le rôle d'activités liées au lac. Il y a également un usage abusif fait par les marchands saisonniers qui prennent de plus en plus de place et pour lesquels il faudrait une solution rationnelle et élégante sans gêner la vue du lac. Le groupe de travail réunit des représentants d'usagers et des personnes de tous les services concernés. M. Ruffieux pense qu'un crédit pourrait prochainement être présenté au Conseil municipal.

M. Gfeller montre un certain nombre de photos inventoriées par un stagiaire. Il explique les différents types de propriété et les régimes. Il rappelle que, à l'époque de l'urbanisation des quais, cela n'était pas une opération publique mais privée. On distinguait les quais hauts avec vue et le quai marchand pour les activités. Lors du comblement du lac, le Jardin anglais, sur l'ancien port, est devenu propriété de la Ville de Genève qui a toute la promenade haute. L'Etat a tout de même gardé une partie de la gestion. Il y a le Service des amarrages, le Service des lacs et cours d'eau.

En 1986, un plan de site concernant tous les immeubles de la rade a été fait, plan que les responsables municipaux de l'aménagement souhaitent pouvoir compléter par des indications d'aménagement, voire un cahier des charges qui définirait le mobilier urbain. Ils pensent pouvoir développer ce document par une interview très soignée de chaque gestionnaire de la rade pour établir un diagnostic

qui va permettre une série d'interventions et qui va être différencié selon les parties du développement urbain. Il faut surtout que les interventions soient coordonnées et en application du plan de site.

Un commissaire voudrait savoir quel est le pouvoir d'intervention de la Ville de Genève dans ce secteur, notamment par rapport à la proposition faite d'intervenir sur un axe prioritaire.

M. Ruffieux déclare qu'au niveau du trafic la Ville de Genève ne peut rien faire sans un accord avec l'Office des transports et de la circulation et le Département de justice et police et des transports et une mise à l'enquête publique.

M^{me} von Arx-Vernon trouve que le travail élaboré par le stagiaire et présenté par M. Gfeller est exemplaire et elle voudrait avoir ce document. Elle voudrait savoir s'il y a des projets par rapport à l'enterrement de la circulation.

M. Ruffieux indique qu'il y a eu deux sortes de tentatives. Il y a vingt ans, une étude faite par M. Jacques Auberson avait proposé la fermeture des quais et un report de la circulation sur les voies périphériques, ce qui aurait pu être réalisable avec une traversée de la rade au Vengeron. Un autre projet avait été la mise en sous-sol des voitures devant le Palais Wilson. En 1984, le Conseil municipal avait voté un crédit de construction pour faire une trémie, puis l'avait annulé. Il était trop difficile de les faire passer devant le Palais Wilson, car il y a la conduite d'eau des Services industriels de Genève qui va jusqu'à la station et qui fournit l'eau pour toute la ville.

M^{me} von Arx-Vernon reconnaît que le projet présente une certaine complexité mais ajoute qu'elle n'a pas l'impression qu'à Paris les trémies qui ont été construites ont coupé la qualité des relations entre les gens. Si cela est fait dans le respect de l'environnement, cela peut apporter une qualité de vie supplémentaire. Elle pense que l'on peut réfléchir sur une entrée lointaine et respectueuse des quartiers.

Un commissaire aimerait recevoir les différents documents que MM. Ruffieux et Gfeller ont montrés. Il s'étonne que sur les quais des bateaux soient toujours en chantier et il trouve que cela devrait se faire uniquement durant l'hiver et que le reste du temps les quais devraient être libres.

M. Ruffieux explique que la vocation du quai marchand s'est transformée, car les activités professionnelles sont très faibles. Il reste la plaisance. Il pense que cela fait partie de l'image du quai d'avoir des endroits où les gens travaillent sur leur bateau. Il indique que les rapports sont délicats. Il faut se mettre d'accord avec les gestionnaires de l'Etat et que le Conseil administratif parle d'une seule voix face au Conseil d'Etat. Pour les voitures, l'idée est d'autoriser le déchargement, mais qu'ensuite elles doivent se garer ailleurs. Pour les quais hauts, la Divi-

sion de l'aménagement et des constructions souhaite mettre de l'ordre dans l'usage de l'espace public par tous les stands de glaces et veut construire des éléments qui seront mis en place et loués aux exploitants.

Une commissaire trouve que l'on pourrait régler le problème de la circulation d'une façon douce en mettant des feux et des seuils de ralentissement.

M^{me} von Arx-Vernon estime que des seuils de ralentissement ne rendront jamais l'esthétique et un aspect totalement libre et sécurisé.

M. Ruffieux pense que ses services ne peuvent pas attendre une solution lourde pour traiter le problème des quais, mais qu'ils doivent déjà intervenir à court terme pour que ces espaces deviennent quelque chose de sympathique.

Discussion

M^{me} Rys demande s'il y a des désirs d'audition.

M^{me} von Arx-Vernon souhaite entendre un responsable de la gestion de la rade, l'ingénieur de la circulation et voir le projet prévu devant le Palais Wilson.

Séance du 8 mai 2001

Audition de M. René March, directeur de GEOS Ingénieurs Conseils SA

M. March a compris que les motionnaires souhaitent rendre les quais aux promeneurs et dissimuler la circulation. Il relève que dissimuler les voitures dans des tunnels ou des tranchées couvertes revient à concentrer la pollution, qu'il faut faire ressortir aux extrémités, ce qui, en ville, est un sujet particulièrement sensible. Il déclare que cela représente une première difficulté qui parle plutôt en faveur d'ouvrages courts. Ceux-ci ne dissimulent toutefois pas la circulation, qui va demeurer visible sur une grande partie de la longueur. D'autre part, il fait remarquer que ces ouvrages devraient être construits à 5 ou 6 mètres de profond sur les remblais du lac et des terrains très mous. Ce sont des régions où les sols sont difficiles et sur lesquels il faut travailler par petites sections, ce qui représente de longs travaux et le risque de constater un tassement des immeubles voisins. Il est obligé de dire assez clairement que de tels travaux sont difficiles, longs et coûteux et qu'ils représentent des risques.

Il y a une autre difficulté du fait que le long de la rive arrivent toutes les eaux claires des rues adjacentes. Pour amener ces eaux jusqu'au lac, il faudrait faire des siphons, siphons qui doivent être nettoyés régulièrement.

La présidente dit que, si elle a bien compris, plus le tunnel est long, plus la pollution est concentrée aux extrémités. Elle demande quels compromis pourraient être proposés vu les difficultés techniques. Elle voudrait savoir s'il est possible de déterminer des zones et de dégager l'espace pour les piétons sur 100 mètres.

M. March estime que, en pratiquant de la sorte, l'on résoudrait une partie du problème. Il pense, par exemple, à l'espace qui se trouve en face du Palais Wilson.

Un commissaire demande s'il connaît en Suisse des lieux où de tels travaux, par tronçon, ont été réalisés et leur coût.

M. March explique que, pour évaluer le coût, l'emplacement est déterminant, comme les liaisons à assurer. Il fait remarquer que chaque trémie viendrait couper les liaisons latérales qu'il faudra rétablir plus loin. Il signale que, compte tenu de l'alimentation pour l'usine du Prieuré et une sortie en direction de la Coulouvrenière, l'on ne peut pas plonger avant cette section. Il sait que la ville de Nice s'est beaucoup penchée sur ces problèmes, car elle a envisagé de faire un passage au-dessus de la promenade des Anglais.

Un commissaire pense à quelque chose en tunnel, mais beaucoup plus profond.

M. March dit que si on allait profond on passerait plutôt sous le lac, car autrement il y a trop de servitudes.

Un commissaire s'inquiète de savoir si l'on ne pourrait pas rencontrer les mêmes problèmes survenus à Neuchâtel lors de la traversée

M. March rappelle que l'on se trouvait à Neuchâtel dans du calcaire jaune que l'on ne connaît pas à Genève. Il y a eu des problèmes d'infiltration, mais ils doivent être considérés comme marginaux par rapport à Genève.

Une commissaire demande quel quai et quel tronçon il pourrait conseiller.

M. March dit que tout est possible sur le plan technique, mais il rappelle qu'il s'agit d'un mauvais sol et qu'il y a de la circulation dans les deux sens.

Un commissaire pense que l'on pourrait aller derrière le Palais Wilson et passer le long des Pâquis.

M. March rappelle que pendant les travaux d'agrandissement du Casino l'on a constaté que les immeubles de la rue Plantamour s'étaient tassés de 14 cm. Il recommanderait fermement de ne pas faire un tel projet.

Un commissaire voudrait savoir quelle serait la durée des travaux.

M. March répète qu'il n'est pas raisonnable d'envisager un tel ouvrage sur la longueur des deux quais. La seule possibilité est de réaliser de courts tronçons.

Un commissaire demande de quelle longueur.

M. March explique qu'il faut faire descendre et ressortir les voitures. Il faut se déterminer sur les passages que l'on admet perdre et faire une étude de faisabilité.

Un commissaire voudrait savoir de quelle longueur les trémies devraient être pour permettre le passage des transports publics.

M. March répond qu'il s'agit d'une centaine de mètres. Il trouve que l'on pourrait aussi considérer que les bus passent justement là où c'est piétonnier.

M. March termine en redisant que la solution d'un tunnel sur toute la longueur est à éviter au maximum, car cela représente une rampe de distribution de la pollution. L'idée de ne pas traiter la pollution qui se trouve à l'intérieur de la coque est une solution ancienne. Il faut confiner son flux pour le traiter de façon certaine et convenable dans une centrale.

Discussion et vote de la commission

M^{me} von Arx-Vernon relève que le projet tel qu'il est imaginé dans la motion serait difficile à réaliser. Elle pense qu'il faut plutôt retenir l'idée de faire un tunnel aux endroits les plus engorgés, par exemple au quai Wilson. Elle aimerait entendre les décideurs des grands hôtels sur ce sujet pour savoir dans quelle mesure ils seraient intéressés à avoir une grande zone de verdure devant leur établissement et participer aux travaux.

Un commissaire constate que cette motion parle d'utopie et pose des questions auxquelles on sait qu'il est impossible de répondre. Il déclare que sa réalisation serait aussi chère et utile que d'envoyer une fusée sur Mars. Il estime qu'il ne faut pas entreprendre d'auditions, car c'est un projet qui va dépasser le milliard de francs et représenter 10 millions de francs de plus par année, soit une augmentation des centimes additionnels de 50 centimes. Il pense que cela vaut la peine de bien rédiger le rapport, de telle manière que la question de l'aménagement des quais qui est posée de manière extrémiste soit vue de façon simple et rationnelle. Il fait remarquer qu'à cet endroit l'emprise des automobiles est faible et que les trottoirs sont confortables. Il y a de la place. Il estime que ce n'est pas l'endroit pour proposer la suppression des autos et qu'il serait aberrant de vouloir les enterrer sur quelques mètres. Il dit qu'il faut être raisonnable et qu'il existe des priorités.

Un autre commissaire souhaite entendre l'ingénieur de la circulation par rapport aux rues qui débouchent sur les quais et connaître le nombre d'automobiles qui y passent. Il aimerait savoir ce que les habitants pensent des voitures, qui provoquent beaucoup de nuisances, même la nuit. Il trouve que le Conseil municipal devrait davantage se préoccuper de l'éternel chantier à bateaux que l'on trouve sur les quais.

Un commissaire rappelle qu'il s'agit d'un quai marchand et que l'on a voulu conserver ce caractère. Il y a encore des entreprises qui ont un lieu d'amarrage et qui travaillent avec des barges. Il trouve la motion louable et sympathique, mais ne s'y rallie pas vu le prix. Il rappelle que la traversée de la rade représentait 1,8 km – ici il s'agit de 4 km – et coûtait nettement moins cher. Il estime que cette motion a le mérite de poser la question de la circulation et il pense que l'on reviendra sur la solution de la traversée.

Mme von Arx-Vernon rappelle que l'idée est de faire des tunnels aux endroits les plus engorgés. L'idée n'est pas de faire payer la Ville de Genève et Mme von Arx-Vernon souhaite l'audition des hôteliers pour savoir quelle pourrait être leur participation financière.

Une commissaire pense que c'est un projet très utopiste et n'en voit pas la nécessité. Elle trouve que c'est une perte de temps.

Une autre commissaire déclare que, pour les Verts, il faut supprimer la circulation et non pas l'enterrer en faisant des tunnels qui coûtent cher.

La présidente ne peut imaginer de faire disparaître la circulation des quais et estime qu'en l'absence d'une traversée il faut trouver autre chose.

Un commissaire fait remarquer que l'on peut bloquer les voitures à l'entrée et à la sortie. Il pense qu'il y a des possibilités. Il trouve que la démonstration de M. March a été éloquent par rapport à la qualité des sols. Il propose de classer cette motion.

L'audition des hôteliers des quais est refusée par 10 non (2 L, 2 R, 2 Ve, 2 S, 2 AdG/TP) contre 3 oui (2 DC, 1 AdG/SI).

L'audition de l'ingénieur de la circulation est refusée par 3 oui contre 10 non.

La motion est refusée par 10 non (2 L, 2 R, 2 Ve, 2 S, 2 AdG/TP) contre 3 oui (2 DC, 1 AdG/SI).

