

Rapport de la commission de l'aménagement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 avril 2010 en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 225 000 francs destiné aux études des mesures d'aménagement et de circulation en vue de la réalisation de l'initiative populaire IN-2 (166) «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

Rapport de M. Adrien Genecand.

La commission de l'aménagement s'est réunie le 25 mai et le 1^{er} juin 2010, sous la présidence de M^{me} Claudia Heberlein Simonett, pour étudier la proposition PR-785, renvoyée à la commission par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 18 mai 2010.

Les notes de séances ont été prises par M. Ozcan Yilmaz, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

Préambule

La proposition PR-785 est la première réponse du Conseil administratif (cf. traitement d'une initiative communale en annexe) après l'entrée en matière de ce dernier sur l'initiative populaire IN-2 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces», acceptée par le Conseil municipal lors de sa séance du 19 janvier 2010, dont le texte demandait:

«Les soussigné-e-s, électrices et électeurs dans la commune de Genève, en vertu des articles 68A et 68B de la Constitution de la République et Canton de Genève du 24 mai 1847, de l'article 36, lettres b et c, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 et des articles 85 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques du 15 octobre 1982, demandent aux autorités municipales, dans un délai de quatre ans à partir de l'acceptation de l'initiative, la réalisation de travaux fermant 200 rues ou tronçons de rues au trafic motorisé, prioritairement autour des écoles (lieux d'enseignement), des crèches, des EMS, des maisons de quartier et des établissements hospitaliers et médicaux, cela sans nuire à la desserte des transports en commun.»

Etude en commission

Présentation résumée du projet par M. Rémy Pagani, maire, M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l'aménagement, et M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, présentation PowerPoint à l'appui (cf. annexe)

Pour commencer, M. Pagani rappelle, dans son entrée en matière, que le Conseil municipal a validé l'initiative populaire «200 rues» et l'a renvoyée au Conseil administratif qui avait, à partir du 18 janvier 2010, trois mois pour proposer une mesure. Il précise que l'ensemble de la procédure d'examen de l'initiative doit être fait en vingt-quatre mois (cf. annexe traitement d'une initiative communale). A défaut, l'initiative sera soumise à la votation populaire. Il souligne que la délibération du Conseil municipal doit absolument avoir lieu le 14 novembre 2010. Il rappelle que, pour le Conseil d'Etat, cette initiative n'a pas de valeur juridique et que c'est pour cela qu'il n'a pas souhaité invalider la décision du Conseil municipal. Il précise que le Conseil d'Etat se déterminera, dès sa concrétisation, rue par rue. Il est d'avis que cela justifie d'autant plus l'étude proposée; la Direction générale de la mobilité devra étudier les rues, les mesures et le financement.

Ensuite, M^{me} Giraud présente la proposition PR-785. A l'aide d'une carte, elle explique la situation actuelle (70 zones piétonnes et 30 zones de rencontre). Elle rappelle que ces zones ont des origines diverses (demandes des riverains, motions du Conseil municipal, planification des travaux de génie civile, aménagements éphémères, construction d'équipements publics et évolution des infrastructures). Elle explique les deux procédures de réalisation de zone piétonne. Dans le cas de la procédure «classique», le projet d'aménagement est déposé devant la Direction générale de la mobilité (délivrant l'arrêté de circulation) et le Département des constructions et des technologies de l'information (délivrant l'autorisation de construire). Ces deux procédures doivent être publiées simultanément dans la *Feuille d'avis officielle* (la coordination des procédures). Si elles sont menées à terme, la réalisation peut démarrer. Avec une mise à l'enquête et une concertation en amont, cette procédure réduit les risques d'opposition.

Dans le cas de la seconde procédure «test», l'avant-projet est déposé à la Direction générale de la mobilité pour une mise à l'essai d'un an. Dans ce cas, la réalisation est réversible et dépend du bilan. Si ce dernier est favorable, le projet devient définitif et la procédure classique est reprise. L'intérêt de cette procédure réside dans le fait qu'il n'y a pas de mise à l'enquête; la Direction générale de la mobilité donne son autorisation et la concertation est faite au cours de la durée d'essai. M^{me} Giraud signale que, actuellement, la Direction générale de la mobilité est plus souple pour ce type de procédure. En ce qui concerne les enjeux de cette initiative, elle souligne qu'ils concernent, d'une part, le succès des procédures (garantir la viabilité du réseau, tous modes de déplacements confondus) et, d'autre part, le succès populaire (adhésion des milieux associatifs et des rive-

rains). Pour ce qui est des finalités de l'initiative, elle rappelle qu'il s'agit, notamment, d'offrir plus d'espaces de détente et de loisirs de proximité, de maintenir l'attractivité des espaces publics, d'encourager la cohésion sociale, d'améliorer la sécurité, de protéger l'environnement et d'améliorer la continuité des espaces publics. Elle rappelle que le crédit d'étude vise la réalisation de deux objectifs. Premièrement, il s'agira de définir les 200 rues ou tronçons de rues à piétonner et les étapes de la mise en œuvre pour la concrétisation du projet. Deuxièmement, il s'agira de financer les études visant à concrétiser rapidement les interventions à prévoir pour la fermeture d'un premier lot de rues. L'objectif de ce deuxième volet d'étude est d'arriver à des demandes des prises de circulation à l'essai et de déposer des requêtes en autorisation de construire. En ce qui concerne l'organisation de l'étude, M^{me} Giraud explique qu'elle sera pilotée par le département des constructions et de l'aménagement et le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, en collaboration avec un groupe d'experts qui appuieront le travail tout au long de l'étude et un groupe de concertation. Pour ce qui est du calendrier, elle explique que la première phase (l'étude générale) démarra aussitôt le vote du crédit et qu'elle aura lieu au cours de l'année 2011. Pendant la première phase de cette étude, les résultats seront demandés de manière à engager un premier lot, une cinquantaine de rues.

Réponses aux questions des commissaires

Premièrement, un commissaire du Parti libéral fait remarquer que, selon la proposition du Conseil administratif, l'étude générale s'étale de 2010 à 2014, alors que dans la présentation de M^{me} Giraud elle s'étale de 2010 à 2011.

M^{me} Giraud lui explique que la proposition comprend l'ensemble des études. Elle précise que cela est constitué d'une étude générale qui doit se conclure dans le courant de 2011 et donner rapidement tous les éléments nécessaires pour enclencher un premier lot de rues sur lesquelles il y aura des études plus précises.

En second lieu, un commissaire radical demande s'il y aura une approche globale d'identification par quartier.

M^{me} Giraud lui répond que les mandataires seront chargés d'identifier les 200 rues en cherchant une cohérence au niveau global (sur l'ensemble de la ville), du quartier et de la rue.

Troisièmement, un commissaire d'A gauche toute! demande si la commission peut avoir la décision du Conseil d'Etat évoquée par M. Pagani, selon laquelle cette initiative n'a aucune valeur.

M. Pagani explique qu'il n'y a pas eu de décision formelle, mais des prises de contacts qui ont été résumées ainsi par les services juridiques de son département.

Il dit que l'Etat de Genève n'a pas invalidé cette initiative qui peut poursuivre son chemin. Il rappelle que son objectif est de rendre attentif la commission au fait que le chemin emprunté est extrêmement étroit, et qu'il faudra procéder de manière très prudente.

Pour M. Macherel, le Service de surveillance des communes a pris acte de la délibération du mois de janvier 2010 du Conseil municipal. Il rappelle qu'il ne l'a pas invalidée et qu'il a communiqué les délais légaux. Selon lui, on ne peut donc pas dire qu'elle n'a aucun fondement légal. Cependant, il dit que cette délibération, en tant que telle, n'est pas contraignante pour l'Etat de Genève; c'est le dépôt du premier projet de réalisation qui mettra l'Etat face à ses responsabilités, parce que les services concernés devront se prononcer et donner des autorisations.

La quatrième question vient d'un commissaire démocrate-chrétien qui observe que les zones piétonnes se trouvent dans les zones 30 km/h et qui demande s'il ne s'agit pas de dépenses inutiles.

M^{me} Giraud précise que, actuellement, il est impossible de dire où se situeront les zones piétonnes et elle rappelle que cela constitue l'un des objectifs de l'étude globale.

M. Pagani rajoute que les zones 30 km/h sont très importantes parce que les bilans montrent que leur principal acquis est d'avoir supprimé tous les accidents graves qu'a subis la population durant les dernières décennies. Il souligne que, la sécurité n'ayant pas de prix, il ne s'agit pas de dépenses inutiles.

Pour terminer, un commissaire socialiste rappelle que différentes instances seront consultées et demande qui tranchera en cas de désaccord.

M. Macherel explique qu'il ne s'agit pas de vastes zones piétonnes à grande échelle, mais des rues ou des tronçons de rues proches des écoles ou des établissements médico-sociaux. Il soutient que cela renforce la sécurité et apporte une plus grande qualité de vie. Il rajoute qu'il y aura une phase test, dont le but est de voir si la population s'approprie un espace. Il admet que le projet est compliqué, parce qu'il y a le plan directeur des chemins pour piétons, la stratégie de piétonisation du Conseil administratif et l'initiative qui propose de travailler de manière délocalisée en trouvant des poches de zones piétonnes liées à la sécurité.

M. Pagani soutient que la rue entre le parc Gourgas et l'école du Mail est le symbole de ces 200 rues piétonnes.

M. Macherel conclut en rajoutant qu'il faut procéder au cas par cas et gérer les questions d'ayants droit et des exceptions. Il soutient qu'il faut aller de l'avant et trouver des solutions dès le moment où il y a une demande émanant des associations.

Propositions d’auditions

La première proposition d’audition émane d’un commissaire libéral, qui estime qu’il faut entendre le Service d’urbanisme sur l’image urbanistique qui pourrait résulter de cet aménagement. Il suggère formellement l’audition de M^{me} Bonfanti (cheffe de la police genevoise) pour une meilleure compréhension des exigences en matière de sécurité, et du conseiller administratif M. Pierre Maudet afin de comprendre ce que les contraintes de sécurité comportent en matière de ramassage et en termes de services techniques de sécurité (en particulier les pompiers).

Ensuite, un commissaire de l’Union démocratique du centre propose l’audition de la Direction générale de la mobilité pour entendre son analyse de la situation à l’égard de cette proposition et sa position sur ce projet.

Un commissaire des Verts estime que, à l’heure actuelle, il s’agit du crédit d’étude et il soutient qu’il est donc prématuré de procéder à ces auditions. Il rappelle que l’étude analysera les questions de sécurité, l’image urbanistique et la position de la Direction générale de la mobilité.

La présidente soumet au vote les propositions d’audition.

L’audition de M. Maudet est refusée par 8 non (3 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 6 oui (1 DC, 2 L, 1 R, 2 UDC).

L’audition de M^{me} Bonfanti est refusée par 8 non (3 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 5 oui (1 DC, 1 L, 1 R, 2 UDC) et 1 abstention (L).

L’audition de la Direction générale de la mobilité est refusée par 8 non (3 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 6 oui (1 DC, 1 R, 2 L, 2 UDC).

Toutes les propositions d’audition sont donc rejetées.

Un commissaire radical, acquis à la cause, défend qu’il est essentiel d’avoir l’avis du magistrat en charge de la sécurité car, au niveau de la loi, les pompiers, notamment, doivent avoir accès aux rues. Etant donné le délai du 14 novembre, il pense qu’il ne faut pas se priver de connaître l’avis de l’Etat, d’autant plus qu’il y a le risque qu’il n’entre pas en matière sur ce projet. Il invite à avancer de manière très prudente.

Un commissaire des Verts signale que, actuellement, le service de M. Pagani travaille avec le Service d’incendie et de secours (SIS) pour des aménagements à faire. Il soutient que la volonté des zones piétonnes n’est pas d’empêcher l’accès des services de sécurité dans ces zones et il rajoute qu’il y aura des ayants droit. En ce qui concerne l’Etat, il soutient qu’il n’y a pas de risque de non-entrée en matière, parce qu’il a avalisé le plan directeur communal et le plan piétons de la

Ville. Il est acquis à la cause et ne pourra pas empêcher la Ville de respecter le droit fédéral en matière de protection de l'air et du bruit.

La présidente rappelle que les SIS et la Direction générale de la mobilité ne peuvent s'exprimer que sur des cas concrets. Elle soutient que c'est lorsque le projet entrera dans la phase des cas concrets que la commission pourra avoir intérêt à les entendre.

Un commissaire socialiste est d'avis que la commission et le Conseil municipal n'ont pas la vocation d'étudier tous les risques en matière d'accès pour les différents services municipaux pour chacun des tronçons de rues. Il soutient qu'ils ont la mission d'exprimer une intention politique. Il rappelle qu'il y avait une quasi-majorité pour réaliser 200 rues piétonnes. Il signale qu'il soumettra un amendement qui reprendra la volonté socialiste qui consistait à traduire en acte cette intention politique en associant un fonds de piétonisation. Il rappelle que, dans le cas d'espèce, il s'agit, comme dans d'autres registres, de s'entendre sur le principe et de voter un fonds en vue de la réalisation. Il dit ne pas voir l'utilité d'auditionner différents services pour s'assurer de l'hypothèse d'une réalisation d'une zone piétonne dans une hypothétique rue qui pourrait hypothétiquement satisfaire ou non un quelconque service.

Un commissaire radical signale que l'audition du conseiller administratif Pierre Maudet ainsi que celle de la Direction générale de la mobilité sont utiles pour connaître leurs intentions générales et leurs sentiments sur le plan global, et non pas sur une rue précise. Il rajoute que celle du magistrat permettra de voir la vision au niveau des pompiers et de la sécurité pour la piétonisation et celle de la Direction générale de la mobilité est demandée en fonction du plan général des rues piétonnes.

Un commissaire socialiste pense que ces auditions ne devront d'aucune manière modifier les positions des uns par rapport à l'objectif. Il doute que l'audition de M. Maudet ou d'autres magistrats puisse déboucher sur un amendement de cette proposition. Il demande de ne pas perdre de vue la finalité du mandat.

Discussion et prise de position des groupes

Tout d'abord, un commissaire socialiste déclare que son groupe soutiendra cette proposition comme cela était le cas à la séance plénière. Il précise qu'il présentera à nouveau, en commission, la proposition d'amendement socialiste présentée à la séance plénière. N'ayant pas reçu la confirmation de la rédaction juridique de celle-ci par le département des finances, il propose de voter sur le principe d'un fonds de piétonisation.

Ensuite, un commissaire libéral rappelle que le principe du fonds d'investissement est lié à des investissements à conduire dans les quatre prochaines années, selon le texte de l'initiative, et dans le courant des trente prochaines années selon d'autres. Il défend que ce fonds n'a pas d'usage et il rappelle que les investissements se votent chaque année sur la base, au demeurant, d'une enveloppe budgétaire de l'ordre de 100 ou 120 millions, qui n'est pas dépensée. Il dit ne pas voir à quel type de réalisations ce fonds est destiné et il suggère au groupe socialiste de préciser l'objectif de celui-ci. Pour lui, ce projet est politiquement vide ou inutile et, économiquement, n'ayant pas de nécessité, il ne peut qu'accroître le coût de la mise en œuvre de cette initiative, parce qu'il faudra emprunter par rapport aux investissements qu'il faudra faire, au fur et à mesure de leur efficacité. Il rappelle que les propositions d'auditions du groupe libéral ont été refusées et qu'il a été accusé d'avoir tort ou de faire preuve d'obscurantisme d'un autre siècle. Il dit que le groupe libéral en a déduit qu'il n'y avait pas de place à la réflexion et qu'il fallait voter cela tambour battant. Il déclare que, dans ces conditions, le groupe libéral ne soutiendra pas ce projet.

Le commissaire socialiste répond à l'intervention précédente et il s'excuse auprès du commissaire libéral, car il aurait dû exposer la principale motivation de la proposition de création d'un fonds de piétonisation. Il rappelle que cela a été évoqué lors de la seule et unique audition. Il explique que ce projet accommode la piétonisation de rues ou de tronçons de rues en ville de Genève avec, à la clé, quatre tranches de 5 millions de francs planifiés sur les prochaines années. Il explique que, partant de l'objectif politique des initiants et du Conseil administratif de réaliser le plus rapidement possible l'objectif politique de la piétonisation, le groupe socialiste a jugé intéressant de créer ce fonds qui serait alimenté quand les premiers projets seront prêts à être réalisés. Selon lui, ne nécessitant pas de bloquer une somme, cette opération est économiquement blanche et, politiquement, elle représente le souhait de voir ce projet se réaliser le plus vite possible. Dès lors qu'il y a un accord pour poursuivre l'objectif de piétonisation, il dit ne pas voir l'intérêt de repasser à quatre reprises devant le Conseil municipal pour voter les investissements associés à la proposition qui est votée maintenant. Pour cette raison, il soumet le principe d'un fonds de piétonisation de 5 millions qui correspond à la première tranche.

Pour continuer, un commissaire des Verts rappelle que son groupe a refusé le fonds de piétonisation en séance plénière, parce qu'il a toujours refusé de voter la réalisation du projet en même temps que l'étude. Il rajoute que l'objectif du fonds de piétonisation reste flou et que les Verts souhaitent que le financement soit utilisé pour faire des rues piétonnes et non pas pour des réalisations qui ne vont pas dans le sens de leur initiative. Il rappelle que les Verts se réjouissent de voir M. Pagani présenter la première tranche de réalisation, et ils souhaitent que les tranches de réalisation se fassent régulièrement, année par année.

En prolongement de la déclaration précédente, un commissaire des Verts rappelle que son groupe acceptera la proposition et il espère qu'elle sera votée avant l'été, de manière que l'administration municipale puisse commencer cette étude et présenter au plus tôt les éléments qui permettront de concrétiser cette initiative.

Après cela, un commissaire radical déclare que, notamment pour les mêmes raisons que celles évoquées par son préopinant libéral, le groupe radical ne votera pas le fonds de piétonisation. Tout en exprimant son regret pour les propositions d'auditions refusées, il déclare que le groupe radical votera l'initiative, à condition qu'une place de parking supprimée en surface soit compensée en sous-sol. Il souligne que son groupe est favorable à la piétonisation, mais qu'il n'acceptera jamais une suppression des places en surface sans compensation en sous-sol. Il précise que le groupe radical votera l'étude, mais s'opposera fermement si, au moment de la réalisation, il constate que le plan d'aménagement ne respecte pas la condition de compensation. Il signale que la compensation fait partie intégrante du compromis historique qu'il y a eu à Zurich, et il exprime son regret de ne pas avoir eu les chiffres sur le nombre de places de parking disponibles en ville de Genève.

Cependant, la présidente rappelle que le compromis zurichois se base sur un taux de places de parking par logement construit de 0,1 par 120 m² (1 place par 1200 m²) ; ce n'est donc pas la même base et il est difficile de faire des parallèles.

Un commissaire radical répond à sa préopinante en soulignant que le manque cruel de chiffres pour la ville de Genève ne permet de faire aucune comparaison avec Zurich, même quand il s'agit de la superficie ou du nombre de places par habitant.

Un commissaire socialiste rebondit et signale qu'il vient de déposer une demande écrite pour obtenir des chiffres concernant le nombre de places de parking voiture par habitant, par personne active, et par kilomètre carré, en comparaison avec les villes de Lausanne, Berne et Zurich.

Après cela, un commissaire démocrate-chrétien déclare que son groupe n'entrera pas en matière pour ce qui est de l'amendement socialiste, pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées par les Verts. Il dit que son groupe considère qu'il s'agit d'une volonté perfide de vouloir forcer la réalisation du projet, même si la majorité de la prochaine législature du Conseil municipal en décide autrement. Il dit qu'il dénonce la méthode consistant à ne pas accepter la moindre audition et à faire passer en force cette proposition.

Quant au commissaire de l'Union démocratique du centre, il déclare que son groupe refusera tout. S'agissant de la proposition, il dit qu'il est inexact de parler d'une initiative, parce que le peuple ne s'est jamais prononcé. Il soutient qu'il s'agit d'une pétition et que son groupe ne veut pas mettre cette somme dans une

pétition. Il annonce que son groupe ne votera pas non plus l'amendement socialiste. Il rappelle que, en politique, il existe un principe qui consiste à accepter la proposition d'audition d'un autre groupe politique.

Enfin, un commissaire d'A gauche toute! déclare que son groupe refusera l'amendement socialiste, mais votera le crédit d'étude. Il dit regretter l'audition du Service d'urbanisme qui aurait pu être utile.

La présidente soumet au vote l'amendement, à savoir le principe d'un fonds de piétonisation de 5 millions.

Cet amendement est refusé par 12 non (3 Ve, 2 AGT, 2 L, 1 R, 2 DC, 2 UDC) contre 3 oui (S).

La présidente soumet au vote la proposition PR-785. Elle est acceptée par 9 oui (3 Ve, 3 S, 2 AGT, 1 R) contre 6 non (2 L, 2 DC, 2 UDC).

PROJET D'ARRÊTÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 225 000 francs destiné aux études des mesures d'aménagement et de circulation en vue de la réalisation de l'initiative populaire IN-2 (166) «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 2 225 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en 5 annuités.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

PR-785

Etudes des mesures d'aménagement et de circulation en vue de la réalisation de l'initiative populaire IN-2 (166) «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»



A l'attention de la Commission de l'aménagement du Conseil municipal de la Ville de Genève

Mardi 25 mai 2010

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

Plan de l'exposé

- 1. Historique et bases légales**
- 2. Rappel de la situation actuelle**
- 3. Comment réaliser une zone piétonne?**
- 4. Mise en œuvre de l'initiative**
- 5. Planning intentionnel**

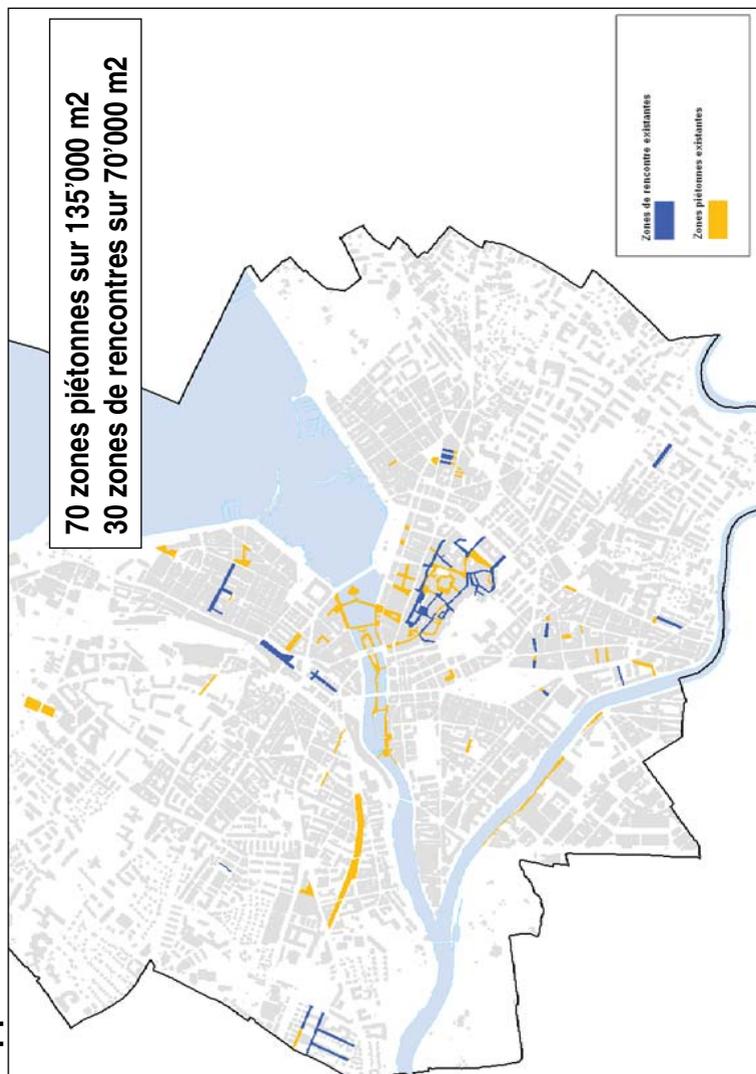
PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

1. Historique et bases légales

- **12 novembre 2008:** Conseil d'Etat de la République et canton de Genève constate l'aboutissement de l'initiative populaire IN-2 (166) « 200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces ! »
- **23 juin 2009:** initiative validée par le CM
- **18 janvier 2010:** prise en considération de l'IN a été acceptée par le CM
- **18 mai 2010:** Proposition de la PR-785. Renvoyé en commission. 32 refus de vote immédiat, 30 approbations, 9 abstentions
- Prochain délai: **24 mois** pour l'ensemble de la procédure d'examen de l'initiative. A défaut, l'initiative sera soumise à la votation populaire. La délibération du Conseil municipal doit absolument avoir lieu avant le **14 novembre 2010**.

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

2. Rappel de la situation actuelle



PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

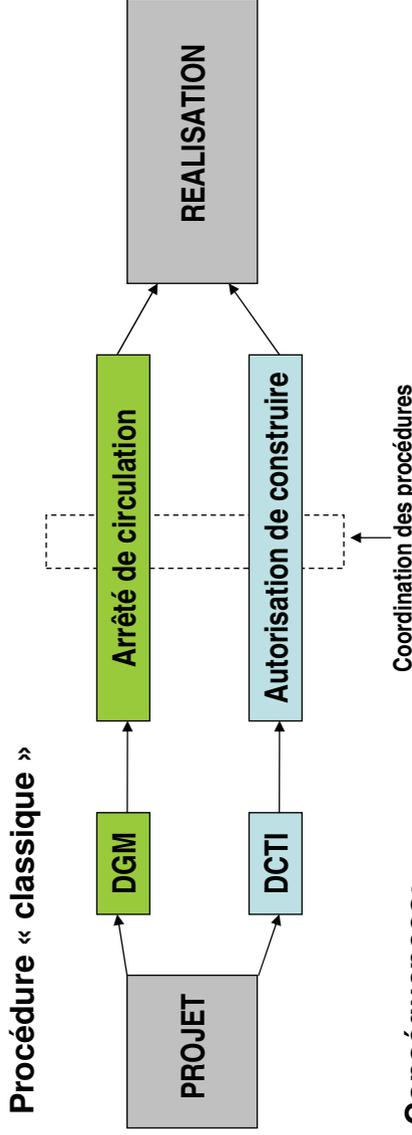
2. Rappel de la situation actuelle

Origine des zones à priorité piétonne :

- Demandes de riverains (rues de Berne-Môle-Royaume, rue Camille-Martin et ch. des Ouches)
- Motions du Conseil Municipal (Vieille-Ville)
- Planification de travaux de génie civil (réfection des collecteurs, rues Leschot-Vignier-Patru)
- Aménagements éphémères (rue du Lac)
- Construction d'un équipement public (cycle d'orientation de Montbrillant, école des Ouches, crèche et école Châteaubriand)
- Evolution des infrastructures des TPG (TCMC) ou opérations de construction (Minoteries)

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

3. Comment réaliser une zone piétonne?



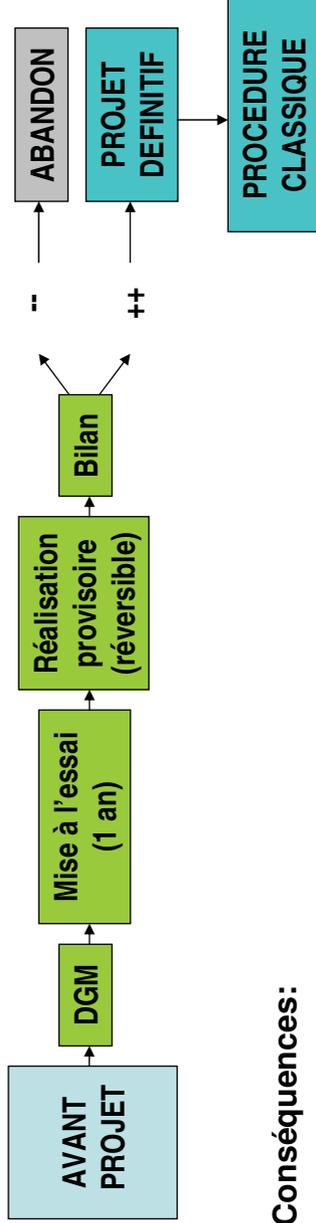
Conséquences:

- Mise à l'enquête
- Risques d'oppositions: concertation en amont du projet
- Investissement important

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

3. Comment réaliser une zone piétonne?

Procédure « test »



Conséquences:

- Pas de mise à l'enquête
- Concertations locales durant la mise à l'essai
- Doit répondre à des problèmes de sécurité

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

4. Mise en œuvre de l'initiative

Enjeux:

- **Succès des procédures** : garantir la viabilité du réseau, tous mode de déplacements confondus
- **Succès populaire**: adhésion des milieux associatifs et des riverains

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

4. Mise en œuvre de l'initiative

Finalités:

- Offrir plus d'espaces de détente et de loisirs de proximité;
- Maintenir l'attractivité des espaces publics;
- Encourager la cohésion sociale, par l'appropriation et le partage des espaces publics;
- Améliorer la sécurité en offrant des parcours hors du trafic en direction et à proximité de l'école et à proximité des EMS;
- Protéger l'environnement, principalement en ce qui concerne la qualité de l'air (OPair) et les nuisances sonores (OPB);
- Améliorer la continuité des espaces publics pour former un réseau cohérent en faveur des mobilités douces

4. Mise en œuvre de l'initiative

A) Définir les 200 rues ou tronçons de rues à piétonniser et les étapes de mise en œuvre pour la concrétisation du projet, en se structurant sur :

- le Plan directeur communal Genève 2020 ;
- le Plan directeur des chemins pour piétons ;
- les motions et pétitions du CM
- la stratégie de piétonisation de la Ville de Genève;
- les propositions émanant de la société civile;
- les propositions émanant des mandataires chargés de l'étude;
- les critères énoncés par l'initiative

Objectifs :

- Identifier les rues qui feront l'objet d'une demande de mise en zone piétonne selon leur pertinence urbanistique;
- Démontrer la viabilité de l'organisation future du réseau dans sa globalité

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

4. Mise en œuvre de l’initiative

B) Le crédit alloué permettra de financer les études visant à concrétiser rapidement les interventions à prévoir pour la fermeture d’un premier lot de rues.

- Apprécier le potentiel la réappropriation des espaces publics par les usagers;
- Evaluer les impacts rapprochés des fermetures en matière de circulation;
- Définir précisément les schémas de circulation à mettre en place pour chaque rue restituée aux piétons;
- Définir les mesures d’accompagnement en termes de gestion du trafic;
- Prévoir des aménagements sommaires, au travers de mises à l’essai, permettant la création de zones piétonnes;
- Collaborer activement avec les initiateurs, les associations de quartier et de parents d’élèves, les commerçants, les instances cantonales.

PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

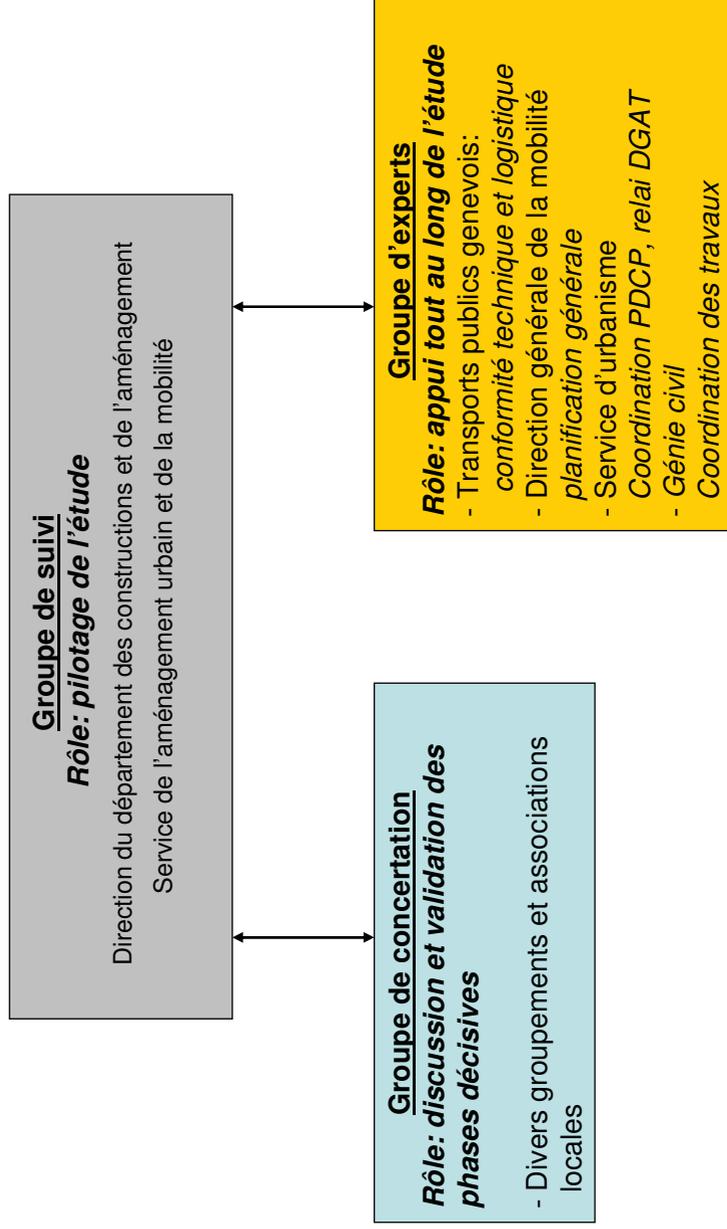
4. Mise en œuvre de l'initiative

Objectifs:

- Demander des prises d'arrêtés de circulation à l'essai;
- Déposer des requêtes en autorisation de construire (APA)

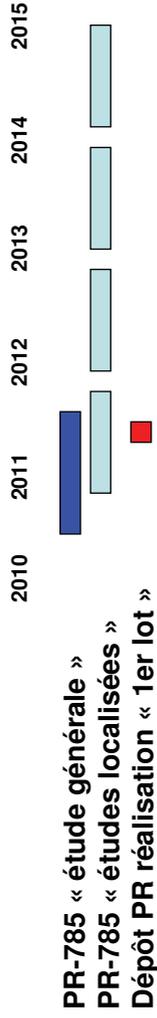
PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

5. Organisation de l'étude



PR-785 «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!»

6. Planning intentionnel



Objectifs: mettre en exergue les rues qui feront l'objet d'une piétonnisation prioritaire **sans attendre la fin complète du travail**

Principe: de la présente PR d'étude découle une première PR de réalisation en février 2011 pour les rues à piétonniser en priorité

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN
ET DE LA SÉCURITÉ

LE CONSEILLER ADMINISTRATIF

VILLE DE
GENÈVE



Madame Claudia Heberlein Simonett
Présidente de la Commission
de l'aménagement du Conseil municipal

Genève, le 1^{er} juin 2010

Création des rues piétonnes à Genève

Madame la Présidente,

Le Conseiller administratif
Pierre Maudet
pierre.maudet@ville-ge.ch

Dans le cadre de l'examen de l'objet précité par la commission que vous présidez, je vous transmets ci-après quelques précisions sur les bases légales et les exigences de la police du feu concernant l'accessibilité de ces rues aux véhicules de sauvetage.

Directive n° 7 sur la prévention et la sécurité incendie de la Sécurité civile de Genève.

Accès

Bases légales :

- loi sur la prévention des sinistres, l'organisation et l'intervention des sapeurs-pompiers, du 25 janvier 1990, article 10, lettres a et d ;
- règlement d'application des sapeurs-pompiers, du 25 juillet 1990, articles 4, 5 et 9, alinéa 1 et 45 ;
- règlement d'application de la loi sur les constructions et les installations diverses, du 27 février 1978, article 96 ;
- norme de protection incendie et directives de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI).

Définition

Hormis les villas, toute construction, au sens de l'article 96, doit être accessible aux engins du service du feu.

Des emplacements résistants doivent être aménagés de façon à permettre aux engins de sauvetage du service du feu d'atteindre, par les façades, chaque cellule de la construction.

Les chaussées et aires d'accès doivent être construites en matériau dur et supporter une charge de 18 tonnes. La largeur minimum de 3,5 m et le dégagement en hauteur est de 4 m.

L'axe de la chaussée « FEU » ne doit pas être distant de plus de 8 m de la façade.

Les chaussées qui n'ont pas d'autres destinations que les accès des engins du service du feu doivent être fermées par des potelets, chaînes ou autres dispositifs agréés par la Sécurité civile et pourvus d'une serrure ou d'un cadenas type « FEU » des services industriels de Genève. Leur destination doit être visiblement signalée.

Les chaussées et aires d'accès doivent être en tout temps maintenues dégagées et en bon état.

Dans le cadre de ce projet, fermer certaines rues à la circulation serait problématique au niveau des temps d'interventions qui risqueraient de s'allonger sensiblement du fait de devoir enlever et remettre des potelets avant d'atteindre le lieu d'intervention. Le cas de l'accès aménagé pour les véhicules de secours au chemin des Ouches démontre bien cette problématique.

En outre, l'expérience pratique du service d'incendie et de secours (SIS) montre que les usagers ont tendance à stationner en double file le long des potelets dits fixes et l'exemple de ce type d'aménagement, qui a été réalisé aux Libellules, le prouve bien.

L'accès à toutes les rues fermées doit être également optimisé pour les secours sanitaires. A nouveau dans ce cas, la pose de potelets escamotables n'est pas recommandée, De plus, le SIS n'est pas certain que les ambulances privées aient les clés qui permettent de les ouvrir.

En conclusion, la pose de bornes hydrauliques est la solution la plus adaptée afin que cela ne pèjore pas les délais d'interventions tout en permettant la création de zones piétonnes sécurisées et évitant ainsi les problèmes évoqués plus haut.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ces lignes et reste à disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

Veuillez croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Pierre Maudet

Copie : Monsieur Adrien Genecand, Conseiller municipal

