

28 mars 2011

Rapports de majorité et de minorité de la commission de l'aménagement chargée d'examiner:

- **la résolution du 21 avril 2009 de M. Christian Zaugg, M^{mes} Salika Wenger, Nicole Valiquer Grecuccio, Diana Duarte Rizzolio, Sarah Klopmann et Sandrine Burger, renvoyée en commission le 2 décembre 2009, intitulée: «Pas de mégaparkings en ville de Genève!» (R-121);**
- **la proposition du Conseil administratif du 28 avril 2010 en vue de l'ouverture d'un crédit de 2 335 000 francs destiné aux études d'aménagement et de circulation des rues concernées par la première étape de la «stratégie de piétonnisation» en ville de Genève (PR-787);**
- **la proposition du Conseil administratif du 28 avril 2010 en vue de l'adoption d'un projet de résolution relatif à la première étape de la «stratégie de piétonnisation» en ville de Genève (PR-792).**

A. Rapport de M. Grégoire Carasso (sur la R-121, et de majorité sur la PR-787) et de M^{me} Claudia Heberlein Simonett (sur la PR-792).

La commission de l'aménagement s'est réunie trois fois sous la présidence de M^{me} Claudia Heberlein Simonett (12 janvier, 2 février et 9 mars 2010) pour commencer ses travaux sur la résolution R-121, puis six fois sous la présidence de M. Adrien Genecand (7 septembre, 5 octobre, 9 novembre, 16 novembre, 30 novembre et 14 décembre 2010) pour poursuivre l'étude de la résolution R-121 et entamer celle des propositions PR-787 et PR-792, trois objets intimement liés. Les rapporteurs remercient M^{me} Arianne Pollet et M. Ozcan Yilmaz pour la qualité de leurs notes de séances.

Rappel de la résolution R-121

Considérant:

- que trois projets de parking très importants aux Charmilles, à Rive et devant le Jardin anglais ont été déposés en Ville et à l'Etat;
- que chacun de ces parkings propose entre 700 et 800 places de stationnement;

- que leur destination première est commerciale;
- que la réalisation de ces parkings ne pourrait qu’entraîner une augmentation de la circulation au centre-ville, par un effet «aspirateur automobile»;
- que la Ville est, d’ores et déjà, bien dotée en parkings commerciaux: Ville-reuse, Manor, Cygnes, Cornavin, Seujet, Plainpalais, etc.;
- que la construction de nouveaux parkings ne pourrait que porter préjudice au fonctionnement ou à la mise en place de parkings relais tels que ceux de la Nautique ou de Vernier-Meyrin,

le Conseil municipal s’oppose à la construction de mégaparkings en ville afin de respecter les normes OPBruit et OPAir et entend, en contrepartie, soutenir la création de parkings d’échange en périphérie en vue de diminuer la circulation en ville et réaliser ainsi le transfert modal de la voiture vers les transports publics ou la mobilité douce à l’intérieur du périmètre urbain.

Préambule

La commission a auditionné les personnes suivantes:

- 12 janvier: M. Christian Zaugg, résolutionsnaire;
- 2 février: M. Rémy Pagani, conseiller administratif, et M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l’aménagement;
- 9 mars: M. Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité, MM. Olivier Norer et Jean Berthet, président et vice-président de l’Association transports et environnement Genève;
- 7 septembre: MM. les conseillers administratifs Pierre Maudet et Rémy Pagani, 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;
- 5 octobre: M. Christian Buonomo, secrétaire de l’Association des scootéristes et motocyclistes, MM. Patrick Lacourt et Marco Ziegler, représentants de l’Union genevoise des piétons, M^{me} Isabelle Fatton et M. Jean Rémy Roulet, représentants du Groupement transports et économie, M. Olivier Norer, président de l’Association transports et environnement Genève, M^{me} Geneviève Guinand-Maître, présidente de l’Association Pro Vélo Genève, MM. Guy Zwahlen et Victor De Oliveira, président et ingénieur circulation du Touring Club Suisse Genève, et M. Motoo Tanaka, président de la Maison de quartier des Eaux-Vives;
- 9 novembre: M. Nicolas Bongard, attaché de direction à la Direction générale des affaires économiques;

- 16 novembre: M. Alain Roland, directeur de Valartis Asset Management, et M. Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité;
- 30 novembre: MM. Luc Gilly et Pierre Fuchs, représentants de l'association de quartier des Pâquis Survivre aux Pâquis (Survap).

Séance du 12 janvier 2010

Audition de M. Christian Zaugg, résolutionnaire

M. Zaugg introduit son propos en présentant le projet de résolution, qui est une réaction aux projets de construction de parkings aux Charmilles, au Jardin anglais (aussi appelé: le sous-lacustre, l'extension du parking du Mont-Blanc ou encore le parking des Eaux-Vives) et à Rive (parking dit des Clés-de-Rive). Il précise que ces deux derniers projets ont bénéficié d'un avis favorable, le premier de la part du Conseil d'Etat et l'autre de la part du Conseil administratif. L'argument clé du rejet de ces projets s'organise autour des pics de pollution que la ville de Genève connaît ces derniers temps et des nombreux parkings souterrains qu'elle compte déjà au centre-ville. A ce sujet, le plan d'aménagement conseille de construire les P+R et les axes lourds pour les transports publics en périphérie. M. Zaugg énumère les nombreux parkings situés au centre-ville et conclut que leur volume est suffisant pour accueillir les voitures de la population, étant donné qu'ils sont rarement complets, sauf pendant les heures de pointe, et pratiquent des tarifs raisonnables. Il poursuit en rebondissant sur les conséquences tarifaires ainsi que sur le volume de places liées à ces nouveaux projets. Non seulement ils viendraient faire une concurrence à des parkings existants, comme celui de la Nautique, mais en plus la réalisation des Clés-de-Rive ne remettrait pas en cause la création du projet des Eaux-Vives, situé à deux pas. Il rappelle enfin que les taux d'oxyde d'azote, de carbone, de particules ou d'ozone ne cesseraient d'augmenter, alors qu'ils sont déjà bien au-dessus des normes, selon le Service cantonal de protection de l'air.

Un commissaire réagit sur les notions d'aspirateurs à voitures et de pollution. Il souligne que ces projets permettront d'éviter de nourrir ces deux problèmes, étant donné qu'ils créeront des places en sous-sol qui remplaceront les places en surface et les problèmes de circulation et de pollution qu'elles engendrent. M. Zaugg précise qu'une certaine proportion de touristes utilise actuellement les parkings en périphérie et se sentiront invités à venir au centre-ville, si on construit ces nouveaux projets.

Un commissaire croit savoir, ce que confirme M. Zaugg, que la Fondation des parkings pourrait souffrir de la concurrence du projet de parking des Clés-de-Rive, ce d'autant plus que les parkings de la fondation sont rarement pleins.

Un commissaire rappelle qu'il s'agit d'un projet de construction privé et s'inquiète de la capacité de la Ville de Genève à faire en sorte que, d'ici à 2018, 33 rues soient assainies, faute de quoi, selon les directives de la Confédération, Genève sera amendable.

Une discussion s'installe sur les chiffres et la densité de places en ville de Genève, en comparaison à d'autres villes de Suisse. M. Zaugg avoue ne pas avoir de tels chiffres à sa disposition. Une commissaire rappelle que les places à Genève, par hectare et par mille habitants, sont égales ou plus élevées que dans les autres villes de Suisse, chiffres à l'appui («mobilité 2005», Office des transports et de la mobilité):

- places publiques/ha: Genève 42, Lausanne 38, Bâle 17, Zurich 22;
- places totales/ha: Genève 229, Lausanne 167, Bâle 58, Zurich 58;
- places totales/1000 habitants et emplois: Genève 210, Lausanne 210, Bâle 180, Zurich 150.

Séance du 2 février 2010

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, et de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l'aménagement

M. Pagani rappelle qu'a priori le Conseil administratif est aussi contre les mégaparkings au centre-ville. Lors de son arrivée à la présidence de son département, il a hérité du dossier prévoyant l'aménagement de la place Longemalle pour lequel il a dû rencontrer les commerçants afin de faire lever les oppositions. Sur le dossier du cœur piétonnier des Pâquis et du trafic de transit dans ce quartier, il a dû rencontrer les associations d'habitants des Pâquis suite à une pétition du Touring Club Suisse (TCS) soutenant que la Ville supprimerait 100 places de parc dans ce quartier. Dans le cadre du projet Artamis, à la Jonction, il a également dû rencontrer les responsables du TCS, qui avaient lancé une pétition soutenant la suppression des places.

Ces expériences l'ont amené à réfléchir sur la façon d'avancer sur d'autres dossiers comme celui de la zone piétonne de Saint-Gervais, du cœur piétonnier des Pâquis et de toutes les rues adjacentes au parking de Rive. Ainsi, il a été décidé de proposer un grand échange à l'ensemble des intéressés. Celui-ci consiste à mettre dans un parking toutes les voitures allant chercher des places dans les Rues-Basses. Venant du côté de Vézenaz, celles-ci verront un tableau indiquant que le parking des Clés-de-Rive est complet; elles iront ainsi au parking des Eaux-Vives ou de la Nautique. Il ne s'agit donc pas d'un mégaparking, mais d'un parking avec un certain nombre de places deux-roues et voitures. Cet échange permettra de débloquer d'autres dossiers comme celui de la rue Pierre-Fatio. Il explique qu'il a reçu tous les intéressés, avec lesquels un accord a été

trouvé. Conformément à ce dernier, la Ville fera des propositions concrètes avec une convention pour expliciter le projet avant de les rencontrer le 8 avril prochain.

M. Macherel rappelle que la résolution R-121 cite trois projets de parking: Charmilles, Rive et Jardin anglais. Deux d'entre eux ont été présentés à la Délégation à l'aménagement du Conseil administratif (MM. Pagani, Maudet et Mugny), celui des Clés-de-Rive et le parking sous-lacustre; ce dernier n'a pas été retenu. Au cours des négociations, le projet de parking des Clés-de-Rive a été retenu sous certaines conditions. En ce qui concerne le nombre de places, il s'agit d'un maximum de 500 places. Les négociations continuent, mais la Ville souhaite mettre à disposition 150 places aux habitant-e-s, 250 places aux commerçants et un étage dévolu aux deux-roues.

Les discussions avec les initiants de ce parking ont permis de voir qu'il était possible d'entrer en négociations et de considérer que ce parking pouvait être une mesure collatérale admissible à condition de supprimer plus de places en surface et d'en créer en ouvrage. La négociation était basée sur le principe d'«une place supprimée en surface est à compenser par une place en sous-sol». Il soutient que numériquement il ne s'agit pas d'une amélioration de l'offre. Un grand nombre de places en surface seront supprimées et cet espace sera transformé en vraie zone piétonne. Cela constitue le début d'un processus qui doit être accompagné d'un certain nombre d'études de circulation, parce que le parking est une mesure collatérale sur l'ensemble du projet de piétonnisation. Il doit y avoir des études notamment sur la viabilité, parce que, si le but est la piétonnisation d'une trentaine de rues, il faudra également voir ce qui se passera avec le trafic qui n'utilisera plus ces espaces et les conséquences en matière environnementale.

Enfin, il faudra également voir la question des usagers. Cela peut être un habitant n'utilisant pas sa voiture pendant la semaine, une personne souhaitant faire ses courses en voiture ou encore les pendulaires. D'après lui, c'est le trafic pendulaire qui perturbe grandement et cause des dégâts en matière de bruit et de pollution le matin et le soir. Une étude faite en collaboration avec la Gérance immobilière municipale a montré qu'il y a de nombreuses places vacantes dans ses parkings et aussi de la sous-location aux pendulaires. Selon lui, les clés de réussite d'un tel projet sont la condition d'«une place supprimée en surface égale une autre recréée en ouvrage» et les études et réflexions qui doivent l'accompagner.

Une commissaire souhaite connaître les raisons de la construction d'un parking de 500 places au centre-ville pour des personnes venant de Vésenaz. Elle pense qu'il n'est pas dissuasif pour une personne souhaitant se rendre au centre-ville en voiture. Par ailleurs, elle souhaite savoir si le projet sous-lacustre a été écarté par la Ville ou par le Canton.

M. Pagani explique qu'il propose un compromis en se disant qu'un parking de 500 places permet d'assainir certaines rues comme les rues d'Aoste ou de la Tour-

Maîtresse. Il rappelle que la création des zones piétonnes a abouti à la revalorisation des immeubles dans la rue Leschot et à la création de 50 emplois de plus, tandis que les commerçants de la place du Molard voient leur chiffre d'affaires augmenter. Il faut donc essayer de proposer un compromis.

En ce qui concerne le choix entre les deux parkings, M. Macherel explique que la Ville doit préavis sur une demande préalable et par la suite sur une demande définitive. Par conséquent, le choix du Conseil administratif constitue un préavis. Il rajoute que la Délégation à l'aménagement a proposé au Conseil administratif de donner un préavis favorable sous réserve en ce qui concerne le parking des Clés-de-Rive et un préavis défavorable pour le parking sous-lacustre où l'atteinte à l'environnement est plus importante. Dans ce dernier cas, en plus d'une approche différente, la marge de manœuvre dans la négociation du nombre de places et de la typologie des places sous-sol était quasi inexistante. Ce qui était proposé par les initiants était l'extension du parking sous-lacustre sous une forme purement commerciale. En ce qui concerne les Clés-de-Rive, il y avait une certaine ouverture dans les négociations.

Une commissaire demande ce qui se passerait si le préavis n'était pas suivi. M. Pagani explique qu'il faudrait donner un droit de superficie, parce que c'est sur le domaine public. Le Conseil d'Etat ne pourrait donc pas passer outre. Par conséquent, rien ne peut être fait sans le préavis formel de la municipalité et l'autorisation du propriétaire.

Un commissaire souhaite savoir à quel moment le Conseil administratif a l'intention d'intégrer le Conseil municipal dans ce processus. M. Pagani souligne que sont actuellement réunis tous les acteurs de la société civile, les citoyens qui s'occupent de l'aménagement urbain et de l'espace public, indépendamment des partis politiques. A la Délégation à l'aménagement, il a été décidé qu'il serait plus facile d'aller auprès des gens qui ont la capacité de bloquer le projet par le biais des recours ou des référendums. En l'état, il est prévu que le Conseil municipal soit saisi lorsqu'il faudra faire des études de surface ou donner un droit de superficie aux promoteurs du projet. Le commissaire regrette que le Conseil municipal ne soit pas saisi et pense que cette stratégie ne pousse pas au compromis. M. Pagani dit qu'il soumettra la proposition de saisir le Conseil municipal à la Délégation à l'aménagement du Conseil administratif; il précise qu'il retient l'idée d'inclure les partis politiques dans le processus.

Selon une commissaire, la construction d'un parking de 500 places au centre reviendrait à rendre caducs les parkings P+R, à autoriser la construction d'un parking commercial dont les revenus seront encaissés par les promoteurs et, enfin, à priver les parkings existants, financés par les collectivités publiques, d'une partie de leur revenu. Elle soutient que le premier préavis aurait dû être conditionné aux résultats d'une étude d'impact concernant les quartiers traversés, notamment

les pénétrantes qui sont les routes de Florissant, la route de Malagnou, la route de Frontenex et la route de Chêne qui constituent des axes engorgés, sans parler des rues de Montchoisy et des Eaux-Vives. Elle pense qu'il faudra faire l'étude d'impact sur un quartier vaste qui est traversé, donc celui des Eaux-Vives. Elle soutient qu'il faut tenir compte du fait que sur ce périmètre il y a déjà de nombreux parkings représentant des milliers de places. Elle rajoute que Genève est l'une des villes suisses qui offrent le plus grand nombre de places de parking. Elle demande à obtenir les statistiques de l'offre des parkings publics, privés, couverts et ouverts existants. Elle souhaite savoir si les associations d'habitants du quartier des Eaux-Vives qui seront concernés au premier chef par les effets négatifs de cette construction ont été entendues. M. Pagani répond que toutes les personnes qui étaient acteurs dans ce projet ont été invitées.

Une commissaire exprime son scepticisme par rapport à la rue d'Aoste et par rapport à l'amélioration des affaires sur la place du Molard. Elle souligne que la rue d'Aoste est une très petite rue. En ce qui concerne les commerçants de la place du Molard, elle souligne que leurs bénéfices sont réalisés grâce à ce que la Ville a payé. L'attractivité de la place du Molard aboutit à une pression sur les petits commerçants, à leur disparition et à l'arrivée des magasins de luxe. Elle demande comment un gouvernement de gauche peut poursuivre une telle politique. M. Pagani répond qu'il existe également des restaurants populaires sur la place du Molard. M. Macherel explique qu'il faut également parler du quartier de Saint-Gervais, quasiment sinistré par des bouchons quotidiens, et se demande pourquoi la piétonnisation est tellement difficile à Genève. Il rajoute qu'il faut éviter l'erreur de rendre une rue piétonne avec des rues parallèles se transformant en vrais parkings comme celles autour des Rues-Basses. Il rappelle que les négociations sont au point d'aboutir avec Manor. Son parking ferme à une certaine heure, alors cela permettrait de transformer le quartier de Saint-Gervais le dimanche et le soir et le quai des Bergues pourrait entièrement être une zone piétonne.

La commissaire soutient qu'accepter un parking au centre-ville signifierait se priver à l'avenir de bien d'autres possibilités, puisque les promoteurs voudront en tirer des bénéfices. M. Pagani explique qu'il faut néanmoins tenir compte du facteur temps et tenter de trouver des compromis. Certaines villes comme Bordeaux ont réussi à mettre en place des politiques de parking exceptionnelles.

Une commissaire demande si le but du projet est d'améliorer la situation en matière du bruit et de la pollution de l'air; il lui semble qu'avec un tel projet la situation reste la même, puisque le nombre de voitures ne diminue pas et que les lieux concernés sont de très petites rues. M. Pagani explique qu'il s'agit d'une solution globale qui comprend aussi le cœur piétonnier des Pâquis et le quartier de Saint-Gervais. Il faut donc viser le consensus, notamment des commerçants, pour éviter les recours qui constituent le véritable problème. Il s'agit donc d'un

marché général et il ne faut oublier que les commerçants menacent de faire des recours et qu'ils ont les moyens de le faire. M. Macherel explique qu'il pourrait y avoir d'autres projets à bien d'autres endroits, mais il souligne que pour pouvoir avoir des zones piétonnes il faut pouvoir en parler et lancer un projet.

Un commissaire s'inquiète de savoir si les rues d'Italie et du Prince, où il y a également un grand nombre de voitures, sont concernées par le projet. Il demande aussi des précisions par rapport aux secteurs de Plainpalais et de la Jonction, sinistrés en matière de circulation.

En ce qui concerne les rues d'Italie et du Prince, M. Macherel répond par l'affirmative. Les quartiers prioritaires sont ceux des Pâquis, Saint-Gervais et Rues-Basses où les projets sont les plus aboutis et peuvent être réalisés rapidement. En cas d'absence d'obstacles majeurs, dans un délai de cinq à six ans, toutes ces places seront piétonnes. Il rajoute que le rapport qui leur a été présenté comprenait trois étapes de projet avec ensuite des étapes concernant les quartiers des Eaux-Vives, de la Jonction, du Petit-Saconnex et d'autres. Pour éviter d'être diffus, le Conseil administratif a décidé de ne pas parler de tous les projets en même temps, mais de démarrer avec une première étape de négociation et de proposer progressivement des zones piétonnes dans d'autres quartiers. C'est une stratégie en élaboration allant dans le sens des zones piétonnes dans tous les quartiers de la ville.

Un commissaire demande si le quartier des Délices sera inclus dans ce projet. M. Pagani signale que le cas de la rue des Délices est délicat, parce qu'il est difficile de trouver un accord. Constatant l'échec, il a décidé d'appliquer une compensation automatique; il n'y a pas de possibilité pour les communes de supprimer des places en surface. Des démarches ont été faites pour que la zone 30 km/h soit enfin validée, parce que les recours étaient encore maintenus. Il explique qu'il n'est pas favorable à mettre ce quartier dans ce projet puisqu'il est au point d'aboutir.

Une commissaire souhaite connaître la position du Canton et signale un certain nombre de contradictions en ce qui concerne sa politique des transports publics et les parkings. Au final, c'est la Ville qui doit gérer ces difficultés et en plus créer de l'espace public même si ce n'est pas elle qui mène la grande politique générale. M. Pagani rappelle la politique du Canton au niveau de l'agglomération. Dans le plan de l'agglomération, le Canton dit prendre en charge 50% de la construction. La création des emplois est également répartie. La France voisine prend ainsi 50% des emplois et de la création des logements. Cependant, étant donné les avantages fiscaux, les entreprises continuent à affluer sur le canton. Cela renchérit le terrain et les logements vont se construire en périphérie, voire à Bellegarde ou ailleurs. Le Canton ne changera pas de politique en ce qui concerne la diversité des modes de transport.

Séance du 9 mars 2010

Audition de M. Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité (DGM)

M. Delacrétaz précise que la résolution couvre deux situations distinctes: d'une part, la construction du parking en lien avec des constructions nouvelles (logements ou activités commerciales), comme le cas des Charmilles et, d'autre part, le cas de construction de parkings publics non directement liés aux constructions nouvelles. En ce qui concerne les constructions nouvelles, le préavis de la DGM est établi sur la base d'un règlement cantonal édicté par le Conseil d'Etat. Par conséquent, la DGM n'a pas de marge d'appréciation. Pour d'autres parkings, non consécutifs à la création de nouvelles activités, dont le but est d'accueillir des véhicules liés au commerce, aux habitants des quartiers concernés ou aux pendulaires, l'appréciation découle de la politique en matière de stationnement public et de gestion du trafic en ville.

Le parking des Charmilles (528 places), un bâtiment d'activités économiques et commerciales à la rue de Lyon, correspondant au règlement en vigueur, a bénéficié d'un préavis favorable en janvier 2010. Les deux autres projets de parking, Rive et Jardin anglais, visent le même objectif. En ce qui concerne celui du Jardin anglais, le projet déposé en 2005 visait la construction de parking et la piétonnisation aux abords immédiats. L'étude menée conjointement par la Ville et le Canton est arrivée à la conclusion qu'il ne devrait pas accueillir les véhicules des pendulaires. En revanche, le projet de la piétonnisation concernant la rue Pierre-Fatio, le rond-point de Rive et le boulevard Jaques-Dalcroze a été jugé intéressant, parce que cela aboutirait à une suppression de places en surface. La DGM a ainsi préavisé favorablement avec réserve d'une étude qui analyserait de manière plus globale l'impact de la piétonnisation. Elle a aussi exigé une gestion et exploitation en coordination des trois parkings au centre-ville (Jardin anglais, Saint-Antoine et Mont-Blanc) pour permettre aux véhicules venant de l'extérieur de s'arrêter au premier parking sur leur chemin. Le parking des Clés-de-Rive est une variante avec le même projet de piétonnisation. Il semblait être plus intéressant parce qu'il se prêtait mieux à l'objectif de permettre aux véhicules venant de l'extérieur de s'arrêter au premier parking. La DGM l'a préavisé tout en refusant les places prévues pour les pendulaires.

Une commissaire demande des précisions sur la manière dont les pendulaires sont dissuadés. Etant donné la compensation en sous-sol de toute place supprimée en surface, elle soutient que le nombre de véhicules restera le même et que le projet n'affectera pas le niveau de pollution. Elle demande ainsi des précisions sur le respect des normes OPBruit et OPAir. Par ailleurs, en leur enlevant une partie de leur clientèle potentielle, la construction des parkings au centre portera préjudice aux parkings à l'extérieur. Vu que ces parkings sont destinés prioritairement à ceux qui viennent fréquenter les commerces et qui y passent peu de temps, il

y aura une rotation plus importante, notamment dans les quartiers traversés, et le niveau de la pollution globale ne changera pas. Cette politique empêchera la Ville de respecter les normes fédérales et, vu les échéances, la conduira à payer des amendes.

M. Delacrétaz explique que la dissuasion des pendulaires se fera à travers une tarification horaire (exponentielle) et un contrôle de délivrance d'abonnements (domicile dans le quartier). Le niveau de la pollution dépend non seulement du nombre de voitures mais aussi du trajet effectué. La DGM a ainsi exigé l'exploitation commune des trois parkings, qui permettrait de drainer les usagers correctement. Il soutient que le respect des normes OPAir nécessitera une diminution par deux du trafic au centre-ville. Par conséquent, il est difficile d'y arriver en restant au même nombre. Il rappelle que les projets de construction des parkings venaient des milieux économiques. En échange, la Ville a exigé la piétonnisation, dont la promotion sans construction de parkings est vouée à l'échec politique. Il admet que certains véhicules voudront aller vers les parkings qui seront construits. Cependant, les places recréées dans les nouveaux parkings seront occupées par les usagers des places supprimées en surface. Il souligne que les P+R sont destinés aux pendulaires, et qu'il y aura des panneaux indiquant les places disponibles dans les parkings au centre-ville. Le risque d'amende concerne plus les normes OPBruit et la construction des parkings au centre-ville n'aide pas. Cependant, le durcissement des conditions pour le commerce au centre-ville aboutirait à faciliter le développement du commerce en périphérie vivant essentiellement d'une clientèle motorisée.

Une commissaire souhaite savoir si les préavis de la DGM sont basés sur des considérations purement techniques ou s'ils se réfèrent également au plan directeur cantonal prévoyant notamment la construction de P+R à l'extérieur afin de diminuer le trafic au centre-ville; avec l'augmentation du trafic induite par la construction de nouveaux parkings en ville, ces projets devraient entrer en conflit avec les normes en vigueur. M. Delacrétaz explique que les préavis se réfèrent au plan directeur cantonal et, de façon plus opérationnelle, aux plans de mesure OPAir. La DGM participerait aussi à la rédaction de ces plans. Il explique que les normes cherchent à respecter un certain équilibre entre le centre-ville et la périphérie. A la périphérie, il y a moins d'exigences, mais cela dépend des secteurs et, conformément à la norme de l'Union suisse des professionnels de la route, la décision d'accorder l'autorisation de construction dépend aussi de la qualité d'accès en transports publics.

Un commissaire demande des précisions par rapport au rôle de la Fondation des parkings et au nombre de places commerciales et habitants en surface et en sous-sol. M. Delacrétaz explique qu'aucune décision n'est prise en la matière et dit que la Fondation des parkings a l'habitude de gérer ce genre d'activité et pourrait être chargée de la gestion de ce parking. Quant à la quantité de places

prévues, il signale que le projet soumis en demande préliminaire contenait au total 720 places dont 150 pour les habitants, 286 pour les pendulaires et 284 pour les visiteurs. Il rappelle que la DGM a exigé que le nombre de places pour les visiteurs soit égal à celui des places supprimées en surface et qu'il n'y ait pas de places pendulaires.

Une commissaire rappelle le rôle pionnier de la Confédération lors de l'imposition du catalyseur et demande si elle peut de nouveau jouer un tel rôle et exiger des véhicules qui ne font pas de bruit et qui ne polluent pas. M. Delacrétaz admet que la Confédération pourrait être plus exigeante, mais elle s'est adaptée aux normes européennes. Actuellement, la Suisse ne peut pas être plus exigeante que l'Union européenne qui l'entoure.

Audition de MM. Olivier Norer et Jean Berthet, président et vice-président de l'Association transports et environnement (ATE) Genève

M. Norer explique que le comité de l'ATE a, lors d'une séance ordinaire, traité la résolution et s'est limité à émettre, à ce stade, un préavis. Il signale que l'ATE participe également aux travaux au sein de la Coordination transports et déplacement en lien avec le Groupement transports et économie (GTE) pour une discussion ouverte sur la question du parcage. En ce qui concerne la construction des parkings, leur position dépend des cas de figure. L'ATE peut soutenir des constructions qui sont accompagnées de mesures d'accompagnement. Au niveau des considérants de la résolution et de son principe de base, l'ATE les partage parfaitement. C'est les parkings d'échange en périphérie qui doivent être soutenus. L'ATE n'a pas plus d'informations que la commission de l'aménagement sur le parking des Clés-de-Rive et elle n'a pas encore pris de décision définitive.

M. Berthet explique que l'ATE est favorable aux compromis qui permettraient de débloquer la situation au centre-ville. Cependant, la décision d'entrer en matière sur la réalisation d'un parking dépendra des mesures d'accompagnement. Le nombre de places à supprimer en surface doit être négocié. Les parkings doivent prendre en compte les besoins spécifiques des habitants et des commerces.

Une commissaire soutient que la construction des parkings au centre aboutira à une plus grande rotation et que les quartiers traversés continueront à subir les nuisances. Elle rajoute que les zones piétonnes envisagées ne sont pas dans des quartiers concernés par les nuisances des parkings. M. Berthet signale qu'en ce qui concerne la compensation des places les discussions en cours se basent sur le principe de compensation dans un périmètre restreint. M. Norer ajoute qu'il y a une évolution par rapport aux questions du nombre de places visiteurs et de la compensation souterraine. L'abandon des places pendulaires satisfait l'ATE. Mais il est très difficile de se prononcer sur les nuisances que les futurs visiteurs peuvent engendrer par rapport aux visiteurs actuels.

Une commissaire demande en quoi consiste le compromis et si les défenseurs de la mobilité douce tirent véritablement un bénéfice du principe de la compensation en sous-sol de toute place supprimée en surface. M. Berthet explique que le compromis permet avant tout d'entrer en discussion et de débloquer la situation. Il améliorera la mobilité douce, et diminuera le «trafic parasite» (lié à la recherche d'une place). Il permettra de canaliser le trafic et de dégager les petites rues, parce que les entrées et sorties des parkings se feront sur les grands axes. Il faudra donc faire un choix entre la situation actuelle et un compromis. M. Norer ajoute que la saturation du réseau routier a eu comme conséquence le phénomène peu maîtrisé des deux-roues motorisés qui occupent un espace important sans payer et qui provoquent une pollution non négligeable.

Un commissaire considère que la situation actuelle et les tendances de fond jouent en faveur de la mobilité douce. M. Norer l'admet, mais les changements sont lents. Il faudra tenir compte des infrastructures, des habitudes et du facteur temps. Il y a des débuts de processus – certaines études montrent qu'il y a un reflux de la voiture lié à l'amélioration des transports publics – et également un phénomène de fond, l'évolution du prix du pétrole. Il rappelle que la mobilité douce dépend fortement des distances. M. Berthet rajoute que la mobilité augmente mais que, tant qu'il y aura des places de parking en nombre, il y aura toujours des voitures.

Les commissaires renouvellent leurs requêtes concernant les statistiques de tous les parkings (publics, privés, en surface et en sous-sol) en ville de Genève. Le Service d'urbanisme est censé le faire.

Entre la séance du 9 mars et du 7 septembre 2010, le Conseil municipal a renvoyé en commission les propositions PR-787 et PR-792 dont l'étude a été liée à la résolution R-121.

Séance du 7 septembre 2010

Audition de MM. les conseillers administratifs Pierre Maudet et Rémy Pagani, de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l'aménagement, et de M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité

M. Pagani explique que la Délégation à l'aménagement du Conseil administratif a procédé au moyen d'une démarche participative afin qu'une convention puisse obtenir l'adhésion la plus large possible. Le projet est relativement avancé et certaines associations ont déjà donné leur accord. La volonté de la Délégation à l'aménagement est de voir aboutir ce processus.

M^{me} Giraud explique que la stratégie de piétonnisation vise trois grands objectifs: proximité, convivialité et sécurité. En ce qui concerne la rive droite-Saint-Gervais, l'objectif est de valoriser l'espace public et d'améliorer la qualité de vie d'un quartier encore très résidentiel. Le projet permet de répondre aux diverses interpellations du Conseil municipal et de la population, de concilier le statut futur des rues avec l'exploitation du parking de Manor et de concrétiser la démarche du contrat de quartier. Les études de circulation visant un accord sur un schéma de circulation menées en collaboration avec la DGM et Manor sont en cours. Du côté rive gauche-Rues-Basses, l'objectif est la convivialité: valoriser ce centre-ville par une mise en conformité par rapport à son usage existant (le commerce et le shopping) et optimiser le réseau des transports publics en collaboration avec les TPG. Elle souligne l'importance des démarches auprès des autorités cantonales et des commerçants pour mieux répondre aux intérêts divergents dans ce secteur. Pour ce qui est de la rive droite-cœur piétonnier des Pâquis, l'objectif est la sécurité: répondre à la demande des associations pour la création du «cœur piétonnier», améliorer la qualité de vie du quartier et renforcer le sentiment de sécurité. La réalisation du projet est prévue pour 2015 et explique que la Délégation à l'aménagement a organisé deux tables rondes, en février et mars 2010, qui ont réuni 32 groupements et associations. En avril-mai, elle a fait circuler une convention au sein de ces associations et, en juin, elle a déposé une demande de crédit d'étude pour laquelle la commission est sollicitée.

Une commissaire rappelle que le marché à la rue Pierre-Fatio n'aura pas d'arbres d'ombrage comme à Plainpalais et demande ce que la Ville envisage. M. Maudet explique que celui de Plainpalais constitue une exception en ce qui concerne l'ombragement. Pour Pierre-Fatio, la présence d'arbres n'est pas d'emblée exclue, mais celle-ci n'est pas une condition nécessaire pour un marché (cela constitue aussi des coûts et contraintes supplémentaires). M^{me} Giraud précise que le projet prévoit la présence d'arbres.

Un commissaire demande pourquoi il est fait systématiquement référence à la Délégation à l'aménagement et non pas au Conseil administratif, et si la commission peut modifier un projet d'arrêté comme la proposition PR-787. M. Maudet explique que le processus a été mené par la délégation, mais souligne qu'il s'agit d'une proposition du Conseil administratif. En ce qui concerne la question relative à la modification, le Conseil municipal est maître du texte, mais cela aura un impact sur le fond. Il précise que, pour le Conseil administratif, la résolution et la proposition sont liées.

Un commissaire demande où seront transférées les places de parc pour les deux-roues se trouvant actuellement sur la place Longemalle. M. Maudet dit qu'elles seront transférées au parking Pierre-Fatio et qu'elles seront, par hypothèse, payantes.

Séance du 5 octobre 2010

Audition de M. Christian Buonomo, secrétaire de l'Association des scootéristes et motocyclistes (ADSM)

M. Buonomo explique que son association n'est pas contre le projet de parking des Clés-de-Rive. L'ADSM n'est pas contre la piétonnisation, à condition qu'il y ait des parkings suffisants à la proximité. Les buts de l'association, qui compte une centaine de membres, sont la défense des utilisateurs des deux-roues motorisés. En ce sens, elle lutte pour des places de parc en surface, en suffisance et gratuits, ainsi que pour un trafic sécurisé des deux-roues; enfin, l'ADSM sensibilise ses membres aux règles de la circulation.

Des commissaires rappellent que les scooters sont en partie responsables des excès de bruit et de pollution de l'air. La politique de stationnement a l'objectif de lutter contre ces effets nocifs. Elle demande ce que l'ADSM, qui n'adhère pas à cette politique, peut proposer comme solution de rechange afin de lutter contre le bruit et la pollution.

M. Buonomo dit que les techniques actuelles permettent d'éliminer la pollution. Si les deux-roues étaient électriques, il n'y aurait aucune raison d'être contre ce mode de transport. Enfin, les scooters et les motos ne génèrent pas plus de bruit que les voitures.

Plusieurs commissaires posent des questions sur l'évolution des deux-roues motorisés en ville. M. Buonomo dit que le nombre d'immatriculations est en augmentation constante, et qu'il y a une grande diversité de types de deux-roues motorisés.

Un commissaire demande si l'augmentation des places de parking pour les deux-roues n'implique pas une plus grande utilisation de ce mode de transport et, à terme, une saturation de la ville par les deux-roues. Par ailleurs, il semble que les utilisateurs des deux-roues sont responsables dans beaucoup d'accidents. M. Buonomo dit que, selon lui, les accidents sont souvent liés à l'inattention des automobilistes. Il souligne que les deux-roues constituent un moyen de transport qui répond au type de déplacement de leurs utilisateurs. Il dit que leur nombre ne dépend pas de celui des places.

Des commissaires s'interrogent sur l'attitude de l'association à l'égard des cyclistes et des piétons. M. Buonomo répond que les scooters ont le droit de circuler sur les bandes cyclables, mais que les pistes cyclables, délimitées et sécurisées, sont réservées aux vélos. Par ailleurs, l'association invite ses membres à respecter les règles de circulation.

Un commissaire demande si l'association a été auditionnée par le Conseil administratif dans le cadre des discussions relatives à la stratégie de piétonnisation. M. Buonomo explique que le Conseil administratif l'a contactée pour une

prise de position, mais que l'association ne pouvait pas adhérer au projet et aux objectifs fixés.

Une commissaire, se référant à une statistique du Département de l'intérieur et de la mobilité selon laquelle le nombre de places deux-roues aurait augmenté de 6300 unités entre 1990 et 2008, signale que tout en demandant des places en surface, l'association défend des parkings souterrains avec des places pour les deux-roues. M. Buonomo dit que le scootériste cherche la place en fonction des coûts et qu'il ira à une place proche même si elle souterraine.

Un commissaire demande si l'ADSM est favorable à des places souterraines et payantes réservées dans le parking des Clés-de-Rive et si le nombre de places motocycles en surface est connu dans les périmètres concernés par la stratégie de piétonnisation. M. Buonomo répond par l'affirmative à la première question. Concernant les chiffres relatifs au nombre de places, un autre commissaire rappelle que, selon M. Pagani, 450 places sont prévues pour la rue de la Rôtisserie et qu'actuellement 600 scooters sont garés dans cette rue, tandis qu'il y a un déficit à la place de Longemalle.

Audition de MM. Patrick Lacourt et Marco Ziegler, représentants de l'Union genevoise des piétons (UGP)

M. Lacourt explique que l'UGP n'a pas fait partie des tables de concertation, mais qu'elle est favorable au projet, car il promeut la possibilité de circuler en ville librement, dans la ligne du plan piétonnier de la Ville de Genève. Concernant le projet actuel, il salue la notion de «déambulation des piétons». Cela est intéressant pour la partie commerçante de la ville. L'UGP a certains souhaits: l'identification des axes importants dans les zones piétonnes pour des aménagements urbains de qualité, l'interdiction de toute circulation mécanique dans ces zones, la réalisation de certains aménagements pour une continuité entre différentes zones (par exemple entre les Rues-Basses et le quai des Bergues), la création des liens avec des grands pôles d'échanges TPG et l'intégration de l'aménagement de la rue du Rhône qui lie différentes zones piétonnes prévues. Enfin, pour mener une politique crédible, il faut rester attentif par rapport aux transports publics et aux livraisons. M. Ziegler ajoute que l'UGP est satisfaite du principe de compensation des places et de la volonté de procéder par concertation. L'UGP est donc prête à entrer en matière sur l'accord.

Des commissaires demandent si l'UGP est contre les vélos sur les zones piétonnes, et si elle est favorable aux dérogations pour les handicapés. M. Lacourt répond par l'affirmative aux deux questions.

Un commissaire, se référant à une zone piétonne dans le quartier des Pâquis fréquentée par des dealers, précise que les aménagements l'ont rendue inacces-

sible aux voitures de police. Pour les futurs projets de piétonnisation, il suggère de penser à la question de la sécurité et à la possibilité pour la police d’y accéder en voiture, surtout le soir. M. Ziegler dit que le lien entre l’aménagement favorable aux piétons et l’augmentation du trafic de drogue relève plutôt des fantasmes. L’éclairage a un impact réel sur l’attractivité, le sentiment de sécurité et sur la sécurité réelle.

A la question d’une commissaire demandant si l’UGP a été consultée sur le projet de l’extension du parking sous-lacustre, M. Ziegler répond par la négative et précise que ce parking ne remplit pas les conditions d’une autorisation.

Un commissaire demande si l’association est favorable aux zones 30 km/h et à l’initiative pour 200 rues piétonnes. M. Lacourt explique que les zones 30 km/h impliquent la suppression des passages piétons et que certains piétons, notamment les personnes âgées, n’apprécient pas vraiment cette solution. En ce qui concerne l’initiative, l’UGP a tenté de faire quelques propositions aux Verts. M. Ziegler précise que sa position dépend des aménagements mis en place.

Audition de M^{me} Isabelle Fatton et M. Jean Rémy Roulet, représentants du Groupement transports et économie (GTE)

M. Roulet présente le GTE et précise qu’il réunit une vingtaine d’associations. Après avoir été auditionné par le Conseil administratif, le GTE a pris une position publique qui s’inscrit dans la ligne du compromis zurichois: le principe de compensation en sous-sol de toute place supprimée en surface. Les parkings doivent répondre aux besoins de la mobilité et aux besoins des commerçants d’avoir à proximité de leur vitrine un parking (dans un périmètre de 500 à 600 mètres). Cette solution trouvée dans l’hypercentre zurichois a débouché sur des déblocages. Le GTE a eu l’occasion d’entendre la Migros et la Coop, qui sont favorables à cette solution. Dans la mesure du possible, il faut: compenser les places sur la même rive, procéder par une simultanéité des mesures (piétonniser parallèlement à la construction du parking), ne pas construire des parkings à 3-4 km des commerces et choisir le meilleur projet de parking (Clés-de-Rive ou l’extension du parking sous-lacustre). Ces éléments doivent être mentionnés clairement dans une convention.

M^{me} Fatton ajoute qu’il est important de penser aux possibilités de stationnement pour les habitants du quartier et de prévoir des mesures d’accompagnement (proposition des itinéraires de substitution lors de chaque modification du schéma de circulation). Le GTE ne soutient pas la résolution R-121, qui anéantirait le travail déjà effectué pour trouver un accord. M^{me} Fatton insiste également sur la nécessité d’une collaboration avec le Canton afin de réaliser des projets de qualité dans des délais acceptables à Genève. Elle signale que le GTE vient de faire

opposition au projet d'aménagement du square de Chantepoulet parce que cela faisait partie du projet global de piétonnisation.

Une commissaire demande si le GTE a une préférence en ce qui concerne l'affectation des places souterraines qui seraient créées, et notamment pour des places à l'intention des pendulaires. M^{me} Fatton dit que la solution idéale est celle qui est basée sur le principe de mixité des différents types d'utilisateurs. M. Roulet ajoute qu'il faut aussi tenir compte de la viabilité économique. Selon lui, un parking destiné à une seule catégorie d'utilisateurs aura des difficultés économiques. En ce qui concerne les pendulaires, il dit qu'il faut pouvoir les quantifier, mais insiste sur le fait que c'est une proportion plus petite que l'on croit qui ne devrait pas être le moteur d'une décision politique. Pour des pendulaires, il propose des P+R en abondance avec une bonne desserte en transports publics.

Un commissaire pense qu'il ne sera pas possible de respecter le principe de compensation par rive; à moins que le GTE ne demande un deuxième parking sur la rive droite? Par ailleurs, le GTE a-t-il explicitement demandé le respect du ratio 1-1 en ce qui concerne le principe de compensation? M^{me} Fatton dit que le GTE propose de commencer là où existe déjà un parking et de voir si l'ouvrage existant permet la compensation. M. Roulet reconnaît que le ratio 1-1 pourrait être difficile à respecter dans l'hypercentre.

Un commissaire se demande pourquoi les voitures seraient un plus au centre-ville. La construction des parkings au centre-ville ne provoque-t-elle pas un appel d'air? M^{me} Fatton dit que cela est lié au maintien de la vitalité du centre-ville. M. Roulet soutient que les parkings au centre répondent au besoin économique des commerces. Il pense qu'il faut étudier les possibilités des parkings, mais admet qu'il peut y avoir d'autres solutions pour maintenir cette vitalité, comme celle de Manor (caddie-service) ou d'Ikea (livraisons à moitié prix en cas de présentation d'un ticket de transports publics).

Audition de M. Olivier Norer, président de l'Association transports et environnement (ATE) Genève

M. Norer explique que l'ATE a participé au processus de consultation et qu'elle souhaite poursuivre le dialogue avec la Ville. L'ATE est en faveur du principe qui consiste à enterrer les places supprimées en surface, pour autant qu'il vise une réduction du nombre de places. Concernant le projet des Clés-de-Rive, l'ATE estime qu'il n'est pas assez abouti, notamment sur les questions de réaffectations, du contrôle de l'espace public, des moyens engagés, de la localisation des places de stationnement compensées, etc. Pour toutes ces raisons, l'ATE a décidé de ne pas soutenir ce projet en l'état. Cette position évoluera en fonction de la suite du projet.

Audition de M^{me} Geneviève Guinand-Maître, présidente de Pro Vélo Genève

M^{me} Guinand-Maître explique que Pro Vélo a refusé de signer le compromis de stratégie de piétonnisation pour diverses raisons. Premièrement, tous les parkings existants n'ont jamais fait l'objet du principe de compensation. Elle précise que, contrairement à celui des Clés-de-Rive, les parkings de Sécheron, des Charmilles et de l'Etoile ne font pas l'objet de compensation. Deuxièmement, elle dit que les normes OPAir et OPB sont continuellement dépassées à Genève, et cette situation ne connaîtra pas d'amélioration si on incite plus de voitures à venir en ville. Elle dit regretter de ne pas connaître le nombre de places disponibles en terrains publics et privés. En se référant au compromis zurichois, elle dit qu'il est difficile de comparer Genève à Zurich où près de 80% des gens qui viennent en ville prennent des transports publics, le vélo ou optent pour la marche. Elle rajoute que l'évolution de ce compromis n'est pas aussi positive que l'on peut espérer. Après la construction du premier parking, conforme à ce compromis, les commerçants favorables aux voitures en ville ont à nouveau fait opposition aux projets de mobilité douce.

Pour Pro Vélo, le mot «stratégie» renvoie à une vision globale qui n'existe pas dans ce projet. Une véritable stratégie chercherait à intégrer le CEVA, Plainpalaïs, la Voie verte, Saint-Gervais, Saint-Jean, les deux rives; elle proposerait une continuité de déplacements pour les cyclistes. En l'état, le projet consiste simplement à ramener plus de voitures au centre-ville, à grand frais et sans que les piétons et les cyclistes soient intégrés.

Un commissaire demande de préciser les prétendues incohérences du projet. M^{me} Guinand-Maître explique qu'il n'y a aucune réflexion en termes de mobilité douce, notamment pour les vélos. Elle insiste sur le fait que les cyclistes ont aussi droit à des aménagements performants; une grande partie des incivilités est due à la très mauvaise qualité des aménagements.

Audition de MM. Guy Zwahlen et Victor De Oliveira, président et ingénieur circulation du Touring Club Suisse (TCS) Genève

M. Zwahlen explique que le TCS est content de l'implication dans les discussions des acteurs concernés. Il adhère à l'idée de piétonnisation, à condition d'une compensation des places supprimées en surface. Il signale que la compensation se fera avec la création d'un parking sur la rive gauche, ce qui est une source d'inquiétude par rapport à la rive droite où il y a un déficit de places. Il dit ne pas être d'accord avec l'idée selon laquelle les parkings seront des aspirateurs à voitures. Il présente une statistique selon laquelle entre 1990 et 2006, 2730 places ont été supprimées. Il rappelle que, avec 0,5 place par habitant, Genève a moins de places de stationnement que Zurich et Bâle (respectivement

0,77 et 0,58). Il remet à la commission des documents relatifs à des politiques de piétonnisation à Strasbourg et Montpellier (voir annexe sur le site internet du Conseil municipal). Enfin, M. Zwahlen dit que le TCS Genève privilégie la négociation et le dialogue, mais qu'il n'hésitera pas à monter au front s'il le faut.

Un commissaire demande si le TCS a son propre projet d'aménagement de la ville ou s'il attend les projets de la Ville ou de l'Etat pour pouvoir réagir. M. Zwahlen répond que le TCS a présenté des concepts généraux pour l'augmentation des P+R, la création de P+R provisoires, la création des parkings souterrains, etc.

Un commissaire se réfère à la statistique citée par M. Zwahlen et explique que le nombre de place par emploi est de 0,63 à Genève, 0,50 à Zurich et 0,61 à Bâle. Il en déduit qu'il y a beaucoup de places pendulaires à Genève. M. Zwahlen dit que le TCS a fait des sondages qui ont montré que la population apprécie les solutions pratiques et complémentaires. Il est d'avis qu'il faut aussi tenir compte de l'évolution des voitures électriques et ne pas tout détruire pour refaire (comme avec les lignes de trams).

Audition de M. Motoo Tanaka, président de la Maison de quartier des Eaux-Vives (MQEV)

M. Tanaka dit que la MQEV a assisté à l'une des séances de consultation organisées par la Ville de Genève. Le comité de la MQEV a décidé de signer la convention sur la stratégie de piétonnisation, en considérant que le parking souterrain permettra d'enlever les voitures qui tournent dans le quartier pour trouver une place. La MQEV soutient la convention, dans la mesure où un grand nombre de places seront utilisés prioritairement par les habitants du quartier. Il est d'avis qu'avec un parking il y aura une plus grande capacité et un phénomène d'échange.

Une commissaire demande si la construction d'un parking n'aura pas pour effet d'augmenter le trafic de transit dans ce quartier. M. Tanaka pense que le trafic est plutôt lié aux voitures qui tournent dans le quartier pour trouver une place. A la question d'un commissaire qui s'interroge sur les raisons de ce trafic, M. Tanaka estime que cela a plusieurs raisons, comme l'existence de beaucoup de petits ateliers et commerces, l'occupation de places par des terrasses, etc.

Un commissaire souhaite savoir si le comité de la MQEV s'est prononcé sur l'extension du parking sous-lacustre ou sur celui du Pré-l'Evêque. M. Tanaka explique que la MQEV ne s'est pas prononcée sur ces projets, mais souligne ce qui est décisif: que des places soient proposées aux habitants.

Séance du 9 novembre 2010

Audition de M. Nicolas Bongard, attaché de direction à la Direction générale des affaires économiques (DGAE)

A la question de la commission demandant si des enquêtes relatives aux impacts de la piétonnisation sur le commerce avaient été faites en collaboration avec la DGAE, M. Bongard répond par la négative. Cela est le cas, au niveau cantonal, pour les plans directeurs de stationnement, de transports publics et de réseau routier. En ce qui concerne l'impact sur les commerçants, il précise que le compromis zurichois semble être la meilleure solution s'il respecte trois éléments: la compensation des places supprimées, la simultanéité des mesures pour toute limite au stationnement ou à la circulation et la proximité des parkings des commerces.

Un commissaire souhaite savoir si la DGAE sent, au niveau du développement économique, un besoin en matière de réalisation d'un parking d'ouvrage dans le secteur de Rive. M. Bongard répond par l'affirmative. D'ici à 2018, les axes primaires seront privilégiés au détriment des autres. Il rappelle que les axes primaires aboutissent à la gare et à Rive. Etant donné le flot de véhicules qui sera grandissant et aboutira à ces deux endroits, il faudra avoir des parkings sur ces axes pour que le centre-ville continue d'être accessible. Le projet des Clés-de-Rive semble être une bonne solution. Il rappelle que d'ici à 2030 Genève connaîtra une augmentation importante d'emplois et d'habitants, respectivement 100 000 et 200 000. Il dit qu'il faut aussi tenir compte du fait que l'autoroute de contournement constitue plutôt une pénétrante. Par rapport aux effets compensatoires et au nombre de personnes à accueillir, l'inquiétude de son département rejoint celle des commerçants qui craignent que la piétonnisation aboutisse à la mort du centre-ville. Il dit être convaincu qu'il faut procéder par une compensation et par la construction d'ouvrages au centre-ville, comme cela a été fait à Zurich.

Un commissaire signale que la commission, à l'occasion d'un voyage à Zurich, a appris que les milieux commerçants et ceux favorables à la mobilité douce étaient devenus très sceptiques par rapport à ce compromis – au motif qu'il figeait la situation à un ratio d'il y a vingt ans (pas assez de places pour les premiers, trop pour les seconds); par conséquent, il demande s'il ne serait pas risqué de figer arbitrairement le débat politique. M. Bongard dit que le compromis zurichois permet d'avancer. Il ne sait pas si les commerçants genevois auront la même réaction que les zurichois; en tous les cas, les commerçants veulent également connaître le but du projet de piétonnisation. Après, il est difficile de savoir dans quel sens évoluera la situation, et il faudra tenir compte d'éléments comme le CEVA ou les P+R et privilégier un processus par étape.

Un commissaire demande si des commerçants ont été dédommagés financièrement dans le cadre des travaux liés à l'extension du réseau de tramway.

M. Bongard répond par la négative, en précisant que cela relève plutôt du Département des constructions et des technologies de l'information. Il est probable qu'il y ait des formes de compensation liées à des nuisances excessives sous forme de suppression de taxes.

Séance du 16 novembre 2010

Audition de M. Alain Roland, directeur de Valartis Asset Management

M. Roland explique que son projet de parking des Clés-de-Rive ne vise que la construction d'un parking de 500 places comprenant 150 places pour les habitants. Il ne s'agit donc pas d'un «mégaparking», ni de «plusieurs projets de mégaparking» avec 700 et 800 places de parc. Il dit être d'accord avec ceux qui pensent que les parkings constituent des «aspirateurs à voitures», mais ils sont nécessaires. Dans certains cas, il est favorable aux rues et zones piétonnes et, dans d'autres, à la voiture. Son entreprise a financièrement participé au crédit d'étude de la piétonnisation de la place du Molard. En se référant aux livraisons qui ont lieu sur cette place, il signale que les commerçants peuvent être ravitaillés depuis la rue du Marché et il propose une fermeture totale de cette place. Il est très difficile d'éduquer les gens en ce qui concerne le choix de transport. On peut l'imposer à travers des interdictions. Cependant, mieux vaut privilégier les libertés et la démocratie, et gérer les possibilités au lieu de les interdire. En évacuant des places en sous-sol, les compensations permettent de créer des zones piétonnes, des espaces conviviaux, de la place pour le marché ou d'autres activités comme les terrasses, le tout en respectant le choix des utilisateurs de voitures. Cela éliminera aussi une partie de la pollution provoquée par des voitures à la recherche d'une place.

M. Roland souligne l'importance des entreprises en ce qui concerne la création d'emplois et les impôts; l'existence de parkings à proximité joue un rôle déterminant, à l'image de l'arrivée de Zara dont il est fier. Cependant, les transports publics sont aussi importants pour le développement des activités commerciales. Les investisseurs croient à l'importance du centre-ville comme de la périphérie, à l'image de la création de la Praille. Le projet de parking des Clés-de-Rive dans lequel son groupe a investi a déjà vingt ans d'existence.

M. Roland signale que son groupe était actionnaire du parking du Mont-Blanc, dont il a été membre du conseil d'administration. Pour éviter un conflit d'intérêt, il a depuis démissionné. Les Clés-de-Rive représentent, dans une zone sinistrée au centre-ville (Pierre-Fatio), un investissement de 50 millions dont 2 sont affectés aux aménagements en surface. Il remet à la commission une étude qui révèle, selon lui, deux chiffres importants: une diminution du nombre de voitures au profit des vélos et motos depuis l'année 2000, et un ratio de 72 places pour

1000 postes de travail à Genève, contre 130 à Zurich, 140 à Paris, 270 à Munich, 120 à Londres, etc. L'étude montre que le vrai centre-ville correspond à un quadrilatère constituée de la rue du Marché, de la place du Molard et de celle de la Fusterie, tandis que le côté Pierre-Fatio est pauvre en bureaux et surfaces commerciales. Il y a donc un vrai potentiel de développement, dynamisé avec l'arrivée de la Fnac. Grâce à ce projet, le quartier de Rive, actuellement dangereux (piétons, voitures, TPG, etc.), sera aménagé au profit de tous. Il dit comprendre les voix qui disent que cette place peut être aménagée sans nécessairement construire un parking. Cependant, il souligne que les entrepreneurs ont également la vocation de contribuer à la construction de Genève non seulement sur les aspects économiques mais aussi sur les aspects social et culturel.

Un commissaire, en pensant à certains aménagements (les pavés de la place du Molard dont beaucoup ont déjà sauté et la bande fluorescente se situant devant le cabaret du Velvet), demande quel type de fioriture est prévu pour le parking des Clés-de-Rive. M. Roland rappelle que, dans l'aménagement de la place du Molard, la contribution de son entreprise s'est limitée à une aide financière – le choix et la réalisation des aménagements ont été faits par M. Ferazzino. En ce qui concerne le parking des Clés-de-Rive, il signale qu'un urbaniste a déjà travaillé sur les aménagements prévus. Cependant, il souligne que, pour ce qui est des aménagements externes, les décisions définitives sont prises par la Ville ou par le Canton.

Une commissaire se réfère aux chiffres évoqués et demande des précisions par rapport à leur source. Etant donné les implications, par hypothèse, de la diminution du nombre de voitures sur le taux d'occupation du parking, est-ce que les promoteurs ne craignent pas pour sa rentabilité? M. Roland dit qu'il remettra à la commission le détail des chiffres évoqués (voir annexe sur le site internet du Conseil municipal). En ce qui concerne le taux d'occupation du parking, il précise qu'en dehors de certaines heures précises le taux d'occupation n'est jamais à 100%. Il rappelle que selon leurs études, les 350 places à une tarification horaire et les 150 places pour les habitants produiront un chiffre d'affaires permettant de rentabiliser l'investissement. Il signale qu'elles tiennent compte des coûts de la construction et de la location (droit de superficie de la Ville).

Un commissaire demande si la commission peut recevoir les chiffres de rentabilité évoqués et si M. Roland a une position arrêtée par rapport au taux de compensation, en considérant qu'il aura un impact sur le taux d'occupation du parking, et donc sa rentabilité (si plus de places sont supprimées en surface qu'il n'y en a de créées en sous-sol, l'attractivité du parking sera plus grande). M. Roland explique que les 150 places pour les habitants (location mensuelle ou annuelle) n'apporteront pas autant que les 350 places (à tarification horaire). Ce nombre a été décidé en fonction de celui des places qui seront supprimées en surface. Économiquement, en dessous de 350 places à tarification horaire, le projet ne sera pas

viable. Il est contre la gratuité de la première heure, mais prêt à signer un accord avec la Ville selon lequel le nouveau parking n’aura pas de tarifs plus élevés que ceux des parkings existants. En ce qui concerne le rapport taux de compensation/taux d’occupation, il souligne que ce sont les créneaux horaires et journaliers qui sont déterminants et non pas le nombre de places supprimées.

Un commissaire souhaite savoir pour quelles raisons le nombre de places initialement prévu (700) a été modifié. M. Roland dit que le nombre de places à construire devait correspondre à celui des places à supprimer afin de trouver un consensus.

Un commissaire aimerait des détails concernant les places et les tarifs prévus pour les deux-roues. M. Roland indique que 250 places pour les deux-roues sont prévues au 1er sous-sol. Leurs utilisateurs sont, à quelques exceptions près, des jeunes avec des moyens financiers faibles. La question de la tarification des places deux-roues est actuellement étudiée. Personnellement, il n’est pas favorable à la gratuité.

Une commissaire demande des précisions par rapport à la durée du droit de superficie, à la notion de «résidents» (synonyme d’«habitants»?) et souhaite savoir s’il y a des études sur l’impact de la piétonnisation, notamment sur le phénomène de gentrification du centre-ville. M. Roland pense que la loi permet d’aller jusqu’à 80 ans. Dans un premier temps, il a été calculé pour 50 ans (avec le droit de renouvellement). Cela signifie des rentrées financières pour la Ville (il propose un loyer sur le chiffre d’affaires). Il confirme que «résident» signifie «habitant». Pour ce qui est du phénomène de gentrification, il admet que l’attractivité de la place peut amener le propriétaire à agir sur les loyers. Cependant, il est très difficile de mener une étude et de prévoir, car il y a aussi les périodes de récession. Il regrette la disparition des restaurants et des bistrotts au centre-ville, insiste sur l’importance de la mixité pour l’activité et l’attractivité du centre-ville, et trouve qu’il faudrait agir: si un restaurant ferme, il doit être remplacé par un autre restaurant.

Un commissaire souhaite en savoir plus sur la proportion du financement par le secteur privé et sur les travaux en taupe plutôt qu’à ciel ouvert. M. Roland précise que sa société investit à 100% et que la construction en taupe est plus chère (entre 30 et 40%) mais, contrairement à ce qui est dit dans la presse, limite les nuisances.

Audition de M. Yves Delacrétaz, directeur de la Direction générale de la mobilité

M. Delacrétaz excuse la conseillère d’Etat et précise qu’il fera une distinction entre les réponses qu’il peut amener en tant que technicien et la position politique qu’il est autorisé à défendre.

Adopté en 2010, le plan directeur de stationnement du Conseil d'Etat définit un cadre dans lequel la politique de piétonnisation préconisée par le Conseil administratif rentre très bien, tout comme du point de vue de la hiérarchie du réseau routier. A l'exception du rond-point de Rive et de la rue Pierre-Fatio, toutes les rues mentionnées font partie du réseau dit «rues de desserte de quartier» qui n'ont pas de fonction de déplacement à l'échelle cantonale. Par conséquent, il est légitime que la Ville souhaite en faire quelque chose. En ce qui concerne le rond-point de Rive et la rue Pierre-Fatio, le Canton est en train de revoir la hiérarchie du réseau routier et, dans ce cadre, cet axe a déjà été déclassé en «rues de quartier». En cas d'acceptation du Conseil d'Etat et du Grand Conseil, cet obstacle sera levé.

Un commissaire demande des précisions sur le taux de compensation. M. Delacrétaz explique que, selon le plan directeur de stationnement, la référence est l'état du stationnement en 2010. En ce qui concerne les modalités de compensation, le plan directeur de stationnement prévoit une compensation souterraine ou une optimisation des places souterraines existantes. Il signale que les forts taux d'abonnements pendulaires sont contraires à la politique de stationnement. La volonté du Canton est que les pendulaires se déplacent, dans la mesure du possible, autrement qu'en voiture. Dans ce cas, l'optimisation devrait se faire au profit des visiteurs du centre et des habitants du quartier. Il dit que la conseillère d'Etat est attentive aux solutions qui tirent parti des parkings existants et ne se limitent pas seulement à des nouvelles constructions. Si le nombre de places dans les parkings est connu, il est difficile de connaître leur utilisation. Le Canton souhaite donc collaborer avec les régies pour une utilisation optimale des places existantes. En ce qui concerne le ratio, il dit que le principe est «1 pour 1».

Un commissaire signale que la neutralisation de la place Pierre-Fatio et de la rue d'Italie conduira à un report de trafic sur le boulevard Helvétique et pense que les embouteillages qui ont lieu durant la journée ne sont pas provoqués par des pendulaires mais par des habitants qui doivent traverser le pont du Mont-Blanc. M. Delacrétaz admet que toute mesure de diminution de la capacité des rues ou de la suppression de la circulation trouve difficilement une compensation en termes de volume de trafic. Certaines mesures d'optimisation de la gestion de la circulation peuvent être prises pour compenser les effets, mais une compensation nette (1-1) n'est pas possible. La diminution du trafic au centre genevois joue un rôle déterminant. Pour cela, il faut diminuer le trafic pendulaire, notamment aux heures de pointe, et préserver le trafic professionnel (livraisons, installation, approvisionnement de chantiers, etc.). En ce qui concerne le trafic du pont du Mont-Blanc, il y a une diminution du nombre de voitures le traversant (plus de 90 000 il y a quinze ans et 75 000 aujourd'hui) et une diminution du trafic au centre-ville genevois de 9%. Cela est lié à un report sur les TPG (augmentation de 40% de la clientèle depuis 2002) et à un changement de mentalité (plus de ménages sans voiture).

Un commissaire demande s'il ne faut pas tenir compte de certaines évolutions en cours à Genève, du point de vue des mentalités certes, mais aussi des infrastructures (développement du CEVA et du réseau de trams notamment) avant de se précipiter dans la construction d'un nouveau grand parking supplémentaire qui est tout sauf éphémère. M. Delacrétaz dit ne pas être capable de répondre à la question de savoir s'il est bon pour l'avenir d'investir aujourd'hui dans un parking souterrain. La viabilité économique du centre-ville est très importante et, à la périphérie, les déplacements se font en voiture. Par ailleurs, le projet d'agglomération est destiné à amener 200 000 habitants de plus d'ici à vingt ans. Les nouveaux habitants généreront aussi de la mobilité. Les efforts actuels en matière de transports publics suffiront juste à contenir l'évolution des besoins de mobilité générée par ce développement. Sur l'agglomération, il sera difficile de diminuer le trafic automobile qui continuera à augmenter globalement. Cependant, il y a deux tendances: diminution au centre et augmentation à la périphérie. Tendanciellement, le trafic automobile diminue au centre et rend possible, souhaitable, une diminution de l'offre de places de stationnement pour les pendulaires. Mais le parking comme celui des Clés-de-Rive a sa légitimité dans la mesure où il permettra de répondre aux besoins des visiteurs et des habitants.

Un commissaire aimerait avoir des précisions par rapport aux objectifs du plan directeur de stationnement et des estimations sur les effets escomptés sur la qualité de l'air et les conditions environnementales. M. Delacrétaz explique qu'il s'agit essentiellement d'objectifs liés aux catégories de personnes utilisant les places de stationnement et les mesures qui doivent être prises pour chaque catégorie afin d'atteindre une meilleure utilisation. S'agissant des habitants, la tendance est de leur permettre de posséder une voiture et de faire en sorte qu'ils l'utilisent le moins possible, avec par exemple une réflexion sur des mesures incitatives (Lyon connaît des abonnements habitants incitant à se limiter à 15 entrées-sorties par mois). En ce qui concerne les visiteurs, il vise à garantir l'accessibilité. Pour ce qui est des pendulaires, il dit que certaines mesures ont déjà été prises et que d'autres concernent notamment la gestion des parkings. Il ajoute que le plan directeur vise également l'amélioration de l'espace urbain (moins de places en surface, le stationnement des deux-roues, les besoins des livraisons, des handicapés, etc.). En ce qui concerne les effets sur l'environnement, ce n'est pas le stationnement mais la circulation elle-même qui détermine la qualité de l'air ou les conditions environnementales.

Un commissaire souhaite connaître la durée des travaux liés au tram et explique craindre que, dans vingt ans, on soit à nouveau obligé de les remplacer, alors les trolleybus sont plus intéressants en termes énergétiques. M. Delacrétaz explique que le développement du réseau de trams a été défini au début des années 1990. Il y avait alors une alternative (métro ou métro léger), mais le choix a été fait pour un développement du réseau de trams. La loi de 1999 sur le déve-

loppement du réseau des transports publics détermine les lignes à créer et le développement actuel s'inscrit dans cette politique. En ce qui concerne les trolleybus, il dit que le choix est lié à la capacité des trams qui est deux fois supérieure à celle des trolleybus. Il ajoute que les trams ont également plus d'attractivité. La ligne Cornavin-Onex-Bernex constitue la plus importante des constructions au centre-ville et touche bientôt à sa fin. Les extensions ultérieures se situent plutôt en dehors du territoire de la Ville, à l'exception de l'extension de la ligne du tram des Nations en direction du Grand-Saconnex.

Séance du 30 novembre 2010

Audition de MM. Luc Gilly et Pierre Fuchs, représentants de l'Association des habitants des Pâquis Survivre aux Pâquis (Survap)

M. Gilly considère qu'il y a suffisamment de parkings en ville et invite à réfléchir pour une meilleure utilisation de ceux-ci. La stratégie de piétonnisation consiste à faire accepter un «deal»: les associations et les habitants, aux Pâquis et dans d'autres quartiers, doivent accepter le projet de parking des Clés-de-Rive pour que les travaux continuent dans leurs projets, quand bien même ils existent et font l'objet d'étude depuis bien plus longtemps! Il invite la commission à travailler pour des espaces piétons non nécessairement subordonnés à la construction de parkings en ville. En quoi la suppression de 25 places de parc aux Pâquis doit-elle être conditionnée à l'acceptation de la construction d'un parking à Rive? Plusieurs villes européennes piétonnisent leur centre-ville sans y ajouter des parkings. Il n'est d'ailleurs pas très honnête de la part du Conseil administratif de lier des aménagements de convivialité et de sécurité à la promesse d'un parking. Il invite donc à refuser le projet de crédit ou à procéder à des piétonnalisations sans le parking des Clés-de-Rive. Il remet à la commission la copie d'une lettre des habitants des Pâquis envoyée à M. Pagani. M. Fuchs présente le projet du cœur piétonnier du quartier des Pâquis, discuté avec toutes les associations concernées et plébiscité par les habitants du quartier en février 2009 lors d'une assemblée publique.

Une commissaire demande si le même genre de «deal» a été proposé en ce qui concerne le projet de parking sous-lacustre. M. Gilly dit que Survap n'a participé à aucune discussion concernant ce projet et précise que, dans une telle hypothèse, Survap garderait sans doute la même position. Il signale que les habitants du centre-ville sont de moins en moins à posséder un véhicule et invite les commerçants réclamant le parking à faire un effort en développant par exemple un service de livraison central. A Montpellier, les livraisons se font par des vélos électriques.

Séance du 14 décembre 2010

Discussions

Le groupe socialiste soutient l'ensemble des projets de piétonnisation, mais rejette fermement la stratégie, ou plutôt le stratagème, du Conseil administratif qui consiste à conditionner la piétonnisation à la construction d'un nouveau grand parking commercial au centre-ville. Une telle infrastructure pénalise l'avenir et la mobilité douce. Le parking des Clés-de-Rive serait une marque indélébile dans le centre urbain, et un néfaste nouvel aspirateur à voitures. Le groupe socialiste rappelle avoir soutenu en début de législature le crédit d'étude en faveur du parking du Pré-l'Evêque, exclusivement pensé au bénéfice des habitants et des deux-roues. L'audition de Survap a démontré que ladite «stratégie de piétonnisation» consiste à prendre en otage des projets qui ont une identité et une autonomie propres pour essayer d'imposer par la force un parking n'ayant aucun lien avec l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des habitants. Par ailleurs, le groupe socialiste soutient le principe de compensation des places supprimées en surface, mais non pas par la construction de nouvelles places en sous-sol, mais par l'amélioration de l'utilisation des places déjà existantes en sous-sol – autrement dit, il convient d'optimiser l'utilisation des places existantes et de réaffecter une partie des places pendulaires et commerciales au profit de places pour les habitants. Le groupe socialiste proposera des amendements (conjoint à l'Alternative) visant à éliminer des propositions du Conseil administratif tout ce qui concerne la «stratégie» et le parking, pour ne conserver que les projets de piétonnisation.

Le groupe libéral rappelle que, lors des discussions relatives à la résolution R-121, il a constamment signalé son opposition à la construction d'un mégaparking en ville de Genève. Mais il faudrait s'entendre sur le contenu: tout parking non dévolu aux habitants n'est pas nécessairement un mégaparking. Il s'agit actuellement d'une stratégie de mobilité partant de l'idée que, d'ici à 2030, il y aura une augmentation des besoins de mobilité de l'ordre de 40%. Les systèmes de mobilité actuels ne sont pas en mesure de répondre aux besoins. Lors d'une séance du Conseil municipal consacrée à la mobilité et présidée par M. Robert Cramer, le Conseil municipal avait convaincu de la nécessité de la construction d'un chemin de fer à travers la ville pour résoudre les problèmes de mobilité. Il souligne que ces infrastructures n'ont pas pour vocation de se substituer à la mobilité actuelle, mais d'absorber la mobilité à venir. Il n'y a pas de qualité de vie, de développement ni de vitalité commerciale en ville sans l'acceptation des solutions tendant à résoudre le problème de mobilité. Il est erroné de dire que la stratégie de piétonnisation doit s'associer à une réduction du trafic automobile; il n'existe pas d'instrument pour compenser la réduction objective de la mobilité qui consiste à solliciter la fin d'un mode de transport en faveur d'un autre. Le groupe libéral est favorable à la réalisation de parkings qui s'inscrivent dans la

stratégie globale de mobilité, c'est-à-dire des parkings habitants et des parkings ayant la vocation de servir la zone commerciale à laquelle ils sont directement attachés. En ce qui concerne le principe de piétonnisation, il signale que son groupe accepte le compromis qui consiste à compenser en sous-sol toute place supprimée en surface. Pour ce qui est du projet des Clés-de-Rive, il dit être d'avis que c'est une opportunité exceptionnelle de résoudre certaines difficultés dans ce quartier, d'y introduire des espaces verts et une véritable zone de rencontre. Enfin, le groupe libéral est d'avis que les objectifs d'organisation du trafic et de gestion de parkings ne peuvent être atteints qu'au moyen d'un parking couvert. La non-réalisation des parkings signifie le maintien des circulations en surface; cela aura comme conséquence l'impossibilité de satisfaire les normes de protection de l'environnement (OPB et OPAir). De plus, cela privera la Ville d'un instrument permettant de gérer de manière précise (le coût à la minute du parking) la politique de transport et celle d'utilisation des parkings.

Pour le groupe des Verts, s'agissant de l'augmentation de la mobilité, il peut y avoir deux façons de réagir: l'accepter comme telle ou actionner certains leviers pour y faire face. La réglementation et la limitation d'accès pour les transports individuels motorisés, la promotion de la mobilité douce, les transports publics et la tarification des parkings existants constituent ces leviers au moyen desquels il est possible d'agir pour mettre dans de bonnes voies l'augmentation de la mobilité. Le groupe des Verts refuse d'accepter que l'augmentation de la mobilité se fasse avec une augmentation des voitures, raison pour laquelle il refuse la construction d'un parking au centre-ville qui, les études le démontrent, génère forcément une augmentation du trafic. Le groupe des Verts est prêt à faire des compromis, car il n'est pas totalement insensible aux besoins des habitants qui possèdent une voiture. Mais répondre à ces besoins ne passe pas nécessairement par la création d'un nouveau parking; cela peut se faire avec une meilleure utilisation des parkings existants. De plus, certains propriétaires comme les diverses fondations pour le logement social peinent à louer leurs places de parc; il faut donc envisager des solutions incitant à louer ces places, notamment en trouvant un équilibre par rapport aux places en surface qui sont bon marché, afin d'encourager la location des places en sous-sol. Ces propositions doivent s'accompagner de mesures comme la construction des P+R, la promotion de la mobilité douce et le soutien aux transports publics. Le souhait des habitants de la ville n'est pas d'y habiter tout en ayant les conditions de vie de la campagne; mais ils sont en droit d'exiger le respect des normes afin de ne pas tomber malade à cause de la pollution de l'air et du bruit. Le groupe des Verts ne croit pas à l'argument selon lequel le parking contribuera à la diminution de la pollution: vu que le nombre de voitures ne diminuera pas (au contraire!), l'existence d'un tel parking ne peut pas diminuer le niveau de pollution. Enfin, il rappelle que la stratégie de stationnement de l'Etat intègre la nécessité d'une meilleure utilisation des places existantes, notamment en faveur des habitants.

Le groupe démocrate-chrétien rappelle qu'il défend depuis trois législatures le principe de compensation des places comme condition d'entrée en matière en ce qui concerne les stratégies de piétonnisation, quand bien même le terme «stratégie» suscite un certain scepticisme. Une partie importante des habitants de la ville semble être heureuse d'y habiter, mais pour autant qu'elle puisse y avoir les conditions de vie de la campagne. Le groupe démocrate-chrétien est par ailleurs disposé à entrer en matière sur le principe de compensation, qui ne doit pas nécessairement respecter un ratio de 1-1, mais peut être de 1-0,9. Ce principe fonctionne bien à Zurich où un nouveau parking est actuellement en construction. Par ailleurs, les statistiques relatives à l'augmentation de la mobilité proviennent de la recherche menée par l'Office fédéral du développement territorial. L'utilisation de la voiture augmente dans des buts très précis: les déplacements de loisirs. La solution est donc de pouvoir garer la voiture quand elle n'est pas utilisée. Le groupe démocrate-chrétien signale que l'Entente présentera un amendement, pour la proposition PR-787, qui consistera à insérer à la fin de l'article premier ce qui suit: «Ce crédit n'est libéré qu'une fois l'autorisation de construire le parking des Clés-de-Rive délivrée et devenue définitive.»

Le groupe démocrate du centre rappelle à ceux qui souhaitent créer des P+R aux alentours des douanes que ceux de Vézenaz, Thônex et Carouge ne fonctionnent pas alors que ceux du centre-ville sont surchargés. Le parking des Clés-de-Rive sera au sous-sol et ne provoquera pas de poussière ni de bruit. Il est donc favorable au parking, tout comme au principe de compensation en sous-sol de toute place supprimée en surface.

Le groupe A gauche toute! rappelle que la stratégie de piétonnisation concerne trois quartiers: centre-ville, Pâquis et Saint-Gervais. Il est favorable à la piétonnisation dans ces quartiers et soutient également les parkings pour habitants, comme celui du Pré-l'Evêque. Mais il est opposé au projet de parking des Clés-de-Rive. En ce qui concerne la compensation, il rappelle que le compromis zurichois date des années nonante. Il signale que le parking de Genève-Plage, actuellement sous-utilisé, peut permettre à ceux qui souhaitent se rendre en ville de garer leur véhicule. Pour ce qui est des amendements, il signale que son groupe refusera celui de l'Entente et votera celui du groupe socialiste.

Par ailleurs, l'on parle de voitures et de véhicules sans tenir compte de leur évolution. D'ici à ce que le parking soit construit, il y aura des voitures électriques qui ne généreront ni pollution ni bruit. Enfin, le groupe démocrate du centre suggère aux Verts de demander au Conseil administratif de forcer tous les frontaliers à laisser leur voiture aux douanes et à prendre des vélos pour se rendre à Genève.

Le groupe radical dit être un ami des piétons et du vélo, mais qu'il faut reconnaître à d'autres le droit d'utiliser la voiture comme mode de transport et donc accepter un compromis. Refuser ce projet signifie un blocage d'une dizaine

d'années durant lesquelles il n'y aura aucune réalisation en matière de piétonnisation.

Votes

Résolution R-121

Le président soumet au vote la résolution R-121. Elle est acceptée par 8 oui (3 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 3 non (2 UDC, 1 DC) et 3 abstentions (2 L, 1 R).

Proposition PR-787

Le groupe socialiste présente, pour l'Alternative, un amendement à la proposition PR-787 qui consiste à modifier l'article premier comme suit: «*Article premier*. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 335 000 francs destiné aux études d'aménagement et de circulation des rues concernées par la première étape de la piétonnisation en ville de Genève.»

Le président soumet l'amendement au vote. Il est accepté par 7 oui (2 S, 2 AGT, 3 Ve) contre 6 non (1 DC, 1 R, 2 UDC, 2 L).

Le groupe libéral présente, pour l'Entente, un amendement à la proposition PR-787 qui consiste à ajouter à l'article premier ce qui suit: «Ce crédit ne sera ouvert qu'une fois l'autorisation de construire le parking des Clés-de-Rive délimitée et définitive.»

Le président soumet l'amendement au vote. Il est refusé par 7 non (2 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 6 oui (1 DC, 2 L, 2 UDC, 1 R).

Le président soumet au vote la proposition PR-787 ainsi amendée. Elle est acceptée par 7 oui (2 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 4 non (1 R, 1 DC, 2 UDC).

Le groupe démocrate-chrétien annonce un rapport de minorité sur la proposition PR-787.

Proposition PR-792

Le groupe socialiste présente, pour l'Alternative, l'amendement à la proposition PR-792 qui consiste, d'une part, à modifier le deuxième paragraphe du projet de résolution de la manière suivante: «Il déclare soutenir la piétonnisation dont la première étape concerne les trois secteurs de Rive-Rues-Basses, Saint-Gervais et Pâquis», et d'autre part à modifier la dernière phrase du projet de résolution de la manière suivante: «Cette suppression sera compensée dans la mesure de l'espace disponible par la réaffectation de places de parc en sous-sol pour les habitant-e-s.»

Le président soumet la proposition d'amendement au vote. Celle-ci est acceptée par 8 oui (3 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 4 non (1 R, 1 DC, 2 L).

Le président soumet au vote la proposition PR-792 ainsi amendée. Elle est acceptée par 8 oui (3 S, 3 Ve, 2 AGT) contre 6 non (1 R, 1 DC, 2 L, 2 UDC).

PROJET DE RÉOLUTION R-121

Le Conseil municipal s'oppose à la construction de mégaparkings en ville afin de respecter les normes OPBruit et OPAir et entend, en contrepartie, soutenir la création de parkings d'échange en périphérie en vue de diminuer la circulation en ville et réaliser ainsi le transfert modal de la voiture vers les transports publics ou la mobilité douce à l'intérieur du périmètre urbain.

PROJET D'ARRÊTÉ PR-787 AMENDÉ

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 2 335 000 francs destiné aux études d'aménagement et de circulation des rues concernées par la première étape de la piétonnisation en ville de Genève.

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 2 335 000 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.

PROJET DE RÉSOLUTION PR-792 AMENDÉE

Le Conseil municipal manifeste sa volonté de doter Genève de véritables zones réservées aux piétons, conformément aux objectifs précisés dans le plan directeur des chemins pour piétons adopté le 13 décembre 2004 par le Conseil d'Etat ainsi que dans le plan directeur communal approuvé par les instances politiques communales et cantonales en 2009.

Il déclare soutenir la piétonnisation dont la première étape concerne les trois secteurs de Rive-Rues-Basses, Saint-Gervais et Pâquis, avec pour corollaire simultané la création d'un parking de 500 places environ sous la rue Pierre-Fatio, dont 100 places environ pour les habitants, plus 300 places environ pour les deux-roues, et le réaménagement de cette rue en espace dévolu aux marchés.

Dans une deuxième étape, il soutiendra le principe général de voir le plus grand nombre possible de places de parc en surface supprimé pour favoriser la création de zones piétonnes étendues. Cette suppression sera compensée dans la mesure de l'espace disponible par la réaffectation de places de parc en sous-sol pour les habitant-e-s.

9 février 2011

B. Rapport de minorité de M^{me} Alexandra Rys sur la proposition PR-787.

Le Conseil administratif, apparemment unanime, a pris à bras-le-corps la question de la mobilité en ville et – fait suffisamment rare pour être relevé – a proposé une vision globale, où la piétonnisation de certaines rues va de pair avec la création d'un nouveau parking souterrain à Rive.

Si l'emploi du vocable «stratégie» est un peu audacieux pour décrire ce qui n'est, au fond, qu'une série de propositions concernant des rues spécifiques, on peut néanmoins saluer dans le dépôt simultané de la proposition PR-787 et de la proposition PR-792 (résolution relative à la première étape de la «stratégie de piétonnisation» en ville de Genève), la volonté de répondre aux différents besoins de l'ensemble des habitants de la ville et de ses visiteurs.

Or, il est frappant de constater que la majorité de la commission refuse le compromis présenté par le Conseil administratif, pour ne retenir de la proposition PR-787 que la piétonnisation au motif qu'il faut «lutter contre l'accroissement de la mobilité». En affirmant cela, la majorité:

1. méconnaît la réalité statistique et
2. cherche à imposer un mode de vie à une partie de la population, ce qui, à notre sens, est largement plus grave.

Le trafic croît, en premier lieu pour les loisirs

Les dernières statistiques suisses sur la mobilité montrent que le trafic routier a continué d'augmenter depuis 2000, notamment en raison de la croissance de la population. Plus intéressant, elles indiquent également que le premier motif de déplacement est les loisirs, devant le travail et les achats. La distance journalière parcourue au titre des loisirs a augmenté de 41% depuis 1984, tandis que la durée des déplacements qui leur sont consacrés a plus que doublé. Cela est également vrai pour les cinq grandes villes suisses dont Genève fait évidemment partie¹. Cela signifie que les efforts entrepris, à juste titre, pour limiter, par exemple, le trafic pendulaire ne concernent que 23%² des déplacements et qu'ils seront inopérants sur le trafic de loisirs.

¹ Sur l'ensemble de la semaine, 41% des déplacements sont accomplis au titre des loisirs. Dans les cinq grandes villes, les loisirs représentent 39,2% des déplacements au plan local et 35,3% au plan supra-local (Microrecensement 2005, OFS, ARE, 2007).

² En nombre de déplacements.

Chercher par tous les moyens à réduire le trafic dans l'absolu équivaut donc à décréter que certain-e-s n'ont pas le droit d'avoir une voiture. Car, à l'évidence, on peut utiliser les transports publics en semaine pour se rendre à son travail et avoir besoin d'un véhicule privé le week-end. Mais, pendant la semaine, celui-ci devra bien être garé quelque part. Refuser cette évidence, c'est soit un défaut des capacités cognitives, soit l'expression d'une volonté dictatoriale.

Il manque actuellement déjà des places de stationnement

Lors de la précédente législature, le Conseil administratif avait fait analyser le nombre de places disponibles dans le quartier des Eaux-Vives. L'étude avait porté sur les zones bleues, le domaine public, ainsi que le stationnement illicite (!). Le quartier comporte 3886 places de parc, dont 2257 places publiques. Le taux d'utilisation des places de parc est de 105 à 110%. Avec un taux de motorisation de 442 véhicules pour 1000 habitants, c'étaient donc 450 places auxquelles il aurait fallu pourvoir.

On peut aussi comparer le nombre de macarons attribués et le nombre de places disponibles. Ainsi, pour les Eaux-Vives, à la fin décembre 2007, on dénombre 2473 macarons délivrés pour 1641 places en zone bleue, soit un ratio de 1,5 voiture pour une place (incidence, le plus mauvais ratio de toute la ville, avec le secteur des Tranchées). Admettons qu'on veuille ramener ce ratio à 1,2 (valeur qui prévaut aux Pâquis), il manque aux Eaux-Vives 360 places.

Ce manque de places n'est pas une surprise car, depuis vingt ans, on ne fait que supprimer des places de stationnement pour véhicules privés au centre-ville. Une étude réalisée par le Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement en novembre 2004¹ sur l'hypercentre montre qu'entre 1985 et 2004 le nombre de places de stationnement a diminué de 200 (de 4500 à 4300 places).

Et, tout récemment, le plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'Etat en août 2010, montre que – tous types de places pour voitures confondus (c'est-à-dire parking public, payant sur voie publique, gratuit limité et illimité) – le nombre de places disponibles au centre-ville a diminué de plus de 2000 unités entre 1990 et 2008!

Brandir une statistique du nombre de places de stationnement par habitant n'a strictement aucun sens en termes de planification urbaine, car l'utilité d'une place de stationnement dépend de son emplacement.

L'effet «aspirateur» n'existe pas

Ayant trouvé la formule facilement mémorisable d'«aspirateur à voitures», la gauche en a fait l'alpha et l'oméga de sa stratégie de la mobilité. Et pourtant,

¹ Evolution du stationnement sur la voie publique dans le centre de Genève, 1985-2004.

en 2006, lors de l'étude d'un parking à Pré-l'Evêque, la commission de l'aménagement avait entendu un représentant de ce qui était alors l'Office cantonal de la mobilité. Celui-ci avait expliqué qu'un parking aussi central ne générerait pas de trafic, ainsi que l'avait démontré une étude menée sur le parking des Minoteriers où seuls 8% de véhicules sortaient aux heures de pointe. Cela s'explique au demeurant assez facilement, notamment en raison du fait que nombre de personnes du troisième âge habitent dans le centre-ville et n'utilisent leur voiture que le week-end.

Une offre de stationnement correcte est nécessaire aux commerces

Il est de notoriété publique (car attesté par diverses études) que les centres commerciaux situés en périphérie des villes sont attractifs pour deux raisons: la variété des commerces présents, ainsi que la facilité d'accès et de stationnement. Si la variété des commerces à l'hypercentre n'est pas à démontrer, ils ont, eux aussi, besoin d'être accessibles également aux voitures privées et de disposer de places de stationnement à proximité. Quoique cela puisse révéler des habitudes de l'homme de l'anthropocène, il n'en demeure pas moins qu'une distance de 300 mètres est la distance maximale jugée acceptable par un client entre une place de stationnement et sa destination finale.

Deux vagues d'études¹ ont été réalisées en 2000 et 2004 pour mesurer le comportement des clients des commerces des centres-villes des principales villes suisses. Si, en 2004, le centre-ville reste, pour 54% des personnes interrogées, le «centre commercial» le plus important, on constate que le nombre d'acheteurs ne résidant pas en ville a fortement diminué entre 2000 (51%) et 2004 (24%). Elle montre également que plus de la moitié (55%) des visiteurs – tous types de transports confondus – considèrent que le nombre de places de stationnement est insuffisant.

En conclusion, la minorité de la commission estime qu'une stratégie globale de mobilité implique simultanément la création de zones piétonnes et la réalisation de parkings habitants ainsi que de parkings desservant les zones de commerces auxquelles ils sont directement attachés. Ne pas reconnaître cela, c'est à la fois ignorer la réalité des choses et, pire, tenter d'imposer certains principes de vie qui, pour respectables qu'ils soient, relèvent de manière indiscutable et inaliénable du libre arbitre individuel. La majorité de la commission, en amendant la proposition PR-787 (de même que la proposition PR-792) de manière à en faire un fer de lance de la piétonnisation au détriment de toute vision globale d'aménagement et de mobilité et en refusant l'amendement de l'Entente qui proposait d'ajouter à l'article premier le texte suivant: «Ce crédit ne sera ouvert qu'une fois

¹ Einkäufen in der Innenstadt, Ergebnisse der Untersuchung Kundenverkehr Schweiz 2004, Bericht Stadt Genf, Durchführung Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln, Mai 2005.

l'autorisation de construire le parking des Clés-de-Rive délivrée et définitive», refuse du même coup un «compromis à la zurichoise». En faisant cela, la gauche confisque purement et simplement l'aménagement urbain.

La proposition PR-787 telle qu'elle a été amendée en commission est techniquement déraisonnable et politiquement dogmatique, aussi la minorité de la commission vous invite-t-elle à la refuser.

Parking Clés de Rive

Wüest & Partner

Set d'illustrations

- I. Situation actuelle
- II. Etude du potentiel du projet

PARTIE I:

I - SITUATION ACTUELLE

- A. Les facteurs de la demande
 - 1. Etat de la population
 - 2. Activité économique
 - 3. Etat du trafic
 - 4. Mobilité et transports
 - 5. Perspectives
 - 6. Conclusion
- B. Offre: situation générale
 - 1. Densité des places de stationnement
 - 2. Accessibilité (TP et TIM)
 - 3. Recensement
 - 4. Projets de construction
 - 5. Genève en comparaison nationale et internationale
 - 6. Conclusion

PARTIE 1:

A. Les facteurs de la demande

Contenu

1. Etat de la population
2. Activité économique
3. Etat du trafic
4. Mobilité et transports
5. Perspectives
6. Conclusion

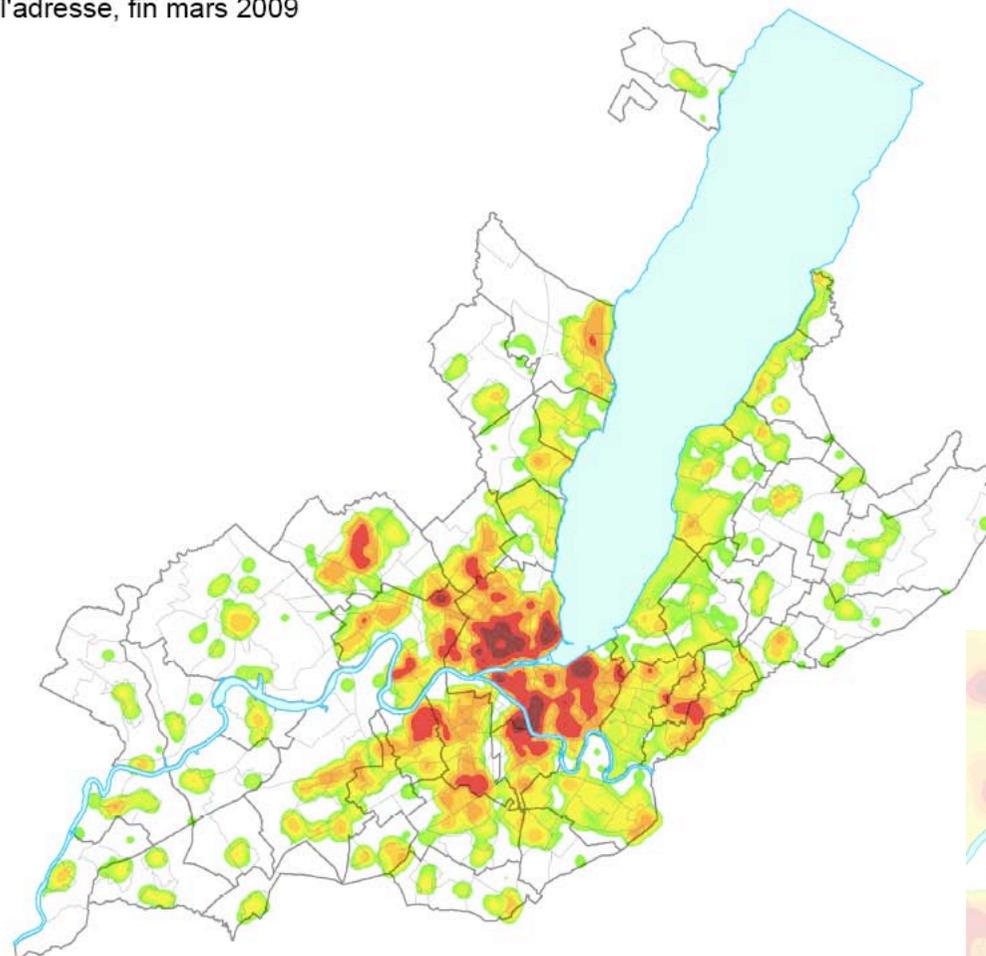
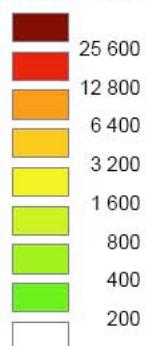
A.1. Etat de la population

Forte densité de la population en ville de Genève

Population résidante

Canton de Genève, à l'adresse, fin mars 2009

Densité habitants / km²



Population:
Suisse: 7'701'856 (2008)
Canton: 453'795
Genève: 187'995

Densité:
Suisse: 193
Canton: 1'847
Genève: 11'883



Source: OCSTAT (2009), statistique cantonale de la population

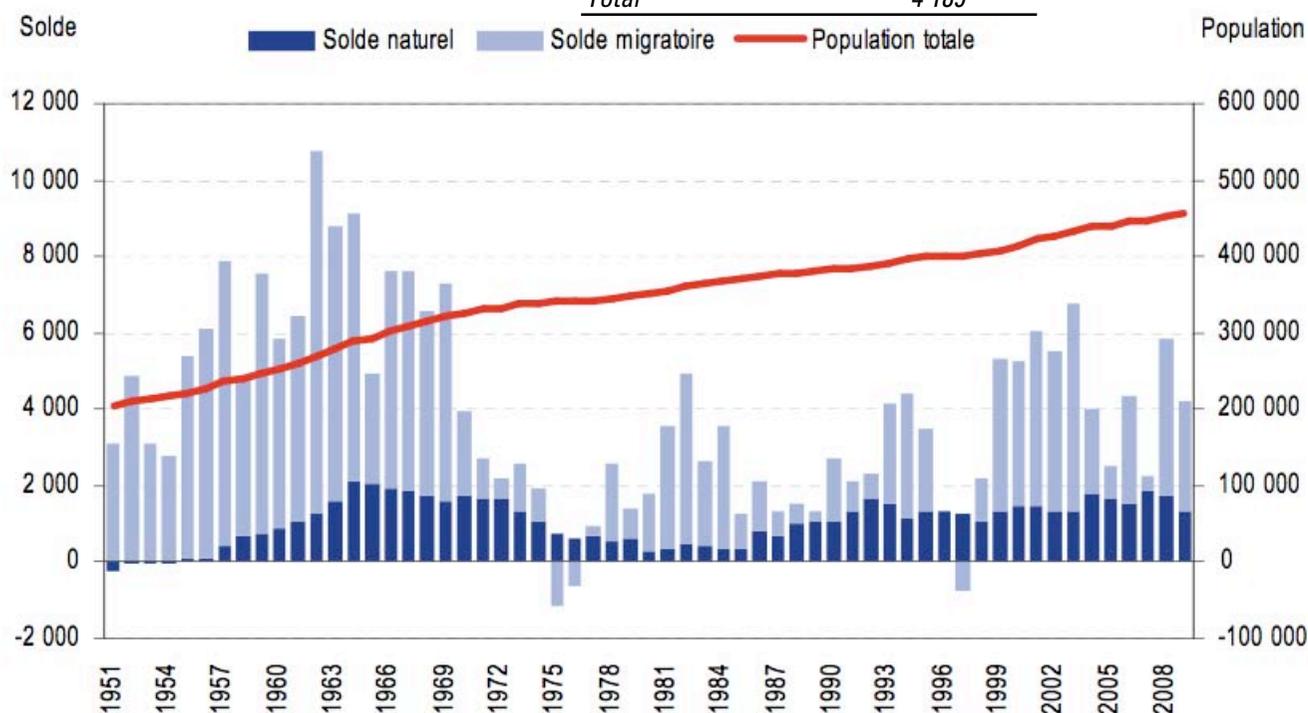
A.1. Etat de la population

Croissance démographique malgré la récession grâce à l'excédent migratoire

Etat de la population résidante	Total
Evolution	4'189
Fin 2008	453'079
Fin 2009	457'268
Tx croissance annuel	0.92%

Bilan démographique	Total
<i>Solde naturel (32%)</i>	1'345
Naissances	4'540
Décès	3'195
<i>Solde migratoire (68%)</i>	2'844
Arrivées	25'343
Départs	22'499
<i>Total</i>	4'189

Bilan démographique	Etrangers	Suisses	Total
<i>Solde migratoire</i>	6'198	-3'354	2'844
Arrivées	20'976	4'367	25'343
Départs	14'778	7'721	22'499



Plus des 2 tiers de la croissance démographique s'explique par les mouvements migratoires (ceux des étrangers)

Source: OCSTAT (2009), statistique cantonale de la population

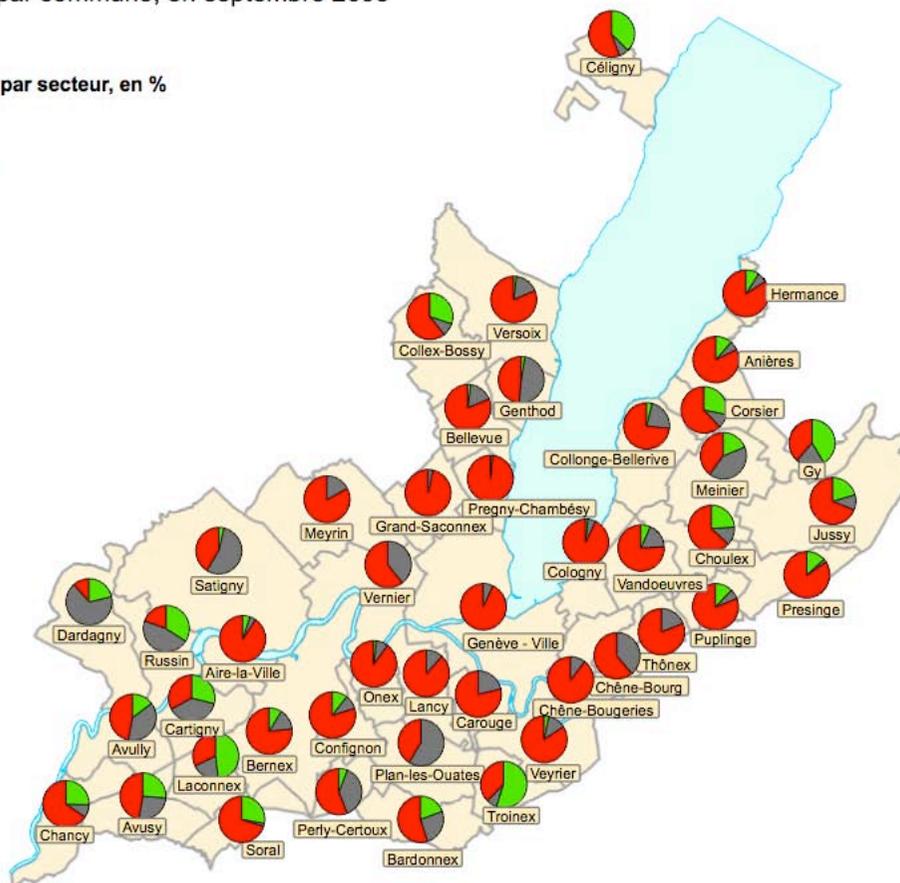
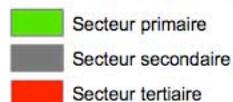
A.2. Activité économique

Le secteur tertiaire est le principal secteur d'activité

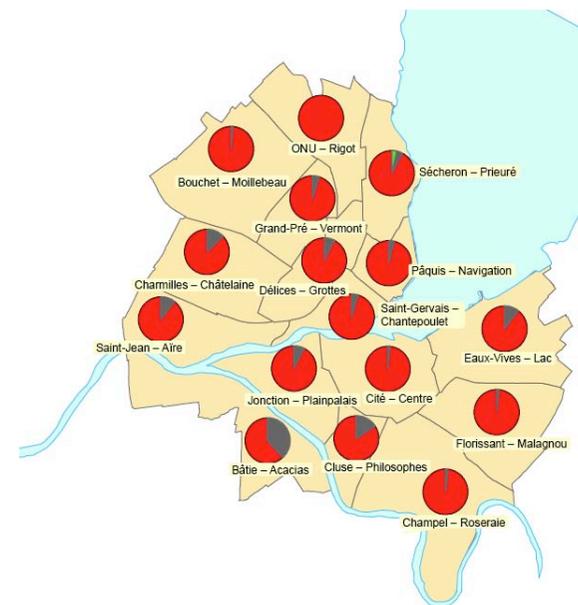
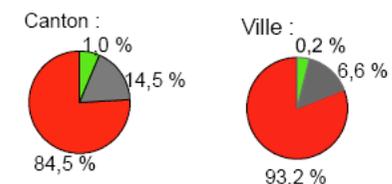
Emplois par secteur d'activité

Canton de Genève, par commune, en septembre 2005

Répartition des emplois par secteur, en %



Situation en termes d'emplois:

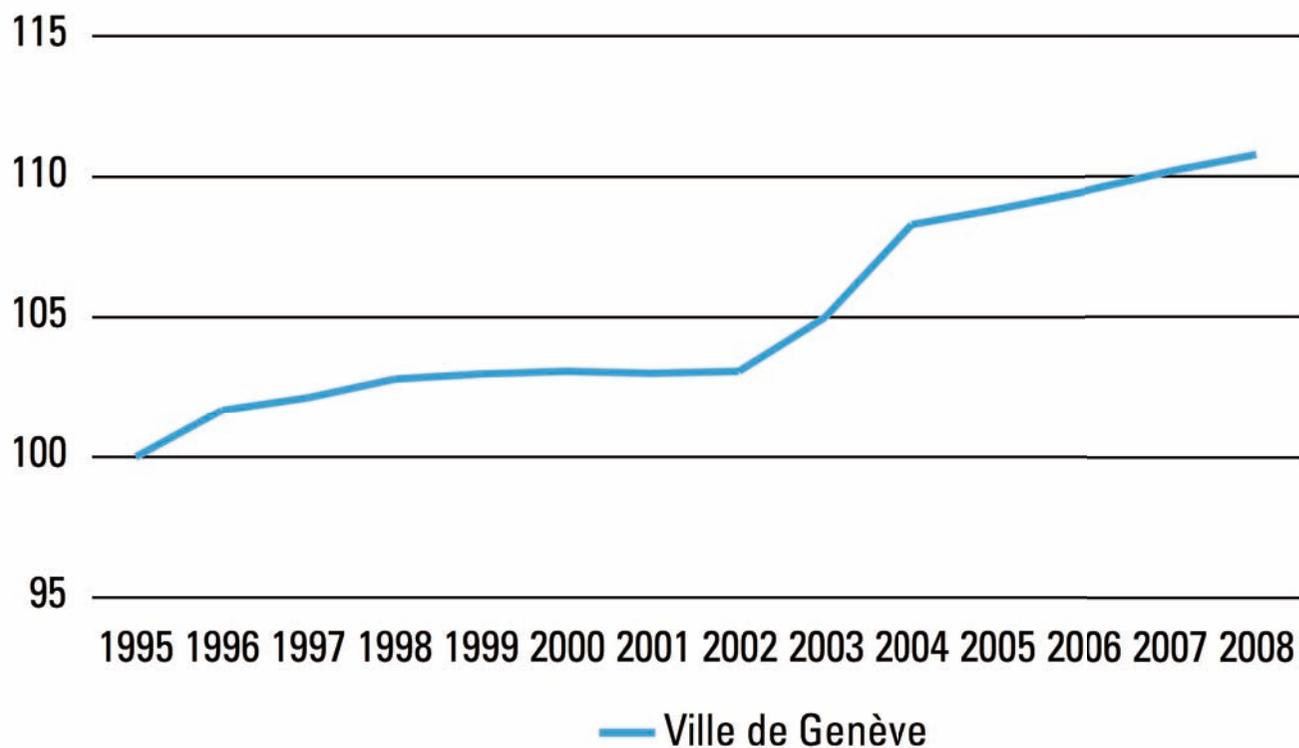


Source: OCSTAT (2005), recensement des entreprises

A.2. Activité économique

Une croissance des surfaces commerciales modérée depuis 2004

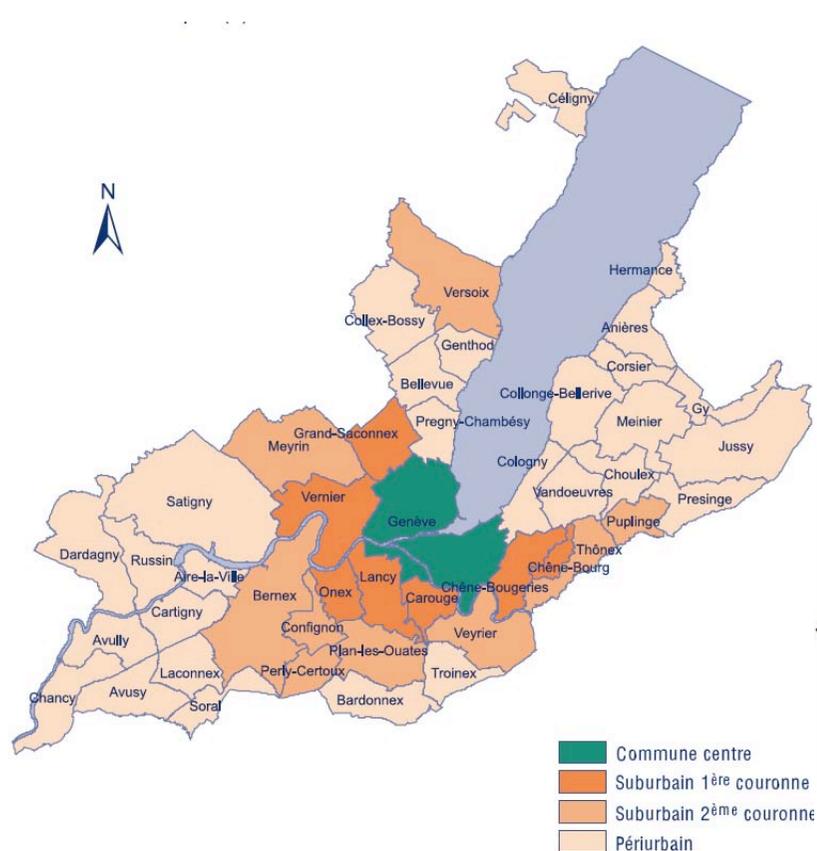
Surfaces totales de vente (m2 SBP)	Genève
Evolution	13'883
2004	612'089
2008	625'972
Tx croissance annuel	0.57%



Source: Wüest & Partner (2005), ECA

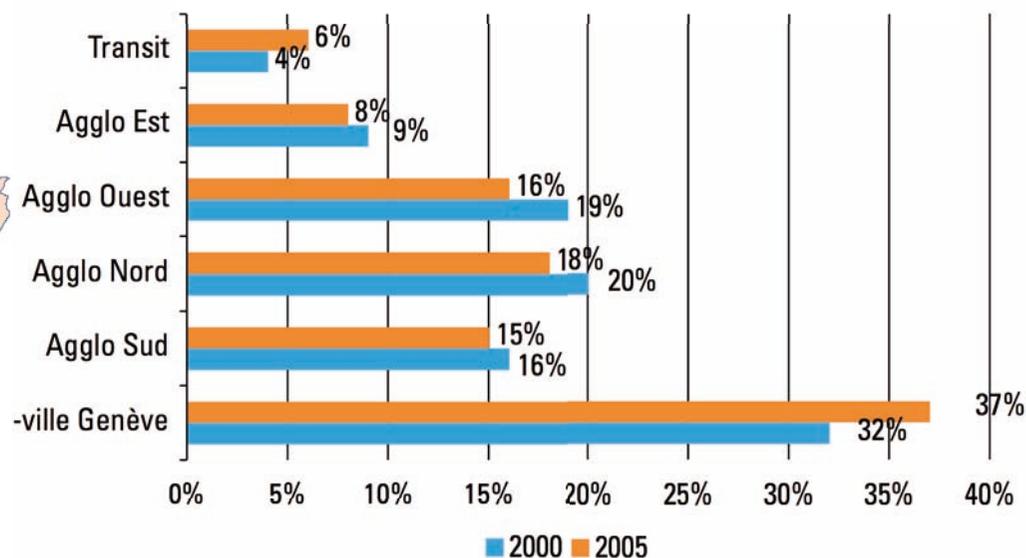
A.3. Etat du trafic

Les principales destinations: centre-ville et 1^{ère} couronne de Genève



Parc de véhicules motorisés (2000 - 2005): +3.8%

Répartition des entrées dans le canton selon la destination (2000-2005):

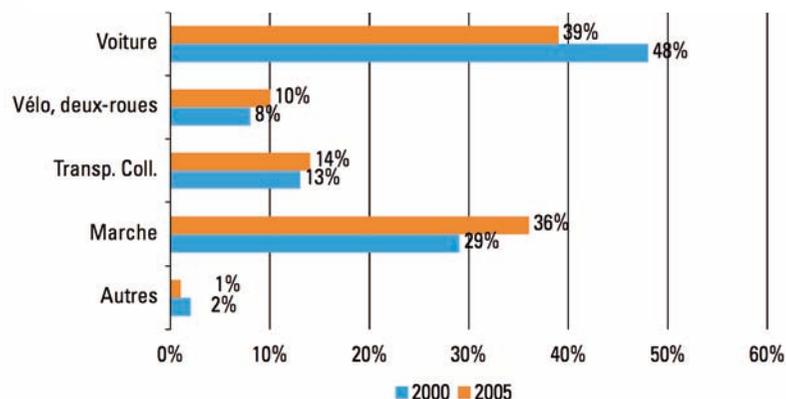


Source: DGM (2008), Comparaison des résultats des enquêtes aux frontières

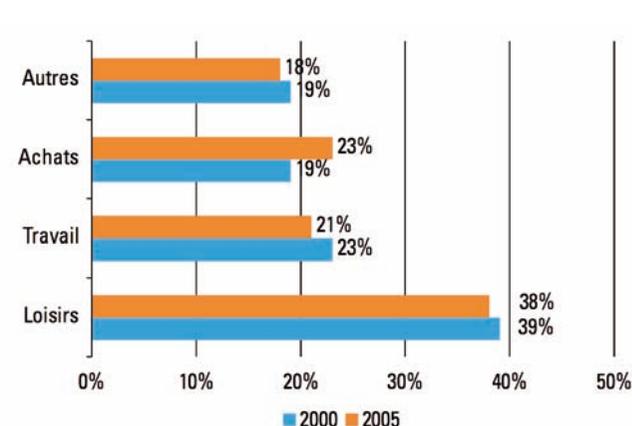
A.4. Mobilité et transports

La voiture reste le moyen de transport privilégié

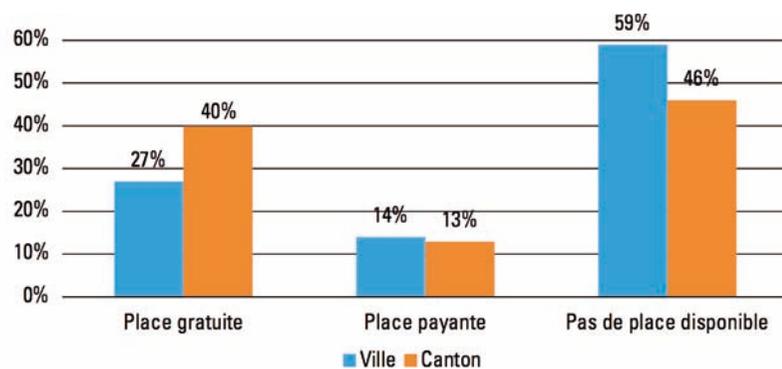
Moyens de transports des habitants du canton de Genève:



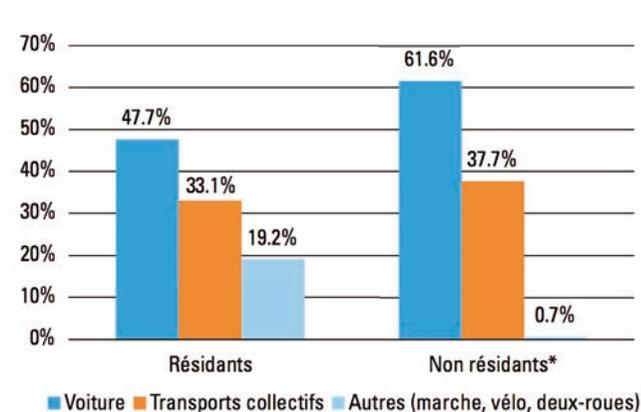
Répartition des déplacements selon le motif dans le canton de Genève:



Disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail (2005):



Moyens de transports des actifs dans le canton de Genève (2000):



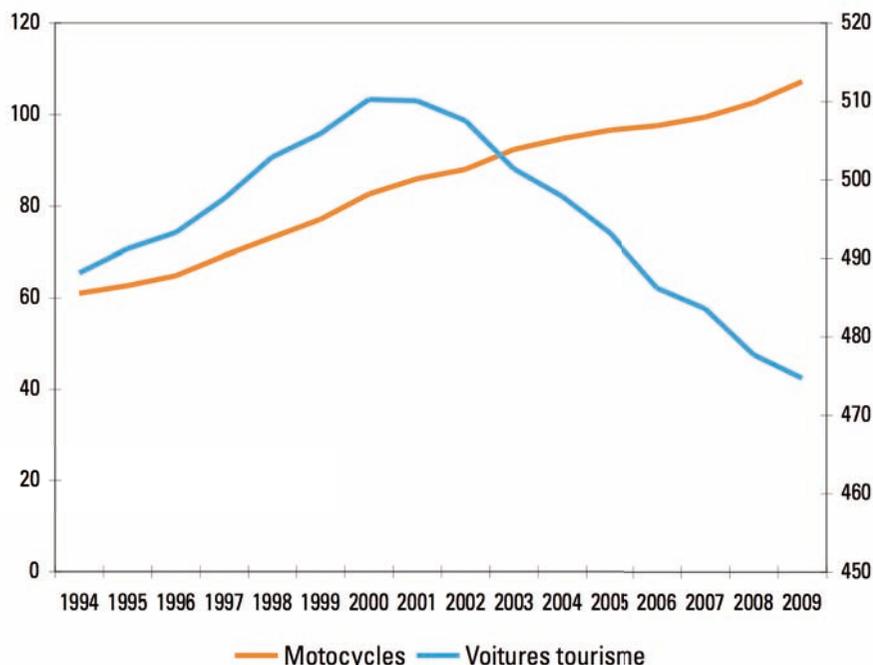
Source: DGM (2008), Résultats du MRT (2000 et 2005), OCSTAT (2009)

* Frontaliers non compris

A.4. Mobilité et transports

Baisse de l'utilisation de la voiture individuelle au profit des deux-roues

Nombre de véhicules en circulation dans le canton pour 1000 habitants:



Trafic deux-roues journalier en ville de Genève:

Comptage	Vélos	Motos	Total
<i>Hiver</i>	28.2%	18.7%	21.2%
2005	21'290	60'190	81'480
2007	27'295	71'420	98'715
Evolution	6'005	11'230	17'235
<i>Eté</i>	11.2%	6.0%	7.5%
2005	34'830	88'160	122'990
2007	38'720	93'440	132'160
Evolution	3'890	5'280	9'170
<i>Moyenne</i>	17.6%	11.1%	12.9%

Augmentation très forte des mouvements des deux-roues et ce n'est pas qu'un phénomène saisonnier

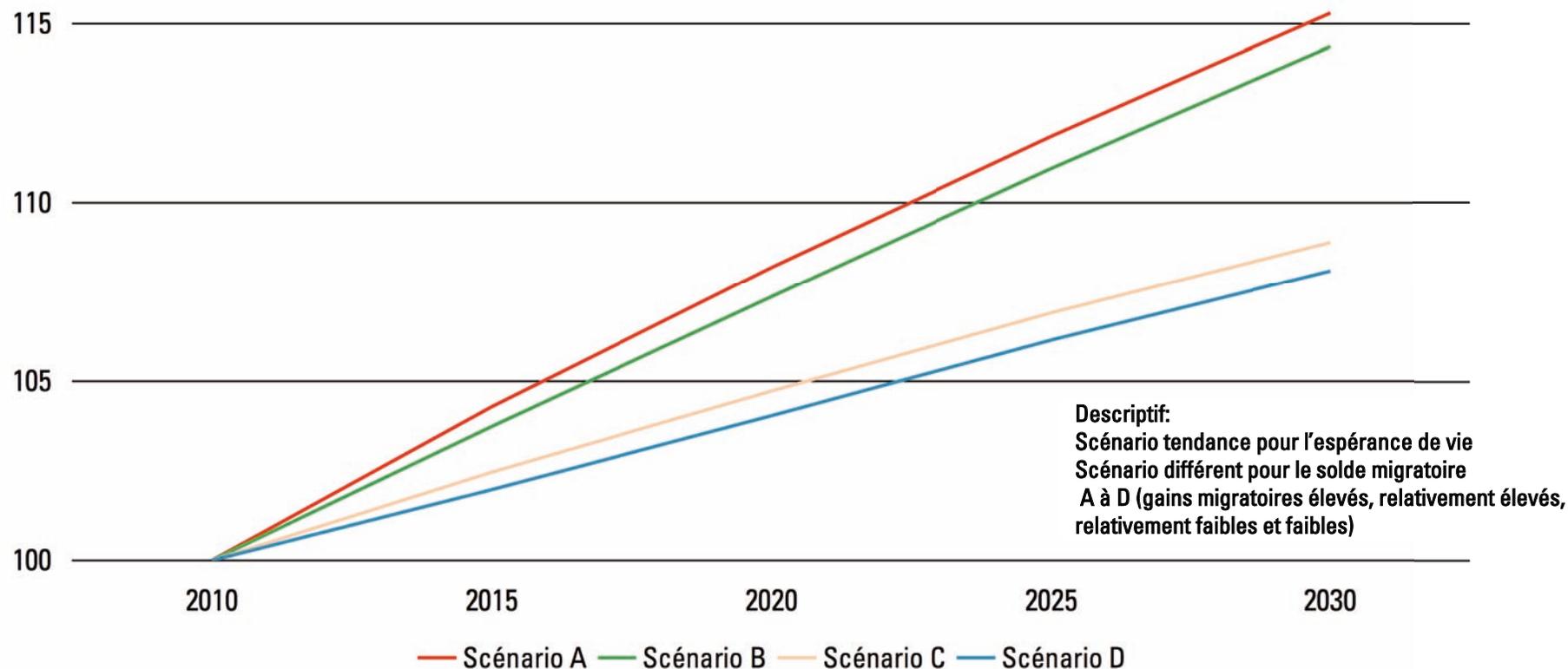
Ratio hiver/été	Vélos	Motos
2005	61.1%	68.3%
2007	70.5%	76.4%

Source: OCSTAT (2009), SAN (2009) et DGM (2008)

A.5. Perspectives démographiques

La population continuera à augmenter et pourrait atteindre 535'000 personnes en 2030

Prévisions démographiques	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Perspectives 2010-2030	71'004	65'769	40'013	36'013
Population 2010	464'067	457'877	450'403	445'560
Population 2030	535'071	523'646	490'416	481'573
Tx croissance annuel moy.	0.77%	0.72%	0.44%	0.40%

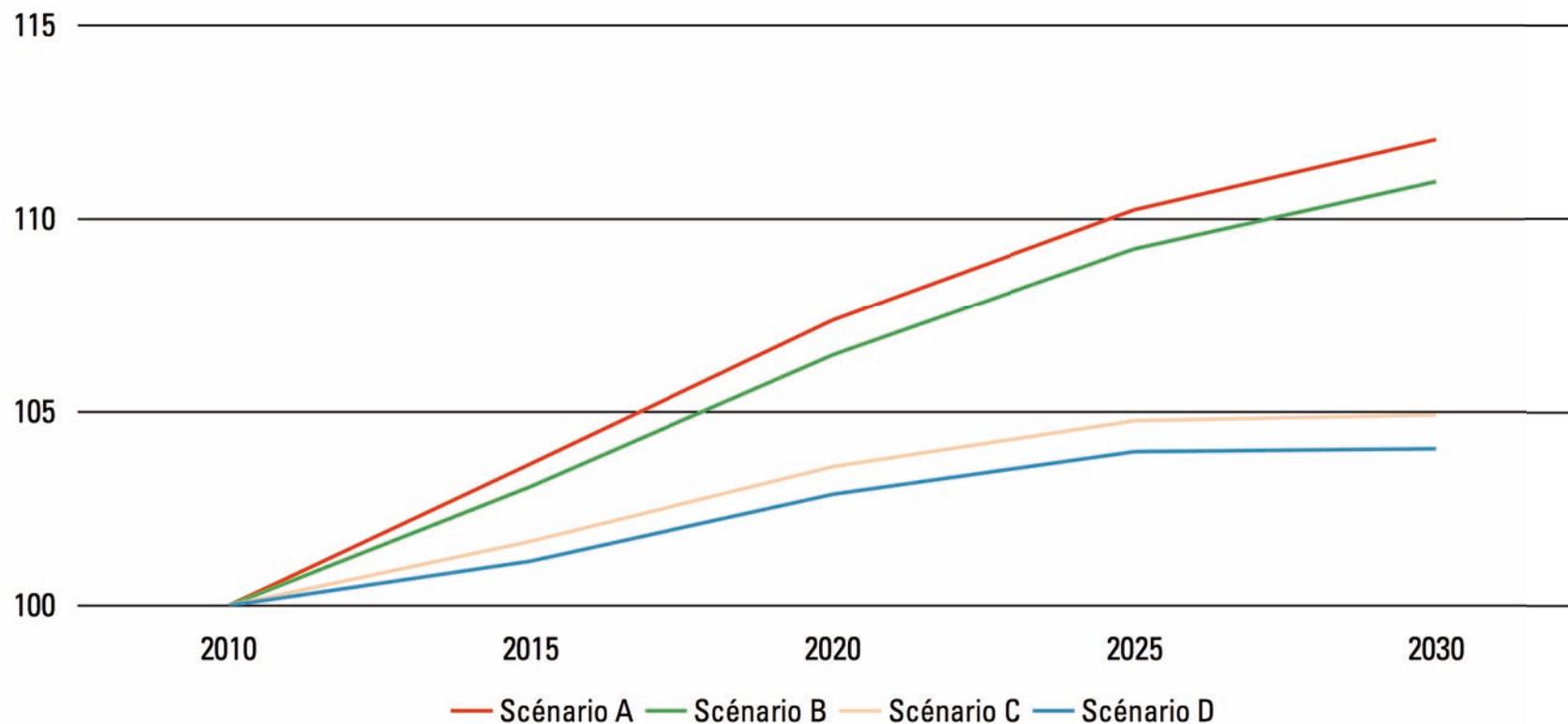


Source: Projections de l'OCSTAT (2006), population résidante

A.5. Evolution des emplois

A l'horizon 2030, le nombre d'actifs sera compris entre 235'000 et 275'000

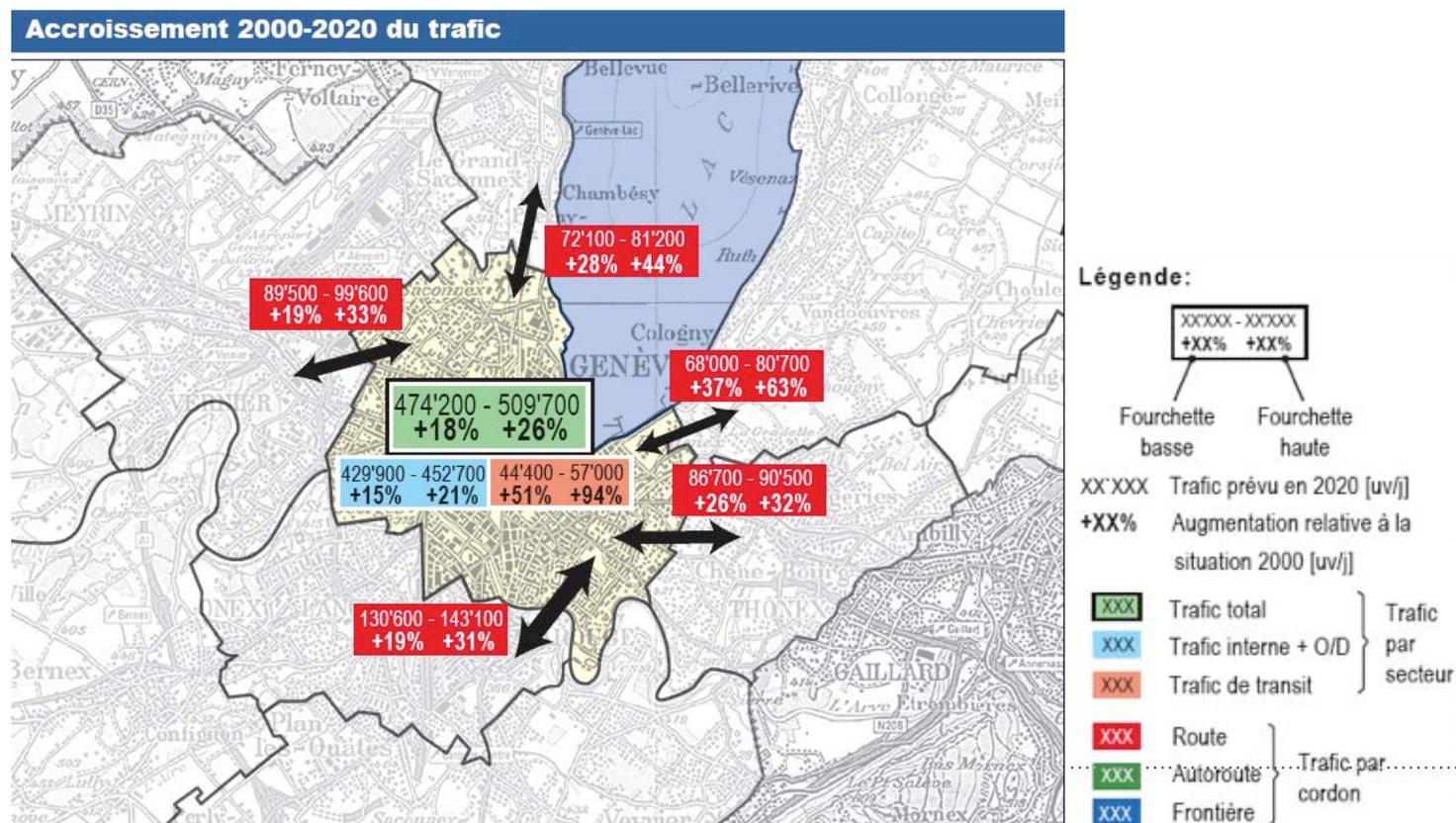
Prévisions	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Perspectives 2010-2030	29'618	26'576	11'705	9'509
Population active 2010	245'639	242'098	237'697	234'803
Population active 2030	275'257	268'674	249'402	244'312
Tx croissance annuel moy.	0.60%	0.55%	0.25%	0.20%



Source: Projections de l'OCSTAT (2006), population résidante active

A.5. Evolution du trafic journalier en ville

A l'horizon 2020, le nombre de voitures sera compris entre 474'000 et 510'000



Source: Projections du DAEL (2005)

A.6. Conclusion

Résumé des résultats sur les facteurs de la demande

1. La ville de Genève a connu un essor démographique important ces dernières années grâce notamment à l'afflux massif des étrangers.
2. Le tissu économique de la ville est essentiellement représenté par le secteur tertiaire; et ce dernier a connu une croissance continue en surfaces commerciales depuis 1995.
3. La concentration des habitants et des emplois en ville de Genève a généré une hausse du trafic journalier motorisé*
4. Malgré une modification dans le comportement de mobilité des personnes résidentes et de celles qui entrent dans le canton (baisse de l'utilisation de la voiture individuelle au profit des deux roues et de la marche; succès des transports publics), la voiture reste le moyen de transport le plus fréquent.
5. Les perspectives démographiques et en termes d'emploi et de trafic devraient maintenir la demande à un niveau élevé (la population cantonale devrait croître à un rythme annuel de 0.7% jusqu'à 2030, de 0.5% pour la population active et le trafic journalier en ville de Genève pourrait augmenter de 1% par an jusqu'en 2020).

* Le parc des véhicules motorisés a augmenté de 3.8% entre 2000 et 2005 et le nombre de personnes transportées en voiture entrant dans le canton a augmenté de 5% entre 2002 et 2005.

PARTIE I:

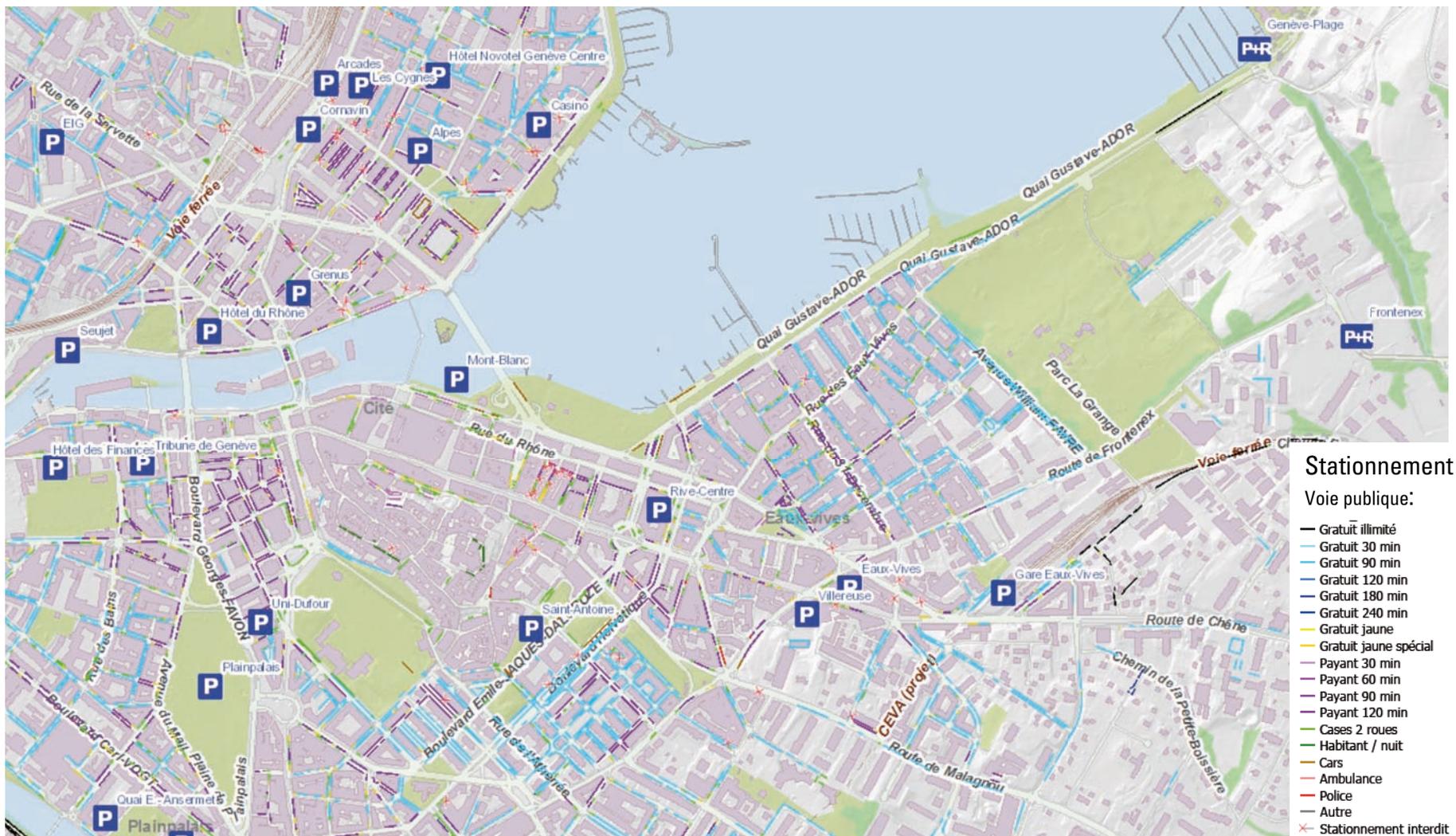
B. Offre: situation générale

Contenu

1. Densité des places de stationnement
2. Accessibilité (TP et TIM)
3. Recensement
4. Projets de construction
5. Genève en comparaison nationale et internationale
6. Conclusion

B.1. Densité des places de stationnement

Une bonne répartition des parkings publics dans la ville



Source: Direction Générale de la Mobilité (DGM)

B.2. Accessibilité en TP

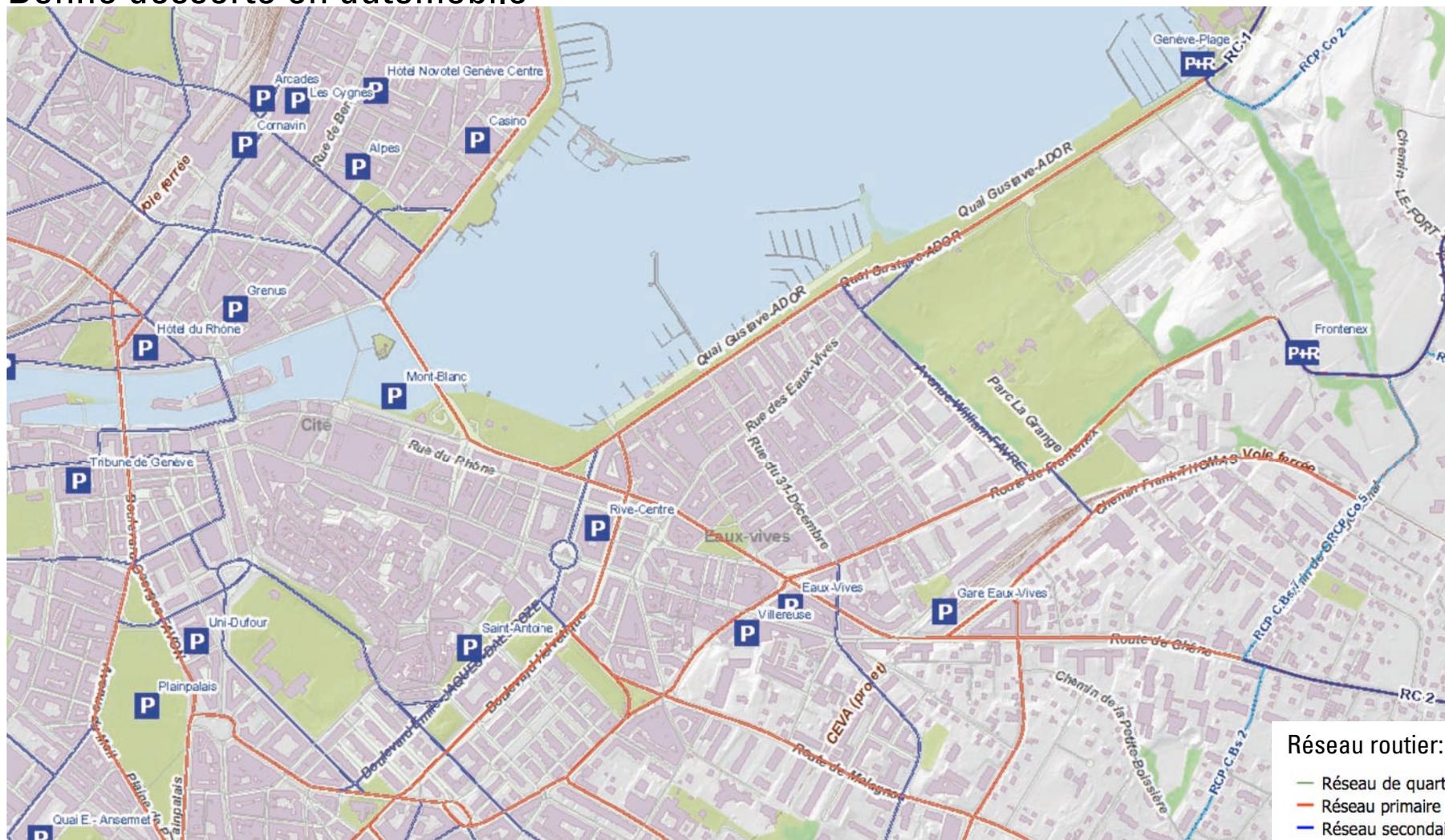
Bien desservis par les TPG



Source: Direction Générale de la Mobilité (DGM)

B.2. Accessibilité en TIM

Bonne desserte en automobile



Source: Direction Générale de la Mobilité (DGM)

B.3. Stationnement sur la voie publique

En 2004, 21'000 places de stationnement au centre-ville



21'400 places véhicules et 8'600 places deux-roues

Taux de motorisation (2004):

Canton: 499 pour mille habitants

Ville: 407 pour mille habitants

Chiffres-clés pour la ville de Genève (2004):

1. Centre (secteurs A+B+C)
Taux de motorisation: 593 pour mille habitants
0.21 places par habitant
0.36 places par véhicule immatriculé
Trafic de 21'000 véhicules entre 8h et 18h
2. Rive Gauche (secteurs D-I+O)
Taux de motorisation: 419 pour mille habitants
0.17 places par habitant
0.40 places par véhicule immatriculé
Trafic de 86'000 véhicules entre 8h et 18h
3. Rive Droite (secteurs J-Q)
Taux de motorisation: 378 pour mille habitants
0.12 places par habitant
0.32 places par véhicule immatriculé
Trafic de 68'000 véhicules entre 8h et 18h

Source: DGM (2006), Stationnement: analyse du fonctionnement sur voie publique 1998-2004

B.3. Exemple de la Ville de Genève

Wüest & Partner

La Ville de Genève gère environ 4'300 places de stationnement



Fin mars 2008: 4'236 places de stationnement

Quartier	Nombre de places
Jonction	1108
Grand-Pré	974
Eaux-Vives	647
Vieussieux	426
Pâquis	319
Nations	260
Saint-Jean	206
Cité	115
Florissant	60
Sécheron	31
Autres	30
Tranchées Rive	30
Saint-Gervais	17
Champel	13
Total	4'236

Source: Ville de Genève (2008), Liste des places de parkings

B.4. Recensement des parkings publics

Quartier de la Rive Droite: une offre concentrée en centre-ville

N°	Désignation	Vocation	Nombre de places
1	Cornavin	Public / Habitants	910
2	Seujet	Public / Habitants	530
3	Casino	Public	500
4	Alpes	Public / Habitants	350
5	Arcades	Public	300
6	Grenus	Public / Centre commercial	300
7	Les Cygnes	Public / Centre commercial	270
8	EIG	Public	185
9	Hôtel Novotel Genève	Public / Hôtel	160
10	Hôtel du Rhône	Public / Hôtel	100
Total			3'605

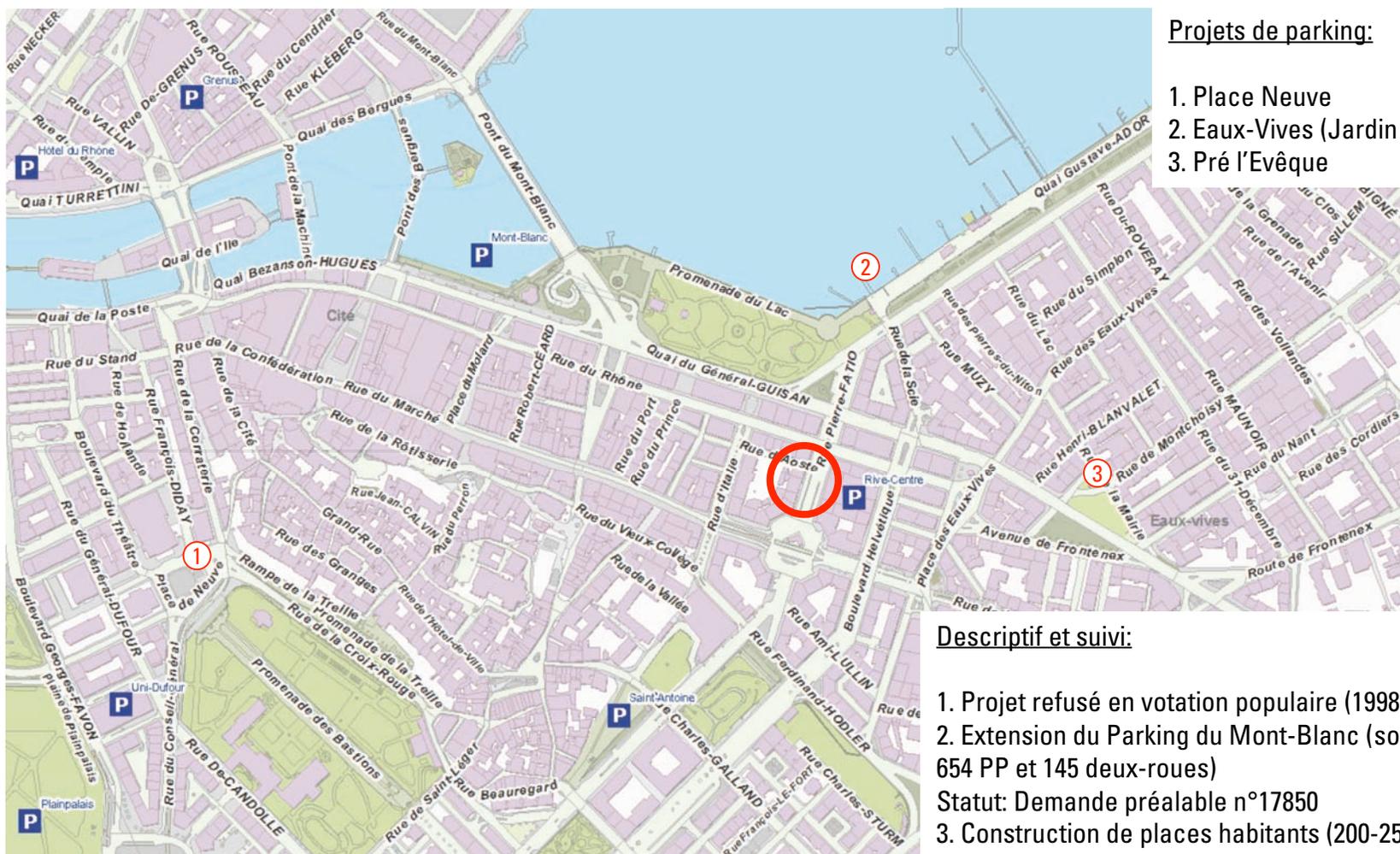
Quartier de la Rive Gauche: offre périphérique

N°	Désignation	Vocation	Nombre de places	N°	Désignation	Vocation	Nombre de places
1	Mont-Blanc	Public	1535	12	Tribune de Genève	Public	200
2	Plainpalais	Public	800	13	Uni-Dufour	Public	190
3	Lombard	Public	780	14	Uni-Mail	Public	180
4	Quai E.- Ansermet	Public / Habitants	610	15	Queue d'Arve	Public	93
5	Rive-Centre	Public	500	16	Gare Eaux-Vives	Public / Habitants	80
6	Saint-Antoine	Public / Habitants	500	17	Genève-Plage	Parc relais	900
7	Villereuse	Public	450	18	Frontenex	Parc relais	25
8	David-Dufour	Public	440	Total			8'111
9	Hôtel des Finances	Public	340				
10	Vernets	Public	278				
11	Eaux-Vives	Public / Centre commercial	210				

Source: DGM

B.4. Projets de construction

Trois projets en centre-ville



Projets de parking:

1. Place Neuve
2. Eaux-Vives (Jardin Anglais)
3. Pré l'Evêque

Descriptif et suivi:

1. Projet refusé en votation populaire (1998)
2. Extension du Parking du Mont-Blanc (sous-lacustre de 654 PP et 145 deux-roues)
Statut: Demande préalable n°17850
3. Construction de places habitants (200-250)

Source: Aménagement du Territoire

B.5. Genève en comparaison internationale

Beaucoup de voitures mais peu de places de stationnement

Villes	Part TP dans dépl. mécanisés	Taux de motorisation (1000 hab.)	Nombre places (1000 emplois) CBD
Hong-Kong	72%	45	35
Tokyo	40%	305	40
Singapour	35%	115	235
Vienne	40%	375	210
Copenhague	18%	275	220
Paris	27%	420	140
Munich	35%	470	270
Milan	31%	405	105
Barcelone	35%	370	445
Londres	24%	330	120

Source: Union internationale des transports publics (2001)

Villes	Part TP dans dépl. mécanisés	Taux de motorisation (1000 hab.)	Nombre places (1000 emplois) CBD	Nombre places (1000 hab.)
Zurich	28%	294	130	135
Genève	19%	396	72	110

Sources: Plan directeur communal de la ville de Genève, Observatoire Universitaire de la Mobilité
Office cantonale de la mobilité; Union internationale des transports publics (2001)

B.6. Conclusion

Résumé des résultats sur l'offre

1. Environ 21'000 places de stationnement sur la voie publique et 11'700 places dans les parkings sont recensées dans les quartiers de la rive droite et de la rive gauche.
2. D'une manière globale, les parkings sont bien répartis géographiquement, situés à des nœuds de communication importants et bien desservis par les transports publics.
3. Mais seulement 2'500 places dans les parkings publics sont disponibles dans l'hyper-centre.
4. Ainsi, en comparaison avec les autres villes, Genève présente des taux de motorisation élevés, mais peu de places de parkings par habitant (et par emploi, notamment dans l'hyper-centre).
5. De plus, l'offre dans l'hyper-centre est stable depuis la création du parking St-Antoine en 1996.
6. De nombreux projets de construction ont été avortés (parking de la place Neuve); et le projet de parking des Eaux-Vives sous le Jardin Anglais (cf. Extension Mont-Blanc) ne devraient pas augmenter l'offre existante de façon excessive. Il est vu comme un complément à l'offre existante. Par ailleurs, sa réalisation se heurte entre autre chose, pour le moment, à la réticence de la Ville de Genève qui ne le voit pas d'un bon œil, malgré le fait qu'il ne soit pas situé sur son territoire.

PARTIE 2:

II - ETUDE DU POTENTIEL

- A. Situation du projet
 - 1. Description: situation initiale
 - 2. Site et accès
 - 3. Comptage routier
 - 4. Zone de chalandise

- B. Conclusion

PARTIE 2:

A. Situation du projet

Contenu

1. Description: situation initiale
2. Site et accès
3. Comptage routier
4. Zone de chalandise

A.1. Situation initiale

- Construction d'un parking souterrain de 500 places (rue Pierre-Fatio) sur 5 niveaux dont 150 places habitants et 250 pl. 2 roues
- Aménagement d'une zone piétonne à Rive: création d'un marché permanent, d'une promenade arborisée du carrefour de Rive jusqu'au lac
- Dans le cadre de piétonisation de 3 zones (Pâquis, St-Gervais, Rues Basses): suppression de 580 places de parking en surfaces

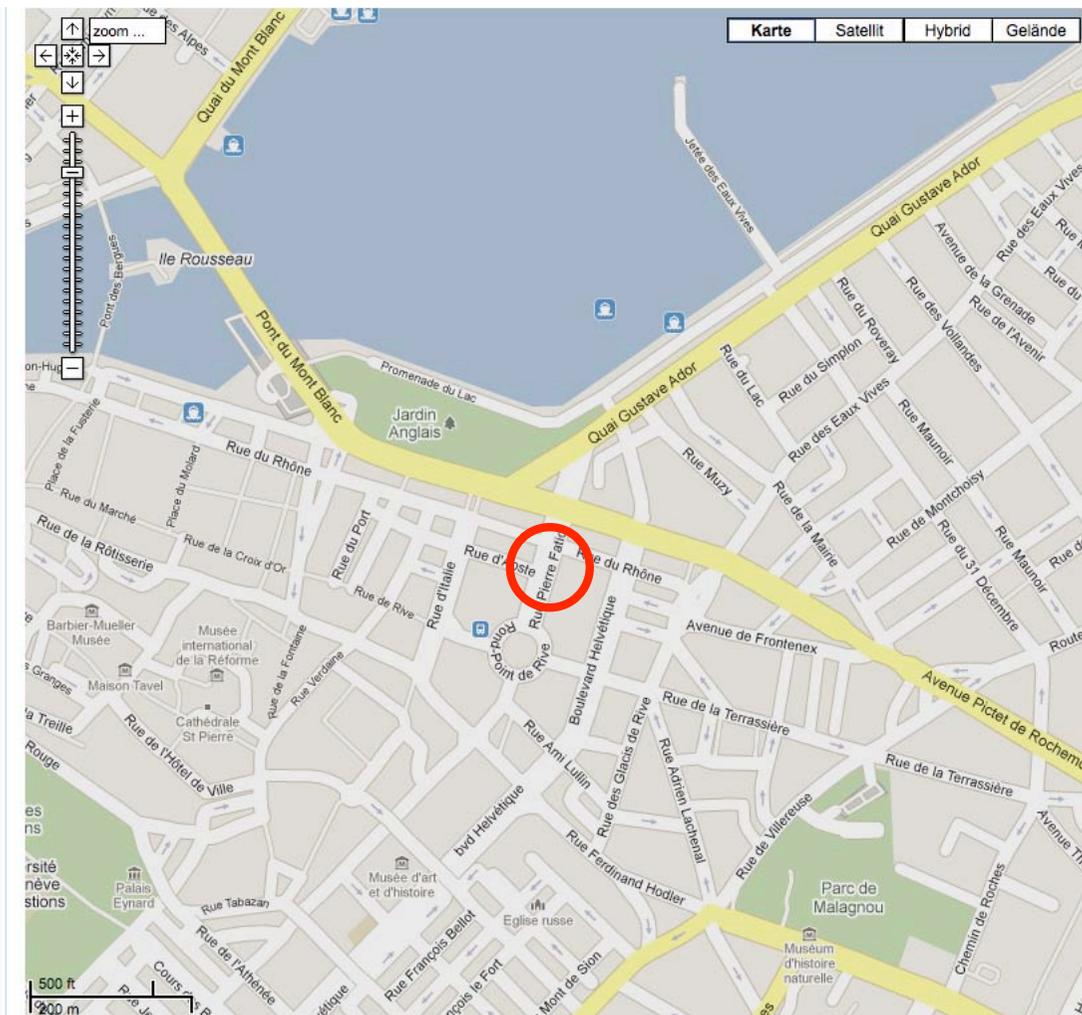
Zone	Places voitures supprimées	Places deux-roues supprimées
Pâquis	170	60
St-Gervais	170	180
Rive et abords	240	615
Total	580	855

- Report du trafic sur le Bd Helvétique et déplacer TPG en rue d'Italie

Source: Ville de Genève, projet « stratégie de piétonisation »

A.2. Site et accès

Situé en zone commerciale, le site bénéficie d'une bonne accessibilité en TP et TIM



Accès par Av. de Rochemont
Très bonne accessibilité en TPG

Source: Geoinfo Wüest & Partner, Google map

A.3. Trafic et fréquentation

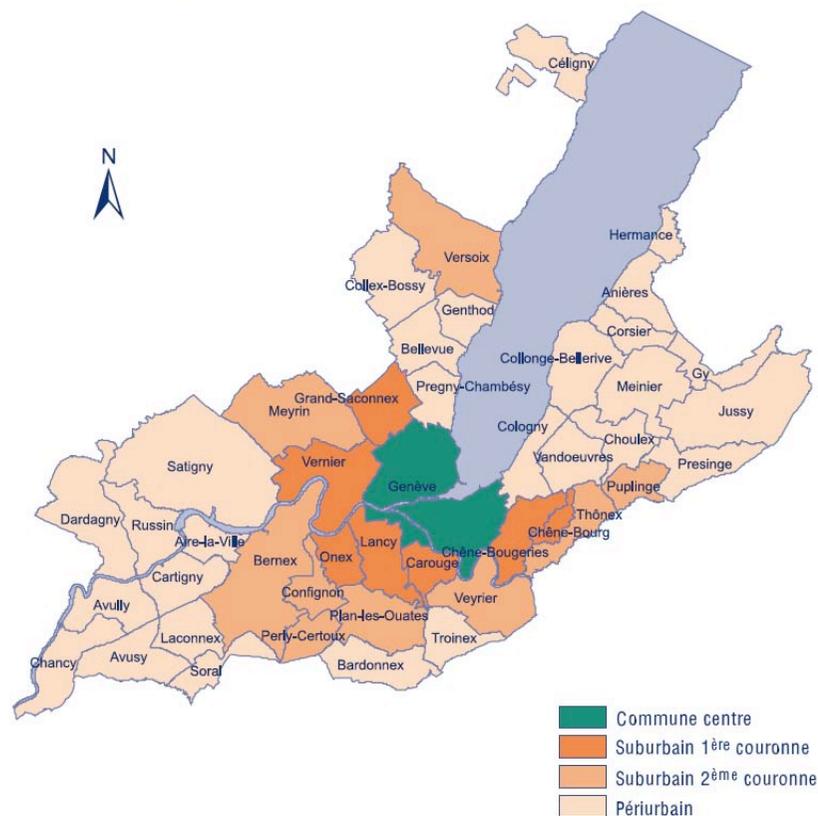
Un trafic motorisé environnant élevé



Source: Direction Générale de la Mobilité (DGM)

A.4. Population cible et bassin de chalandise

Wüest & Partner



Taux de motorisation (2007):

Canton: 493

Ville: 396

Quelques chiffres-clés:

Population résidante (2007):

Canton: 438'177 habitants

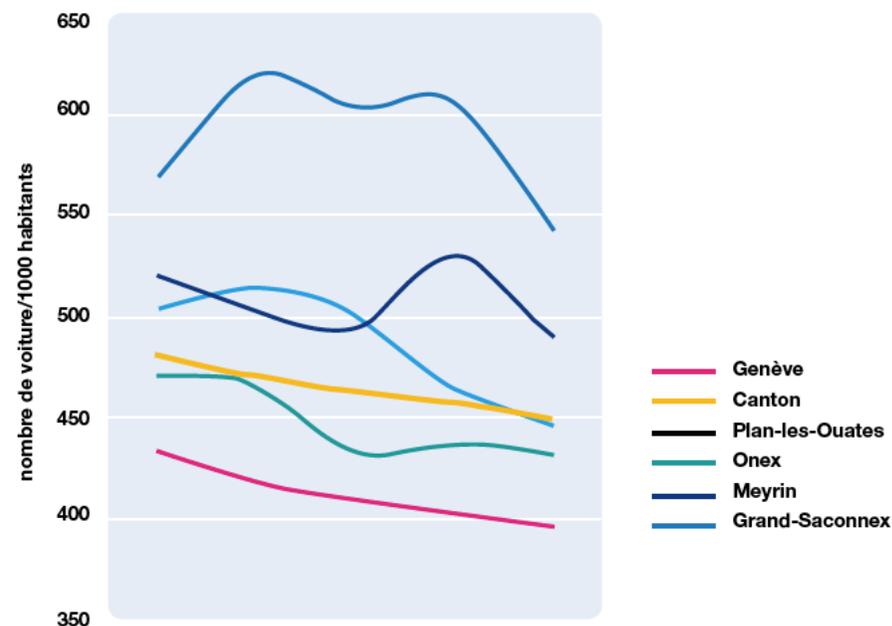
Ville: 188'358 habitants

Nombre de véhicules immatriculés (2007):

Canton: 216'438 véhicules

Ville: 74'590 véhicules

Evolution du taux de motorisation 2000-2007



Sources: OCSTAT, SAN, plan directeur communal de la ville de Genève

B. Conclusion

1. La demande est soutenue:
 - Augmentation de la population en ville et en agglomération;
 - Accroissement des surfaces commerciales au centre-ville;
 - Projets de surélévation dans la ville et sa couronne augmenteraient les besoins en logements et donc en stationnement;
 - Taux de motorisation élevés en comparaison nationale et internationale; et ceci malgré la baisse de l'usage individuel de la voiture au profit des transports publics et des deux roues.

2. L'offre actuelle (et à venir) est insuffisante pour satisfaire les besoins de la demande:
 - Le nombre de places de parking est stable depuis la création du parking St-Antoine en 1996;
 - Seulement 2'500 places dans les parkings publics dans l'hyper-centre;
 - Un nombre de places disponibles par habitant et/ou emploi faible en comparaison nationale et internationale
 - Des taux d'occupation élevés pour les parkings publics durant les heures de pointe;
 - Compte tenu des suppressions des places de stationnement en surface, les projets d'extension n'entraîneraient pas une surabondance de l'offre (taux de motorisation élevés et peu de places disponibles par habitant et/ou emploi, voir Annexe 1- répercussion sur le chiffre d'affaires d'une augmentation du nombre de places d'un parking situé dans l'hyper-centre d'une ville en Suisse).

Mobilité à Montpellier

Sommaire :

1.	Introduction	2
2.	Caractéristiques de Montpellier	
3.	Les transports	
3.1	Contexte	4
3.2	Réseau routier	
3.3	Les transports publics	5
3.4	Les aménagements cyclables	7
3.5	Zones piétonnes et stationnement	8
4.	Conclusions	9

1. Introduction

La Section genevoise du TCS s'implique continuellement dans les discussions et réflexions portant sur la politique des transports. En complément à nos diverses activités, nous nous sommes intéressés en 2007 à l'évolution des infrastructures de transports dans la ville de Montpellier.

En 2003, notre association avait mené une étude similaire concernant la ville de Strasbourg¹, qui véhiculait à l'époque une image novatrice et enthousiaste en matière d'organisation des déplacements.

La mutation opérée dans différents centres d'agglomérations devrait certainement permettre à Genève de tirer profit de ces expériences nouvelles.

Toujours soucieuse de faire des propositions concrètes et pragmatiques pour la mobilité à Genève, une délégation de notre commission de circulation s'est rendue jusqu'à Montpellier pour y rencontrer d'une part les représentants de différents acteurs de la mobilité et pour pouvoir également, d'autre part, apprécier « in situ » les nouvelles infrastructures.

Comme il est relevé ci-après, il est intéressant de voir comment des villes comme Strasbourg et Montpellier arrivent à conjuguer en toute complémentarité, le développement des zones piétonnes, des lignes de tram, des aménagements cyclables, des parkings et des axes routiers de contournement.

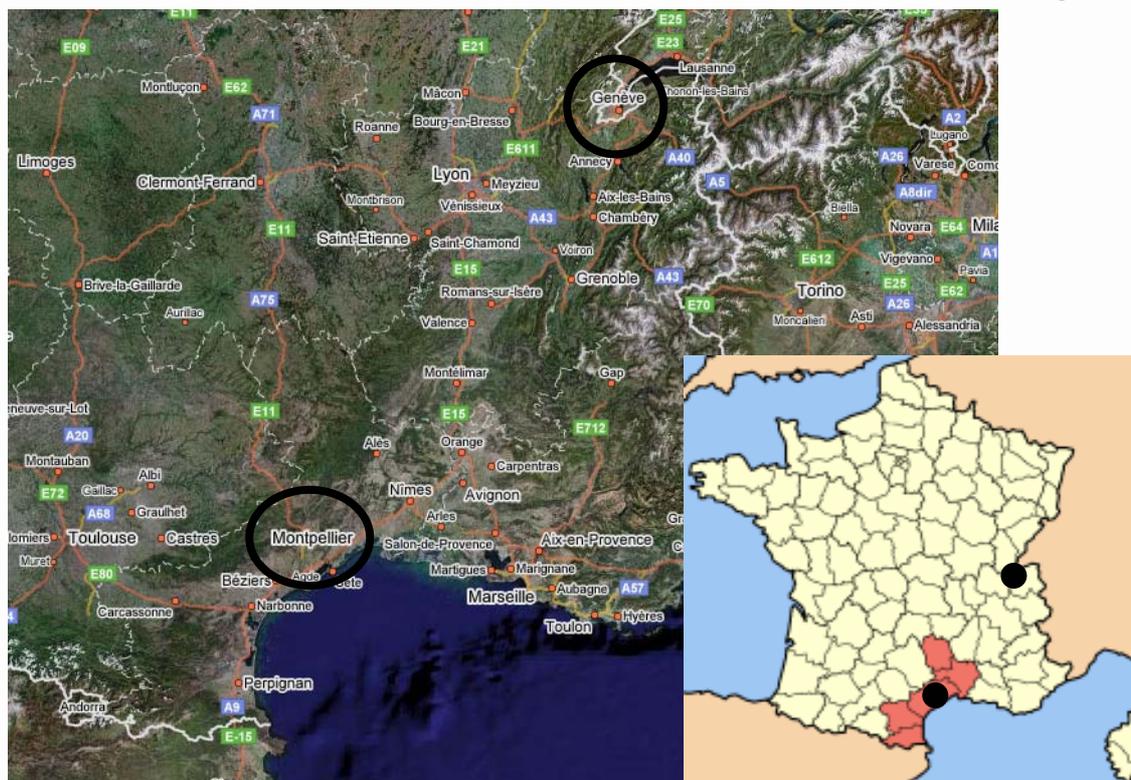
2. Caractéristiques de Montpellier

La Ville de Montpellier, située au sud-est de la France à 460 kilomètres de Genève, est le chef lieu du Département de l'Hérault et capitale de la région de Languedoc-Roussillon.

La Communauté de l'Agglomération montpelliéraine, regroupant 31 communes formant le cœur de l'agglomération, présente une population d'environ 400'000 habitants, ce qui est comparable au canton de Genève avec ses 442'000 habitants. Le territoire du canton de Genève étant environ deux fois moins vaste, présente un rapport habitants/superficie deux fois plus élevé comme le montre le tableau ci-dessous.

	Genève			Montpellier			
	Agglomération Franco-valdo-genevoise	Canton	Ville	Région Languedoc Roussillon	Département de l'Hérault	Communauté de 31 communes	Ville
Population	750'000	442'000	185'028	2'300'000	1'000'000	400'000	244'100
Superficie - Km2		246.04	15.86	27'376	6'100	421.83	56.88
Densité : Hab./Km2		1'782	11'669	84	147	892	3'963

¹Le rapport d'étude « Mobilité à Strasbourg » est disponible sur notre site www.tcsge.ch



La région est peu polluée grâce aux modestes besoins en chauffage en hiver et surtout aux vents nettement plus importants qu'à Genève.

Le Languedoc est une région viticole fortement liée au tourisme. Elle ne possède pas d'industrie (héritage historique) mais un développement de PME liée aux hautes technologies liées à la pharmacie et médecine. Des grandes entreprises ont créé des succursales dans la région (IBM, DELL, etc) sans transférer leur siège. De plus, la Ville de Montpellier est connue pour sa faculté universitaire de médecine (1er pôle de médecine en France), ce qui attire de nombreux étudiants.

Le développement économique fait croître fortement la population d'environ 12'000 personnes par année pour l'agglomération montpelliéraine, dont 9'000 uniquement à Montpellier. Il s'ensuit une certaine prospérité pour les métiers du bâtiment mais aussi renchérissement des terrains et de la construction. Pour comparaison, le taux maximum de croissance de la population qu'a connu le canton de Genève est de 5000 personnes par année !

Montpellier cherche maintenant à se développer de manière coordonnée en évitant de créer des zones purement « monoculture ».

Montpellier possède également un aéroport local situé en bordure de mer.

3. Les transports

3.1 Le contexte

Montpellier subit divers types de trafic :

- Pendulaire (travailleurs de Montpellier habitant à l'extérieur de la Ville)
- Saisonnier (tourisme d'été, place de Palavas)
- Transit économique et touristique à cause de l'autoroute drainant une majeure partie de l'Europe (via la vallée du Rhône et Millau) vers l'Espagne

L'infrastructure de transport est constituée par les routes, l'autoroute et les voies ferrées de trains grandes lignes SNCF et de tram dans la ville.

L'autoroute draine les camions et les voitures de transit et les voitures des pendulaires, ce qui crée des bouchons à certaines heures de la journée et des saisons. Le doublement du nombre de voies est en projet, contre lequel la mairie de la Commune de Lattes a fait recours et auquel une commission d'étude avait donné un avis défavorable. Ce recours engendrera un retard d'au moins 5 ans !

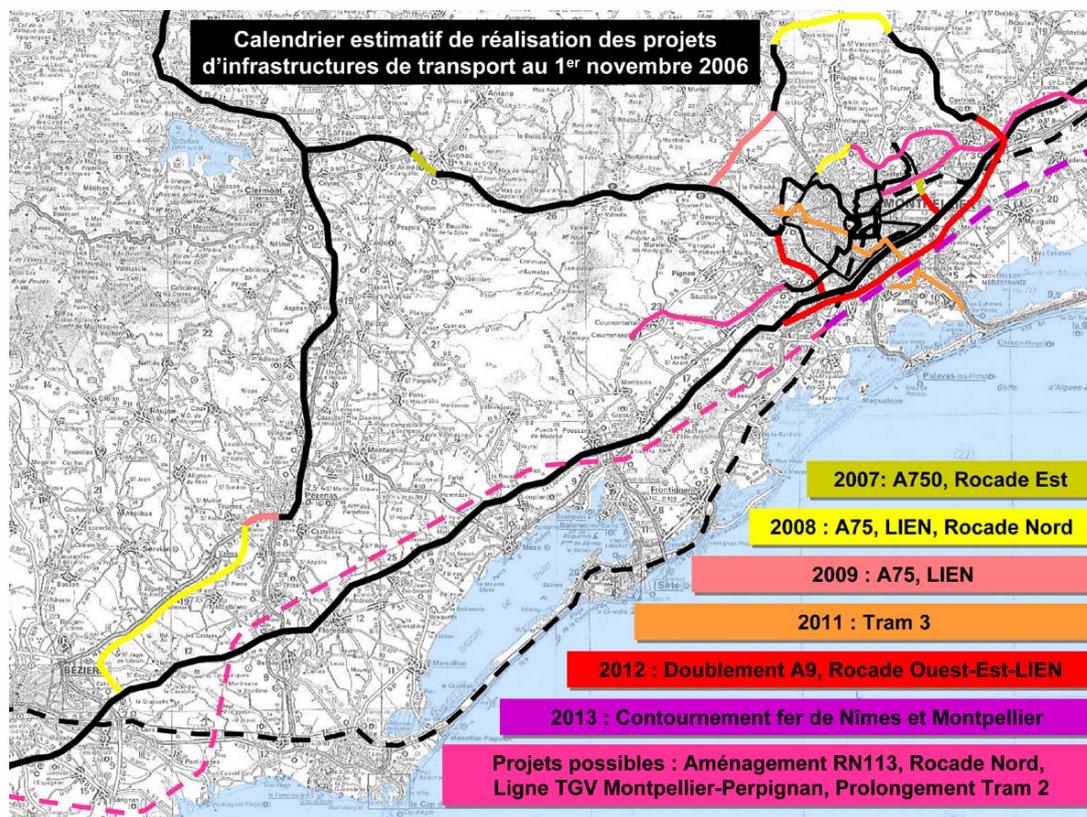
Quant aux voies de chemin de fer, elles traversent le centre-ville et l'espace pour une extension de voies est fort limité. De plus, l'infrastructure ferroviaire dans les villes de Nîmes et de Montpellier est proche de la saturation, il devient nécessaire d'éviter ces centres Avant de développer le feroutage dans la région. Un projet d'une ligne d'évitement de Montpellier plus au sud est à l'étude, la ligne jusqu'à Perpignan pourrait être disponible dans le meilleur des cas en 2020 !

Dans l'attente de réalisation de ces projets, le trafic est devenu très dense particulièrement lorsque les différents types de trafic se superposent (saisons : été, heures de déplacement des pendulaires). Les moyens financiers pour adapter l'infrastructure sont fort limités, car les sources de financement sont différentes selon l'infrastructure : l'Etat français pour le réseau autoroutier, Réseau ferré de France pour l'infrastructure ferrée, le Département de l'Hérault pour le réseau routier hors agglomération et la Communauté urbaine de Montpellier pour le réseau interne et les transports publics. Seule cette dernière dispose d'une source de financement stable par le biais du versement transport des entreprises.

L'engorgement chronique des axes routiers ainsi que le retard dans le développement des infrastructures de transport commence à produire quelques effets négatifs, puisque certaines PME se préoccupent déjà, lors du choix de leur implantation, des conditions de transport tant pour leur personnel que pour assurer leurs prestations.

3.2 Réseau routier

La politique des transports à Montpellier se veut multimodale et complémentaire entre les différents types d'infrastructures de transports. En parallèle au développement des lignes de tram, les projets de voies de contournement ou de rocade sont nombreux et avancent petit à petit même si des retards sont à prévoir.

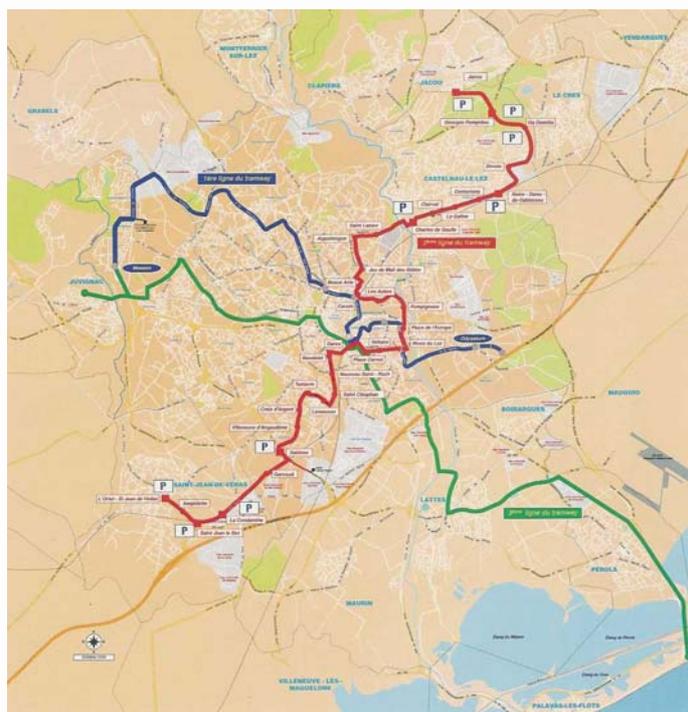


Carte élaborée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier montrant l'ensemble des infrastructures routières prévues autour du centre urbain de Montpellier.

3.3 Les transports publics

Le TAM (Transports de l'agglomération de Montpellier) gère les transports en commun de la ville et de son agglomération. Cette société d'économie mixte a de multiples missions et ne gère pas uniquement l'exploitation du réseau des transports public. Elle doit aussi mener les études de développement du réseau des lignes en site propre, gérer et partager avec la Ville le contrôle du stationnement des voitures. Elle a aussi pour tâche la gestion et la construction d'ouvrages publics ou privés de parkings et s'occupe également de la location et gardiennage de vélos. En 2007, le TAM gère 15'400 places de stationnement de surface, 8 parkings en centre-ville (3'750 places) et 12 parkings P+tram (plus de 3'000 places pour seulement 2 lignes de tram). Elle mène aujourd'hui l'étude d'une 3^{ème} ligne de tramway.

La Communauté de l'Agglomération montpelliéraine développe, comme dans bien d'autres villes, le réseau de tram. Deux lignes sont actuellement en service et une troisième est à l'étude.



Ligne 1 : 15.2 km et 33 rames

Ligne 2 : 19 km et 24 rames

Ligne 3 : étude en cours



Le TAM, c'est aussi un réseau de 29 lignes de bus et 170 vélos.

En périphérie, le tracé de la ligne de tram 2 a été réalisé en prévision d'une urbanisation future.

A chaque montée, tous les usagers, abonnés inclus, doivent présenter leur titre de transport sur une borne embarquée. Ce geste simple tend à décourager les fraudeurs mais induit une prolongation de l'arrêt des convois aux heures de pointe.

Le TAM (Transports de l'agglomération de Montpellier) gère la location et gardiennage de vélos.



Les étudiants d'Université n'ayant pas accès à des places de parking, ils prennent de préférence le tram et non un deux-roues (vélo-scooter) que nous observons à Genève. Pour éviter un engorgement des trams, les horaires des facultés et des lycées ont été coordonnés en conséquence avec le TAM.



3.4 Les aménagements cyclables

La Communauté de l'Agglomération montpelliéraine comporte environ 180 km d'aménagements cyclables contre 300 environ pour le canton de Genève. Selon les représentants de « Vélocité », l'association des cyclistes, le développement du deux-roues n'est pas une priorité à Montpellier. L'Association se plaint du manque d'itinéraires cyclables et de l'incohérence de certaines réalisations. Genève est citée comme modèle à suivre.



Les aménagements cyclables n'ont pas toujours des débouchés convenables, selon « Vélocité ». Cette photo montre en effet, une piste cyclable qui débouche sur une route barrée.

3.5 Zones piétonnes et stationnement

L'une des particularités de Montpellier est sa zone piétonne située au centre-ville historique. Tout comme à Strasbourg, des parkings permettent le stationnement des voitures à proximité des zones piétonnes. On peut regretter tout de même le haut tarif du stationnement au centre-ville qui le rend quasi prohibitif pour une certaine catégorie de la population.

Le TAM gère une offre de stationnement au centre-ville de 15'400 places sur la voirie pour un total qui avoisine les 20'000 places au centre-ville.

L'offre P+tram est de 3'000 places pour seulement deux lignes de tram. Tous les passagers d'un véhicule parquant dans un P+tram bénéficient d'un billet aller-retour au centre-ville en tram.



Selon l'Automobile Club, les parkings relais ne fonctionnent pas bien car ils sont trop éloignés du centre-ville, ils devraient être à moins d'un quart d'heure de tram.

La création de zone piétonne provoque des modifications majeures en terme de transport privé mais aussi en terme de logistique pour les entreprises.

La Chambre de commerce et d'industrie préconise une piétonisation accompagnée pour mettre en valeur ses avantages et limiter de manière pragmatique les inconvénients. Dans cet esprit, une commission d'indemnisation a été créée pour palier à une éventuelle baisse de valeur des commerces ou à un déménagement nécessaire (ex : garage).

Il est à remarquer que des sociétés de logistiques se développent en mettant sur place des plateformes de livraison à l'extérieur de la Ville : un camion part de ces plateformes livrer plusieurs magasins à la place d'un camion par magasin. Cet avantage économique crée également un avantage sur la qualité de l'environnement urbain (bruit, pollution).

Finalement, la zone piétonne recouvre le Vieux-Montpellier sur la colline (cité médiévale) et le cœur de ville jusqu'à la gare. L'acceptabilité est, selon l'automobile Club, très bonne. Au niveau sociologique, les familles ont quitté le centre ville vers d'autres communes car il est attribué ½ voiture par logement, ce qui est insuffisant. Ces familles ont été remplacées par des jeunes étudiants, ce qui paupérise Montpellier. La distance travail-domicile a fortement augmenté.

4. Conclusions

A l'instar de ce qui a été observé à Strasbourg, Montpellier mène également une politique des transports multimodale basée sur un développement complémentaire des différents types de systèmes de transports. A noter que la volonté politique du Président de Région, ancien Maire de Montpellier, ne suscite guère d'opposition et que la concertation est dans les faits bien moins étendue que ce dont nous avons l'habitude en Suisse.

A Genève, compte tenu des priorités suivies par les autorités tant du canton que de la Ville de Genève, il apparaît très difficile de suivre le modèle montpelliérain, en transférant le stationnement de surface dans des parkings souterrains de proximité et en utilisant l'espace libéré pour créer des zones piétonnes.

Section genevoise du TCS
Janvier 2008
www.tcsge.ch



Mobilité à Strasbourg



Rapport d'analyse de la Section genevoise du TCS

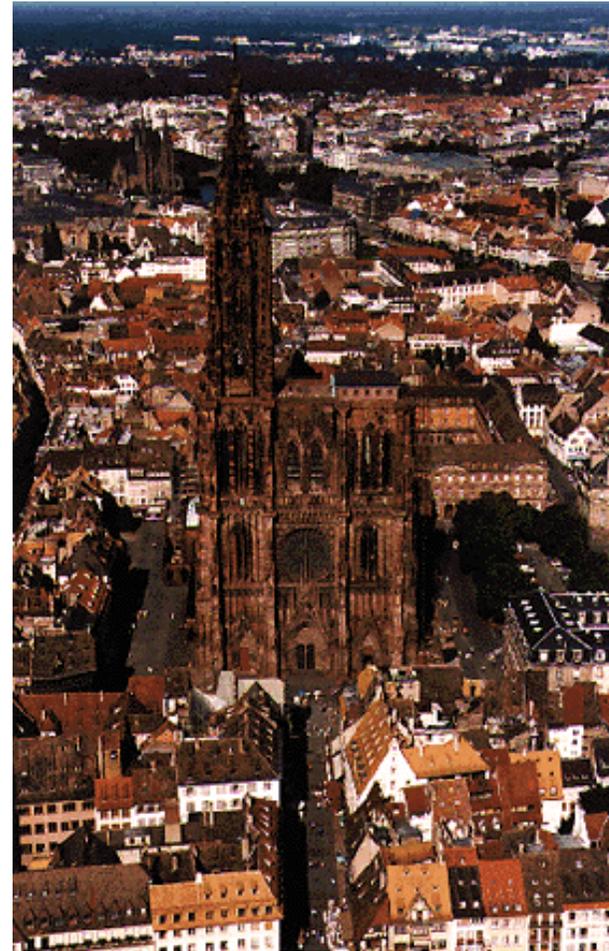
Juin 2003

Mobilité à Strasbourg :

Table des matières

1.	Introduction	3
2.	Cadre législatif et institutionnel	5
3.	Particularités	7
4.	Le centre-ville	9
5.	Le PDU (Plan des déplacements urbains)	11
6.	Réseau routier actuel et projeté	14
7.	Dispositif d'accès au centre-ville	15
8.	Nouveau pont au centre-ville pour 2004	17
9.	Réseau tram actuel et projeté	19
10.	Réseau actuel des transports publics	22
11.	Réseau des pistes cyclables	23
12.	Quelques comparaisons avec Genève	25
13.	Conclusions	27
14.	Références	30

La Cathédrale de Strasbourg



1. Introduction

Genève et Strasbourg ont de nombreux points communs. D'abord leur taille et leur population, tant pour le centre ville que pour l'agglomération. Passablement touristiques, les deux villes partagent également le privilège d'abriter de nombreuses organisations internationales, au cœur de l'Europe.

Et si Strasbourg n'a pas de lac, son centre historique est séparé du reste de l'agglomération par les deux bras de l'Ill, qui compliquent autant qu'à Genève les flux de transport.

Enfin Strasbourg est régulièrement citée en exemple pour ses réalisations en matière d'infrastructure urbaine, notamment en faveur des vélos, et pour la manière dont elle a pu au cours de ces dernières années, réduire sensiblement des embouteillages homériques.

C'était, pour la section genevoise du TCS, autant de raisons d'aller y voir de plus près.

Voici le fruit de notre étude, à bien des égards étonnant, notamment parce que la cité rhénane a su organiser un développement harmonieux et parallèle des différents modes de transports, au lieu de les opposer brutalement en prônant uniquement l'automobile comme à Genève.

Une position stratégique :

Genève, Paris, Lyon, Amsterdam, la Ruhr, Franckfort, Milan ou Prague se trouvent toutes à moins de 500 km. La ville se situe au 15^{ème} rang européen pour l'accessibilité routière et au 11^{ème} rang pour l'accessibilité ferroviaire.

Capitale de l'Alsace, longtemps disputée entre la France et l'Allemagne, c'est tout naturellement qu'elle fut choisie après guerre pour abriter le Conseil de l'Europe, devenant ainsi un symbole de la réconciliation et de la construction européenne. Elle accueille également aujourd'hui le Palais des Droits de l'Homme et le Parlement européen, ces trois bâtiments se situant tous dans le quartier de l'Orangerie. La ville accueille également le siège de la chaîne européenne arte, de nombreuses représentations diplomatiques, dont celles des 26 pays membres du Conseil de l'Europe (qui n'est pas l'UE, rappelons-le et dont la Suisse est membre) et 52 ONG.

Son centre ville, chargé d'histoire, est particulièrement prisé des touristes toute l'année durant, la cité accueillant même, pour son Marché de Noël, des centaines de milliers de visiteurs.



2. Cadre législatif et institutionnel

1. L'Etat (français)

L'Etat a la compétence pour organiser les liaisons françaises et assurer les échanges avec les pays voisins.

2. La région Alsace (Conseil régional d'Alsace)

La région Alsace est l'autorité organisatrice pour les transports régionaux, ferroviaires ou routiers.

Elle intervient seulement dans le financement des infrastructures routières importantes.

3. Le Département du Bas-Rhin

Le Département est l'autorité organisatrice pour les lignes interurbaines dans le Bas-Rhin.

La **DDE** est la Direction Départementale de l'environnement formée par le département et les services de l'Etat français. Le **DVA** est le Dossier de voirie d'agglomération.

4. Les Communes ou groupement de communes

La **CUS** (La Communauté urbaine de Strasbourg regroupe 27 communes). La Cus est l'autorité organisatrice des transports publics sur son territoire. Elle élabore le PDU (Plan des déplacements urbains) de l'agglomération strasbourgeoise en coordination avec les autres autorités organisatrices.

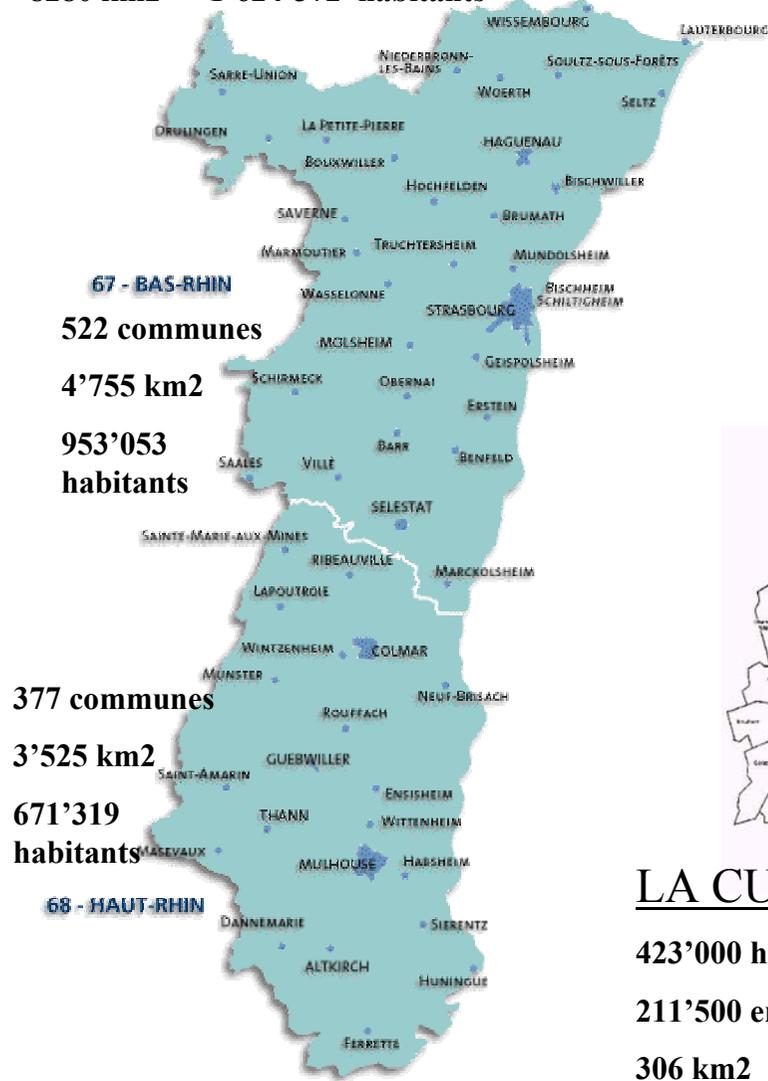
La CUS a été instituée en 1966 pour prévoir une solidarité financière et défendre des intérêts communs tout en préservant l'indépendance des communes. Cette communauté s'occupe des domaines de l'aménagement et des services publics.

La gestion du réseau routier se partage entre la CUS et la DDE.

Les règlements de circulation et de stationnement relèvent du pouvoir des mairies.

Région de l'Alsace

8280 km² – 1'624'372 habitants



Canton de GENEVE

240'484 emplois en 1998 (Canton)
413'585 habitants en 2000 (Canton)

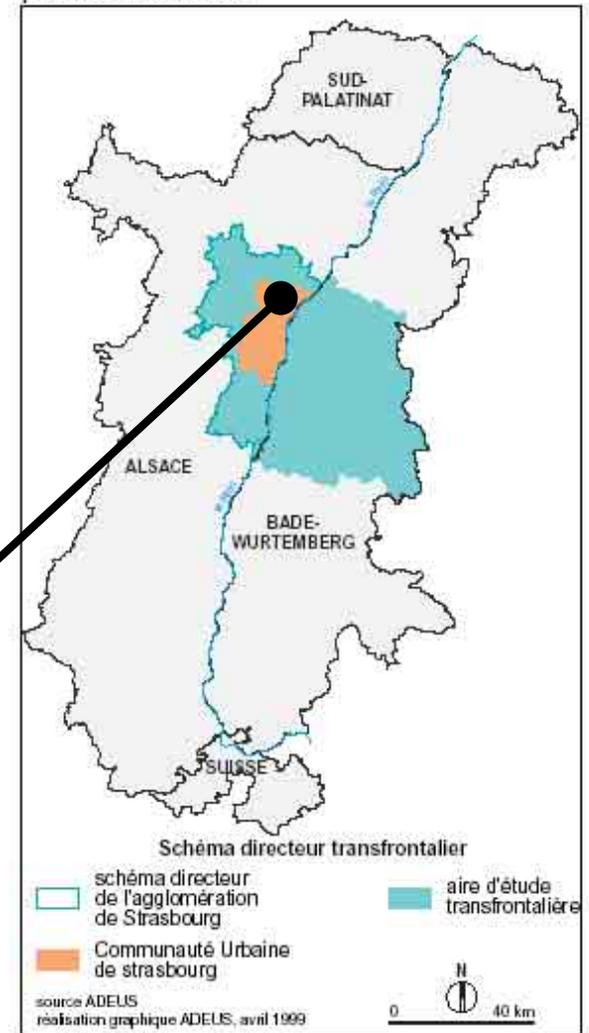
45 communes
282 km²



LA CUS

423'000 habitants et
211'500 emplois en 1990
306 km²

Carte n° 32 : périmètres des différents documents de planification à l'étude



3. Particularités

La Décentralisation

Le début de la décentralisation commence en 1983 avec le transfert des compétences d'urbanisation et de la planification territoriale de l'Etat français aux collectivités locales.

Aujourd'hui, il est question de poursuivre cette politique pour essayer de supprimer en douceur un échelon territorial (les Départements) afin d'une part, de favoriser la démocratie locale et d'autre part de construire l'Europe des régions.

Autres organismes

L ' **ADEUS** (Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise) Organisme d'études, de planifications, d'aménagement et d'observation – financé par l'Etat, le Département et la Région.

La **CTS** (Compagnie des transports strasbourgeois) est l'exploitant des transports publics de Strasbourg

La **SNCF** (Société nationale de chemin ferroviaire) est l'exploitant des lignes ferroviaires régionales

Les **POS** (Plan d'occupation des sols) sont approuvés par le Conseil de Communauté.

4. Le centre-ville

La cité ancienne s'étend autour de la cathédrale sur l'île formée par les deux bras du fleuve nommé l'Ill. Elle s'inscrit approximativement dans un rectangle de 1 km de longueur par 0.75 km de largeur.

La partie la plus animée de Strasbourg s'intègre approximativement dans un carré de 1.5 km de côté.

Dans l'agglomération strasbourgeoise on dénombre 117 hôtels, soit plus de 6 000 chambres.

Plus de 432'301 personnes ont été accueillies en 2000 dans les bureaux de l'Office du Tourisme.

De nombreux modes de visite ont été développés : Circuits pédestres, visites avec guide, visites audio-guidées, Strasbourg à vélo, Mini-train, Strasbourg au fil de l'eau, visites en taxi, forfaits : Strasbourg Pass / Tour Pass.



Cité ancienne
1x0.75 Km



Centre
1.5x1.5 Km

5. Le PDU (Plan de déplacements urbains)

Le Plan de déplacements urbains (PDU) de Strasbourg

L'Etat, par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, oblige à l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants.

Le Plan de Déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains, ceci à l'horizon 2010. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et la santé d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

La Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) a initié dès 1989 une démarche de Plan de déplacements urbains (PDU) en s'inspirant de la définition des PDU donnée en 1982 par la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), qui préconisait l'élaboration d'orientations à moyen terme de la politique globale des déplacements.

Le PDU définitif a été approuvé par le Conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg le 7 juillet 2000.

Elaboration de deux scénarios

Afin d'atteindre les objectifs en matière de mobilité dans un cadre financier raisonnable, le processus PDU a intégré deux scénarios contrastés de développement des offres multimodales de transport à l'horizon 2010.

Deux scénarios ont été élaborés sur la base d'un budget d'investissement invariant (poursuite de l'effort financier, toutes sources confondues, constaté sur la période 1984-1992, moyennant une croissance du PIB par habitant de 1 % par an).

Dans le scénario 2, des moyens supplémentaires sont envisagés pour améliorer l'offre de transports collectifs.

Le tableau ci-dessous représente les infrastructures projetées à l'horizon 2010 pour chaque mode de déplacement pour chacun des scénarios élaborés. La partie centrale indique les infrastructures communes entre les deux scénarios.

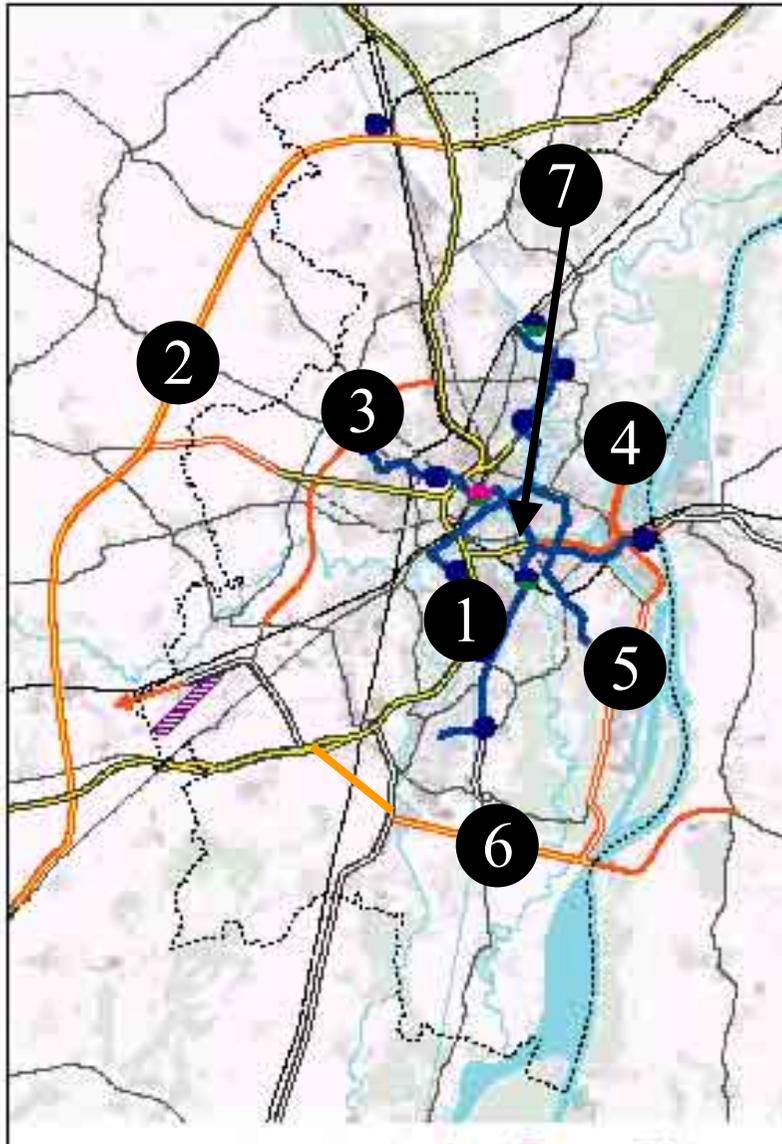
On constate que les efforts sont orientés vers le développement des transports collectifs, des parkings d'échanges et les voies routières de contournement.

Le grand contournement ouest est déjà inscrit dans le plan Etat-Région 2000/2006 pour les études et acquisitions foncières.

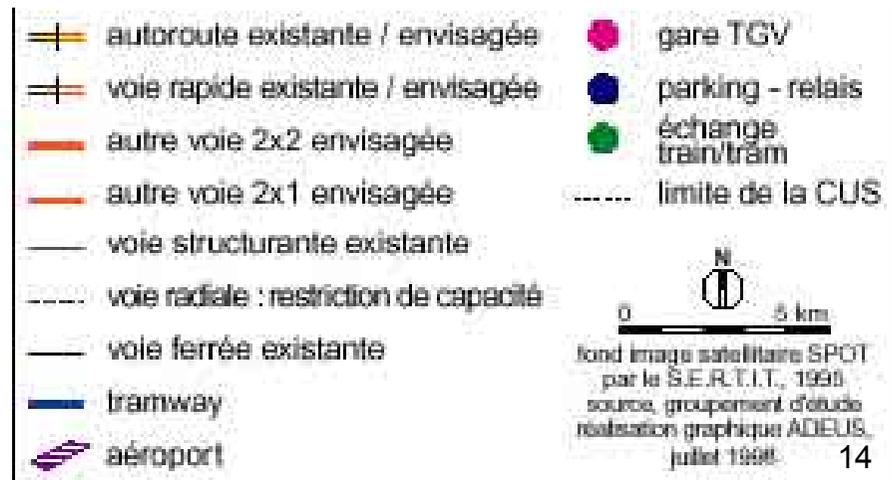
Tableau des infrastructures projetées selon les 2 scénarios

n° 16 : Scénarios d'ensemble "1 résultant" et "2 plus"		
SCENARIO 1 "RESULTANT"	ELEMENTS COMMUNS AUX SCENARIOS1 "Résultant" et 2 "Plus"	SCENARIO 2 "PLUS"
TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS		
	<ul style="list-style-type: none"> - Configuration générale du réseau 2010 : - ligne A : HautePierre Maillon - Illkirch Lixenbuhl - ligne B : Elsau - Hoenheim nord - ligne C : Elsau - Esplanade - Neuhof - ligne D : Rotonde - Etoile - Schwanau - prolongement de la ligne A vers Oberhausbergen (VLIO) 	<ul style="list-style-type: none"> - prolongement de la ligne A dans le centre de GRAFFENSTADEN et vers la gare d'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN - jonction ligne A-ligne C entre la Meinau et NEUDÖRF: création de la ligne E Illkirch-Graffenstaden - Hoenheim, - prolongement de la ligne D entre Pont Vauban et KEHL - création de lignes de rocade bus dans le secteur sud-sud ouest - desserte améliorée de la Robertsau
TRANSPORTS COLLECTIFS FERRES REGIONAUX		
<ul style="list-style-type: none"> - cadencement à 40' sur les autres lignes de l'étoile de Strasbourg 	<ul style="list-style-type: none"> - diamétralisation des dessertes Haguenau - Kehl ; cadencement à 20' 	<ul style="list-style-type: none"> - diamétralisation des dessertes Mommenheim - Erstein ; cadencement à 20' - cadencement à 20' sur les autres lignes de l'étoile de Strasbourg - interconnexion train-tram à Hoenheim, Lingolsheim et Illkirch-Graffenstaden - correspondances train-tram maximales
STATIONNEMENT		
	<ul style="list-style-type: none"> - suppression de 600 places gratuites dans le «grand centre» et mise en stationnement payant d'environ 4000 places restantes - création de 1700 places payantes en ouvrage à l'Etoile, suppression de places gratuites 	
	<ul style="list-style-type: none"> - P+R Elsau : 800 places - P+R Hoenheim : 800 places - P+R Phario : 320 places - P+R Herrenschmidt : 570 places - P+R Vauban : 500 places - P+R Oberhausbergen : 500 places - P+R Rotonde : 300 places - P+R Baggersee : 300 places - P+R Lingolsheim : 150 places - P+R Illkirch-Graffenstaden Campus : 250 places - P+R Vendenheim : 500 places 	<ul style="list-style-type: none"> - P+R V.L.I.O./ligne de Molsheim : 500 places - P+R La Vigue : 500 places - P+R Gares SNCF Erstein et Holtzheim - P+R Vendenheim : 500 places
INFRASTRUCTURES ROUTIERES		
<p>nota: Le Grand Contournement Ouest est supposé en continuité avec la Voie rapide du Piémont des Vosges à cet horizon.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau de voirie rapide actuel - Rocade Sud (RN 83-Rhin) - V.L.I.O. (RD400) - Contournement Est - Rocade Est - liaison Contournement Est - rue de la Rochelle dénivelée (2 x 1 voie) - Grand Contournement Ouest - RN4 (Etoile-Kehl) : bid urbain - RN4 ouest - Nouveaux dispositifs de partage de la voirie et de réorganisation de la circulation : la capacité des axes radiaux non-autoroutiers diminue : - de 20% avenue Pierre Mendès-France à Schiltigheim, - de 30% sur les autres axes (routes de Brumath, de Mittelhausbergen, d'Oberhausbergen, des Romains, de Schirmeck, du Polygone, avenue de Colmar) 	
DEUX ROUES		
Les investissements deux roues réalisés sont identiques dans les 2 scénarios		

6. Réseau routier actuel et projeté



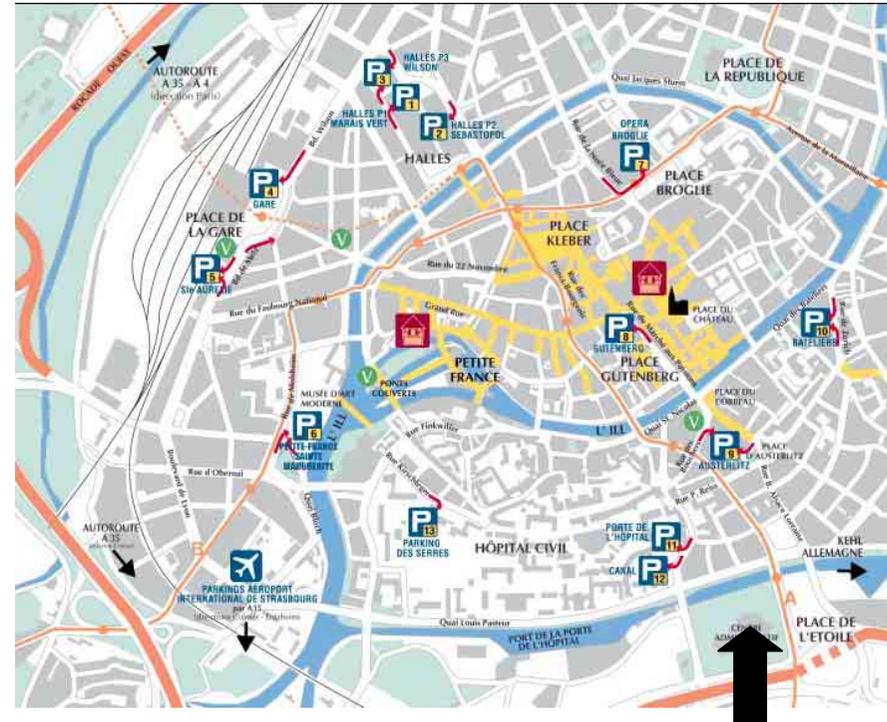
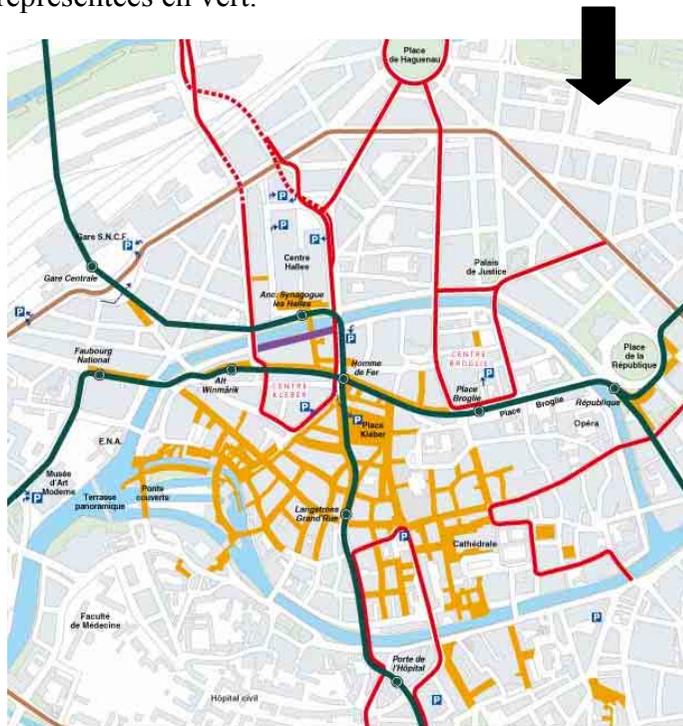
1. Voies rapides actuelles autour du centre-ville comportent 2 à 3 voies de circulation par sens.
2. Grand contournement ouest (péage) (GCO) - Contrat de plan Etat-Région 2000/2006
3. Voie de liaison intercommunale ouest (VLIO)
4. Contournement est
5. Rocade est
6. Rocade sud
7. Nouveau pont au centre-ville (en cours - 2004)



7. Dispositif d'accès au centre-ville

Accessibilité : Depuis 1992, quatre boucles de desserte unidirectionnelles permettent d'accéder à l'hypercentre et aux zones de stationnement, empêchant ainsi tout transit à l'intérieur de ce périmètre. Ce dispositif est complété par l'existence de bornes rétractables placées sur certaines rues réservées aux ayants droit.

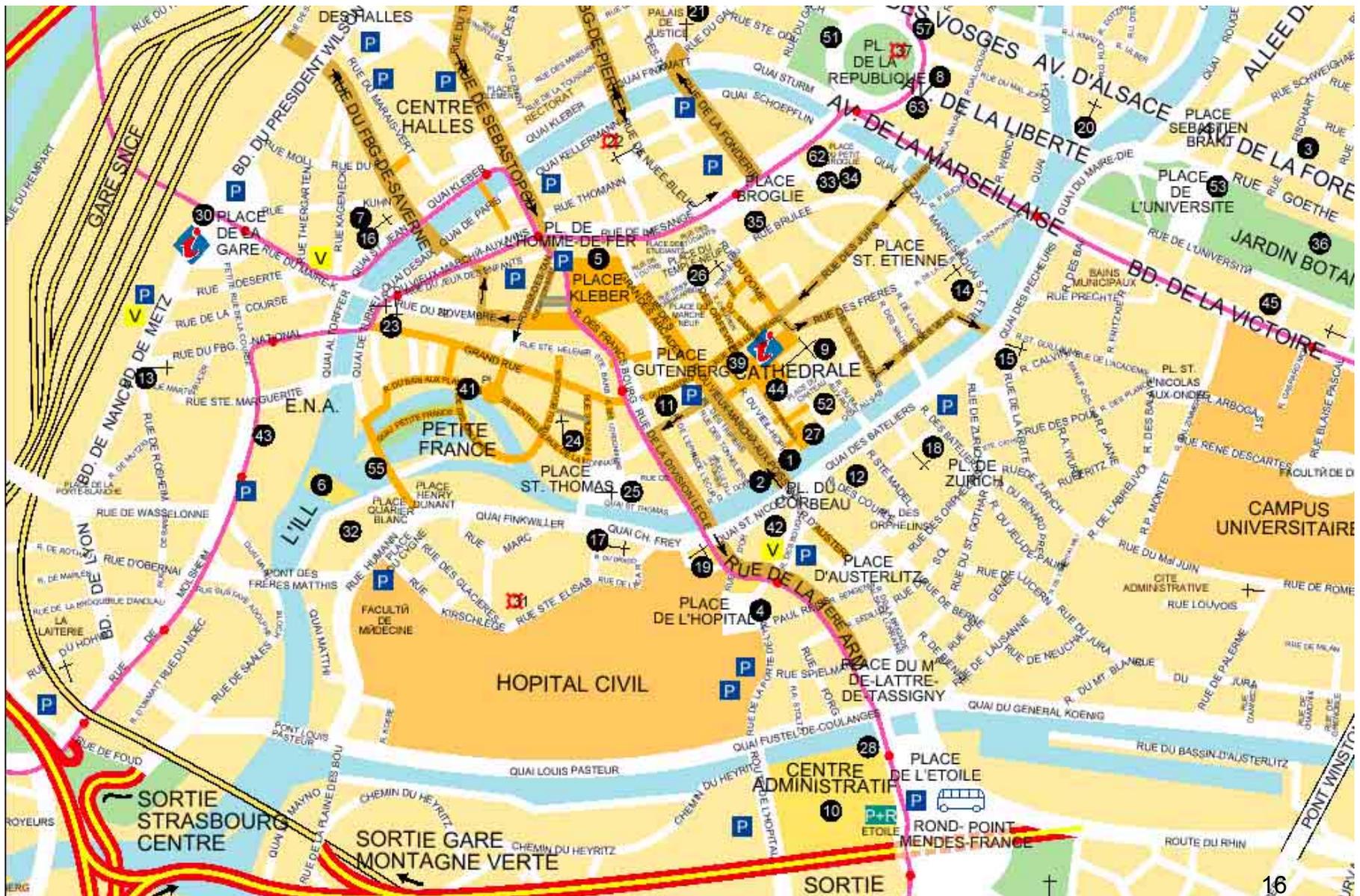
Ci-dessous les quatre boucles sont représentées en rouge. Les parties brunes représentent les zones interdites à la circulation. Les deux lignes de tram qui se croisent sont représentées en vert.



Stationnement : Au centre, il existe actuellement 6'000 places de stationnement sur la voirie et 10'000 places réparties sur 19 parkings.

Les habitants de l'hypercentre ont la possibilité de stationner sur la voirie en acquérant un macaron.

Dans le périmètre restreint à la circulation il y a 730 places réparties dans deux parkings souterrains. De nombreuses places sont disponibles sur la voirie ainsi que dans 4 parkings aménagés en surface.



8. Nouveau Pont au centre-ville prévu pour 2004

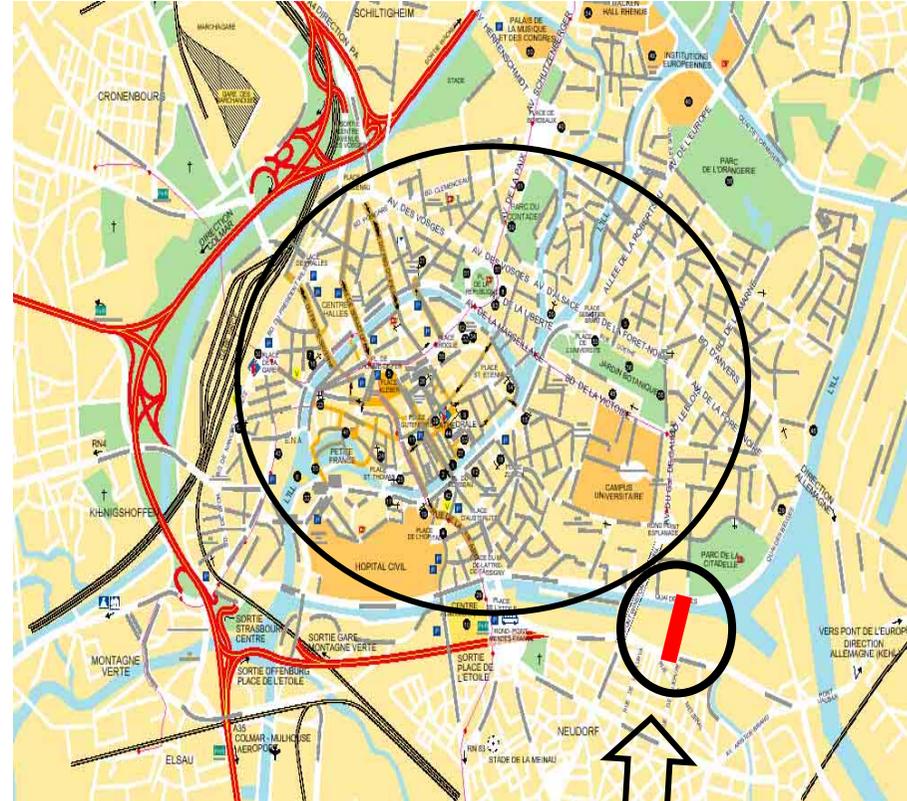
La construction d'un nouveau pont au centre-ville est prévu pour 2004.

Ce pont améliorera l'accès au centre ville. Il sera composé de deux larges trottoirs de chaque côté, de deux voies de tram en site propre et de deux voies de circulation pour les transports motorisés publics et privés.

Des aménagements cyclables sont prévus le long du quai et le long de la berge sud.

■ Calendrier de réalisation

- 2000 : engagement des études d'avant projet, lancement du concours d'architecture et d'ingénierie, première phase de concertation
- 2001 : choix du groupement, 2^{ème} phase de concertation
- 2002 / 2003 : étude d'impact et enquête, 3^{ème} phase de concertation
- mi 2003 : début des travaux
- 2^{ème} semestre 2004 : aménagements paysagers
- fin 2004 : mise en service



Situation du futur pont

LIAISON Quai des Alpes - RN 4



9. Réseau tram actuel et projeté

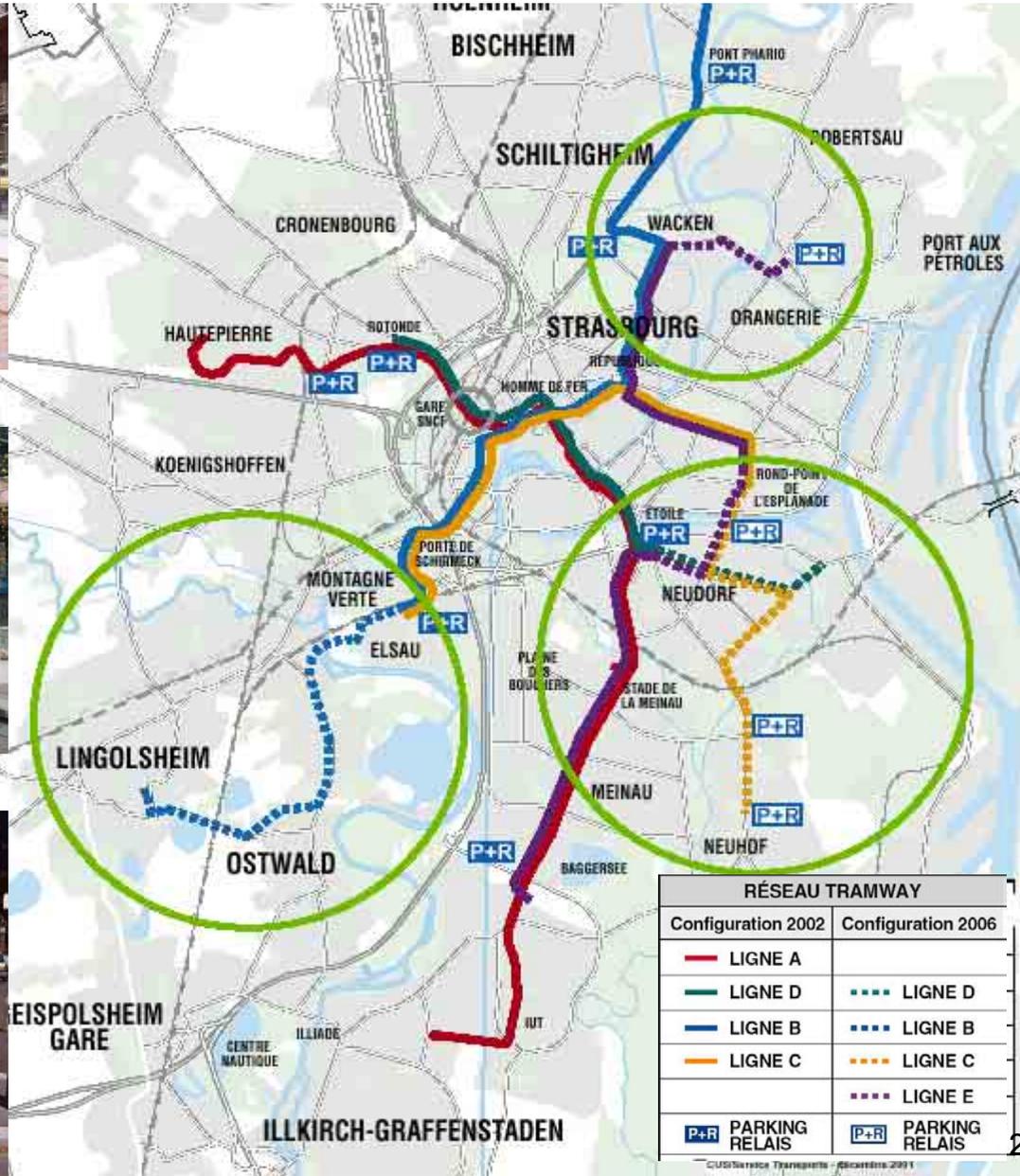
Les huit parkings relais situés le long des lignes de tramway offrent 4230 places de stationnement. En 2002, Genève comptabilise 2'330 places P+R.

Pour un forfait de 2,40 ou 2,70 euros, selon le parking, l'automobiliste peut laisser sa voiture une journée entière. Pour ce prix, chaque occupant du véhicule reçoit un billet de tram AR pour gagner le centre-ville.

Pour 2006, il est prévu de prolonger les lignes B, C, D et E et d'aménager 4 nouveaux P+R.



RÉSEAU TRAMWAY	
Configuration 2002	Configuration 2006
 LIGNE A	
 LIGNE D	 LIGNE D
 LIGNE B	 LIGNE B
 LIGNE C	 LIGNE C
	 LIGNE E
 PARKING RELAIS	 PARKING RELAIS



11. Réseau des pistes cyclables



Ecarts prévus entre les bandes cyclables et les portières des voitures stationnées



bandes cyclables sur les trottoirs



déviation cycliste en cas d'affluence de piétons



bandes cyclables intégrées dans les passages pour piétons



partage de la voirie avec les piétons (bonne cohabitation)

Possibilité de circuler sur certaines voies de tram

12. Quelques comparaisons avec Genève

Sur la figure ci-dessous sont indiqués les périmètres du centre-ville et de l'hypercentre de Genève.

Le petit rectangle rouge à l'intérieur de l'hypercentre de Genève représente le secteur des rues marchandes.

A l'intérieur de ce périmètre, il n'y a aucun parking souterrain, contrairement à Strasbourg ou son cœur même reste facilement accessible en voiture grâce à ses 2 parkings souterrains et à ses nombreuses places de stationnement en surface.

On constate que l'hypercentre genevois bénéficie de 6'000 places publiques alors que le centre-ville de Strasbourg en bénéficie 16'000.

L'hypercentre et le centre-ville de Strasbourg sont représentés par les deux rectangles situés en haut à droite de l'image.

Canton GE

240'484 emplois
en 1998 (Canton)

413'585 habitants
en 2000 (Canton)

45 communes

282 km²

35'000 places à
usage publique

136'689 emplois
en 1998 (Ville)

177'692 habitants
en 1998 (Ville)

Centre-ville

Rive droite



Rive gauche

Hypercentre

6'400 places à
usage publique

45'673 emplois
en 1998

10'661 habitants
en 1998



16'000 places à
usage publique au
centre-ville

263'941 habitants
en 2002 au centre
urbain

14'445 habitants au
centre historique

423'000 habitants et
211'500 emplois en
1990 pour la CUS

13. Conclusions 1/2

Le Plan des Déplacements Urbains a été approuvé par le Conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg le 7 juillet 2000. Il édicte les règles s'appliquant à tous les modes de transport, prévoyant le développement d'infrastructures pour tous les modes de transport sans exception.

Le principe retenu d'un allègement du trafic au centre ville est indissociable d'une amélioration du réseau routier de contournement, l'extension des lignes de tram étant elle-même couplée avec la création de nombreux « P+R ».

Conséquence de tout ceci :

Les voies rapides en périphérie du centre historique comportent 3 voies de circulation dans chaque sens, ce qui permet de passer rapidement d'un quartier à l'autre par l'extérieur.

Chaque ligne de tram s'accompagne de l'ouverture de plusieurs P+R (4230 places à Strasbourg, contre 2330 à Genève). Le tram est moderne, beau et très confortable.

13. Conclusions 2/2

On ne peut plus traverser le centre ville historique, mais il demeure accessible en voiture et des parkings de proximité existent en plein coeur du vieux Strasbourg, à proximité immédiate des zones piétonnes, quel que soit l'axe par lequel on arrive, au contraire de Genève, où la rue du Rhône et la Place Bel-Air déjà fort dépourvues en parking, sont menacées d'interdiction définitive à la circulation par les autorités de la Ville.

Au contraire de Genève encore , la politique multimodale des transports strasbourgeois intègre la création de voies rapides, d'un contournement complet, et d'un nouveau pont d'accès au centre ville.

Les sites touristiques strasbourgeois sont mieux mis en valeur, à l'instar de ce que la section genevoise du TCS souhaiterait voir mettre en place avec le projet Arte-quai.

14. Références :

www.transports-strasbourg.org

www.strasbourg.com/transports/index.html

www.predit.prd.fr/02-Predit/01/experimentation/exp004f28.htm

www.parcus.com

www.mairie-strasbourg.fr

www.velo-strasbourg.co^m

www.cts-strasbourg.fr

www.cg67.fr

www.ot-strasbourg.fr

www.bas-rhin.equipement.gouv.fr

<http://transnord.schilick.free.fr>

www.strasmag.com/infos_stras/tramBC01.htm

www.sdv.fr/strasbourg/F/plan/

www.amt.qc.ca/grandsprojets/SLR/nouveaux_tramways/Strasbourg.asp

www.geneve.ch/otc/welcome.html

CD Larousse 1996