PR-224 A

4 août 2003

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 24 mai 2002 en vue de l'ouverture d'un crédit de 932 500 francs destiné à l'aménagement des accès automobiles au quartier de la Vieille-Ville.

Rapporteur: M. Gérard Deshusses.

La commission de l'aménagement et de l'environnement s'est réunie les 10 décembre 2002 et 8 janvier 2003, sous la présidence de M. Michel Ducret, pour étudier cette proposition. Que MM. Pouyan Farzam et Christophe Reuland qui ont assuré la prise des notes de séances soient remerciés de leur remarquable travail.

Bref rappel de la proposition

Il convient de rappeler qu'à la réalisation du parking de Saint-Antoine sont liées plusieurs mesures d'accompagnement, parmi lesquelles l'amélioration des cheminements piétonniers et la suppression du stationnement automobile à l'intérieur de la Vieille-Ville. La mise en place de ces mesures a été longuement discutée entre les associations locales et les autorités cantonales et municipales.

Malheureusement, l'application de ces mesures a toujours fait défaut, malgré la présence et les négociations quotidiennes des îlotiers, de la gendarmerie et des agents de sécurité municipaux avec les automobilistes irrespectueux.

Il est donc nécessaire d'intervenir au niveau même de l'aménagement urbain et c'est pourquoi il est proposé, dans un premier temps, d'équiper les accès automobiles à ce quartier d'éléments dissuasifs, affichant en outre une information claire des conditions d'accès aux ayants droit.

Travaux de la commission

10 décembre 2002

Audition de M. Philippe Gfeller, chef du Service d'aménagement urbain et d'éclairage public, et de M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service d'entretien du domaine public

M. Gfeller rappelle tout d'abord que la réalisation du parking Saint-Antoine implique toute une série de mesures d'aménagements complémentaires dans le quartier de la Vieille-Ville, visant globalement à limiter le trafic et le stationnement des véhicules motorisés, ainsi qu'une facilitation des déplacements piétonniers.

Le 5 décembre 1995, un arrêté de circulation provisoire a placé enfin l'ensemble du secteur nord de la Vieille-Ville dans un régime de «rue résidentielle» et une partie plus concentrée autour de la cathédrale en «zone piétonne». Le régime de circulation est modifié, cette dernière étant interdite entre 20 h et 7 h, sauf pour les ayants droit.

Ces dispositions ont néanmoins été à l'origine de nombreuses plaintes du fait des difficultés d'application rencontrées tant par la gendarmerie que par les agents municipaux, souvent dépassés par la tâche, vu le nombre de contrevenants.

C'est pourquoi, explique M. Gfeller, il convient d'apporter une réponse en termes d'aménagement au problème posé, en concertation avec les associations locales, en tenant compte des spécificités et des besoins d'un quartier de 24 hectares abritant quelque 3000 habitants, assurant 7200 emplois et recevant journellement plusieurs centaines de visiteur(euse)s.

Après une réflexion approfondie des services concernés, qui a conduit notamment à renoncer à la mise en place d'un système de bornes amovibles pour des raisons de coût et de praticabilité, c'est le choix d'un dispositif de resserrement des principaux accès à la Vieille-Ville qui a été retenu, qui présentera à chaque fois un panneau d'information dont le contenu sera fonction du lieu et assuré par l'Office des transports et de la circulation.

L'élément architectural à édifier est simple et respectueux du site dans lequel il doit s'inscrire, comme du patrimoine environnant. Ces rétrécissements de la chaussée s'accompagneront d'un changement des matériaux de sol, facilitant visuellement la lecture même de la fermeture voulue, notamment pour les automobilistes.

Ainsi, ajoute M. Gfeller, plans en main, ces réalisations concernent les rues Saint-Léger, Colladon, Théodore-de-Bèze, des Chaudronniers et de la Taconnerie. Il a été prévu de construire à chaque fois un muret en pierre blanche d'une épaisseur de 60 cm et d'une hauteur variant de 45 à 50 cm, s'abaissant jusqu'au niveau de la chaussée qui sera pavée. Ces éléments laisseront le passage libre aux véhicules d'urgence.

Discussion en présence de MM. Gfeller et Zoller

Au cours de cet échange, de nombreuses informations sont encore apportées. C'est ainsi que la commission apprend notamment que l'installation d'éléments auto-réfléchissants sur les murets devraient éviter tout danger pour les utilisateurs de deux-roues, même les plus distraits.

Par ailleurs, si les voitures qui s'engageront dans la rue Théodore-de-Bèze pourront toujours faire demi-tour à la hauteur de la rue des Chaudronniers, ce ne sera pas le cas des poids lourds.

M. Gfeller confirme enfin que des niches seront réservées pour la mise en place éventuelle de bornes amovibles dans les années futures, quand bien même leur coût, 50 000 francs pièce, rend pareille réalisation bien aléatoire.

Discussion de la commission

Un commissaire écologiste émet le désir que soit liée à cette proposition PR-224 la motion M-208 de M. René Winet intitulée: «Giratoire esthétique à l'entrée de la rue des Chaudronniers». Cette demande est acceptée par la commission qui décide que cet objet sera traité par le même rapporteur, mais séparément.

Trois auditions concernant tant la proposition PR-224 que la motion M-208 sont alors demandées, selon le nouveau plan de travail. Il s'agit d'entendre un(e) représentant(e) des îlotier(ère)s du quartier de la Vieille-Ville, un(e) représentant(e) du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, ainsi qu'un(e) représentant(e) du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement.

Ces trois demandes sont acceptées par la commission.

28 janvier 2003

Audition de Mme Danièle Jonin, îlotière à la Ville de Genève pour le quartier de la Vieille-Ville.

M^me^ Jonin répond d'emblée à de nombreuses questions. Elle explique ainsi dans un premier temps que la rue des Chaudronniers présente une signalisation peu lisible pour les usagers motorisés et qu'en conséquence la discipline peine à s'y établir. La création d'un giratoire, à son avis, permettrait d'améliorer la situation, un obstacle étant alors bien visible.

M^me^ Jonin ajoute ensuite qu'en termes de circulation c'est la situation de l'ensemble de la Vieille-Ville qui laisse à désirer, que les automobilistes ne se sont pas encore familiarisés avec les nouvelles dispositions et qu'il est nécessaire

de verbaliser pour que la loi soit appliquée. Malheureusement, les agents de ville ne sont pas assez nombreux pour une tâche qui se révèle immense. De plus le secteur de la Vieille-Ville, faute d'effectifs, s'étend jusqu'aux confins de Champel. Une telle étendue réduit d'autant l'efficacité de leur action. Néanmoins, une comptabilité de leurs interventions a été faite portant sur une période courant de mai à décembre 2002, et il apparaît que les agents sont intervenus environ 10 000 fois, alors même que la fréquence des contrôles, vu la lourdeur de la tâche (un double relevé à deux heures d'écart assuré par la même personne), est de l'ordre d'une unité par jour, mais couvrant l'ensemble des rues.

Un commissaire estime que depuis dix-huit mois la gendarmerie a désinvesti en matière de contrôle de la circulation, M^me^ Jonin s'inscrit en faux contre cela. Selon elle, la gendarmerie effectue son travail avec une ardeur égale. Reste qu'il n'y a pas autant d'infractions qu'on ne le pense généralement. Par exemple, commente l'îlotière, la semaine dernière, alors qu'elle était de service de nuit, elle a contrôlé toutes les rues de la Vieille-Ville entre 19 et 21 h. Seules 40 voitures étaient en infraction.

A un autre commissaire qui s'inquiète qu'un aménagement en zone piétonne sans obstacle pour les voitures soit réalisé à la rue Colladon, M^me^ Jonin répond que les automobilistes qui viennent se parquer dans ces rues sont des habitués qu'au pire deux ou trois amendes se chargent aisément d'assagir. Par ailleurs, ce type de situation sera d'autant plus gérable que le nombre de véhicules non autorisés diminue régulièrement et qu'une fois le corps des agents augmenté il sera plus facile d'assurer un contrôle efficace et régulier.

M^me^ Jonin explique par ailleurs que les agents disposent d'une réelle latitude pour apprécier les diverses situations dans le cadre d'une verbalisation. Il n'en demeure pas moins qu'ils travaillent au plus proche de la loi et savent apprécier chaque situation. En outre, la loi elle-même fait preuve de souplesse: ainsi, pour l'exemple, les habitants peuvent obtenir des autorisations spéciales de 2 heures (avec mention du jour et de l'horaire précis), pour des livraisons, etc.

Audition de M. Jean-Pierre Lewerer, représentant du Service des monuments et sites auprès du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement

M. Lewerer tient tout d'abord à insister sur la distinction entre la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS) et le service qu'il représente. Puis il informe les commissaires qu'il y a eu réelle concertation sur ce dossier, réunissant à réitérées reprises tous les acteurs concernés, afin de trouver la solution idoine permettant de réduire la circulation en Vieille-Ville.

M. Lewerer assure que, très rapidement, il a attiré l'attention sur le fait que la réalisation des seuils d'accès à la Vieille-Ville tels qu'ils sont proposés risquait, pour des raisons d'esthétique, notamment, de rencontrer l'opposition de la CMNS. Le projet a néanmoins été déposé et la CMNS a pris position le 9 octobre 2002. Son préavis fait une différence entre les accès qui correspondent à des murets et celui de la rue Théodore-de-Bèze qui est traité différemment. Sa conclusion est défavorable tant à cause de la confusion que provoque l'utilisation de matériaux différents qu'à cause de l'efficacité jugée très relative du dispositif.

Suite à ce préavis, le service a reçu l'architecte et certains représentants de la Ville, mais cette rencontre n'a pas débouché, pour l'heure, sur un nouveau projet.

Reste encore qu'il existe d'autres préavis que celui de la CMNS, ainsi celui de la Commission de l'architecture notamment, commission consultative elle aussi, qui est également défavorable, tout en demandant une modification du projet initial, ce qui constitue une ouverture.

Note du rapporteur: à la demande de plusieurs commissaires, ces deux préavis seront communiqués intégralement à la commission de l'aménagement et de l'environnement.

Discussion en présence de M. Lewerer

A un commissaire qui demande s'il y a véritable concertation avec les services concernés de l'Etat dans le cadre de l'établissement de tels projets, M. Lewerer répond par l'affirmative, en rappelant toutefois que les solutions ne sont pas faciles à trouver. Reste que les préavis, même négatifs, prennent en compte le problème et acceptent que quelque chose soit réalisé. Pour une commission qui s'occupe du patrimoine, le problème devrait pouvoir être résolu par le respect des règles; or, la CMNS sait qu'à cause de l'incivilité ce n'est guère possible. Elle accepte donc une entrée en matière sur le principe d'obstacles physiques (tout en préférant des solutions différentes), mais elle n'a pas de réponse toute faite.

Audition de M. Philippe Matthey, secrétaire adjoint en charge du domaine des transports et de la circulation auprès du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE)

M. Matthey rappelle dans un premier temps qu'un arrêté de circulation a été mis en vigueur début 1999, qui reprend les mesures exploratoires qui avaient été prises, à titre d'essai, durant les 18 mois précédents. Le résultat de cette mise en œuvre est un compromis qui permet de stabiliser la situation (l'arrêté expérimen-

tal avait une durée limitée). En 2000, un bilan a été fait de la mise en œuvre de cet arrêté (avec les magistrats cantonaux et communaux), qui montre que, s'il y a défaut au niveau du contrôle, les mesures ne sont pas mauvaises. Par la suite, le DIAE a reçu le mandat de reprendre les travaux pour améliorer la question des accès à la Vieille-Ville.

Les mesures envisagées après plus d'une année de réflexion ont été présentées aux différentes associations intéressées, qui n'ont pas fait de remarque, mais qui ont relevé la nécessité d'intensifier les contrôles. Dès le départ, la Société d'art public a été sollicitée, ainsi que la CMNS, de sorte que les propositions du DIAE soient consensuelles et puissent être acceptées par une majorité.

La conclusion de ces concertations fut une invitation à faire quelque chose, même si les mesures devaient être revues par la suite. Au moment où les travaux concernant les propositions soumises à la commission de l'aménagement et de l'environnement furent relancés, les ingénieurs de la Ville ne montraient plus beaucoup d'enthousiasme, car certains d'entre eux en étaient à leur quatrième exercice et montraient une certaine lassitude. Ils se sont néanmoins laissé convaincre de refaire de nouvelles propositions d'aménagement, qui ne soient pas simplement une reproduction de ce qui avait déjà été imaginé à plusieurs reprises. La solution envisagée paraissait alors non seulement esthétique, mais semblait aussi correspondre aux vœux des uns et des autres: montrer qu'aux entrées de la Vieille-Ville, l'usager change de statut, que le périmètre est différent, sans édifier de fortifications, alors même que les bornes rétractables, qui ne sont pas perçues favorablement par tout le monde et posent des problèmes d'exploitation non négligeables, ne peuvent être retenues.

Pour le solde, les contrôles devraient être renforcés, le stationnement des deux- roues bien délimité et les revêtements de chaussée adaptés au nouveau statut des rues.

Discussion en présence de M. Matthey

M. Matthey explique encore qu'au départ l'idée était de régler le problème simplement avec un agent de circulation et quelques panneaux, mais que, rapidement, la nécessité de trouver des solutions plus conséquentes s'est imposée et qu'en conséquence un bureau d'urbaniste a été mandaté par la Ville.

M. Matthey souligne une fois de plus, face à un commissaire qui insiste sur le bien-fondé de l'utilisation de bornes amovibles, la dimension consensuelle de la solution proposée et note, en outre, que ces bornes peuvent tomber en panne, que leur usage n'est pas simple du fait du nombre d'ayants droit et qu'elles n'empêchent pas les motos de passer. Enfin, lorsqu'elles sont baissées, tous les problèmes ne sont pas réglés.

A un autre commissaire qui s'interroge sur le fait que l'arrêté de février 1999 concernant les zones piétonnes contienne une interdiction formulée aux agents de ville de fermer les chaînes dont certaines rues seraient munies, M. Matthey apporte confirmation de la disposition et fera parvenir une copie dudit arrêté à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Il précise qu'à de nombreux endroits où des chaînes ont été posées le problème n'est pas leur ouverture ou fermeture, mais leur bris régulier. Tous les problèmes ne peuvent pas se résoudre par le biais d'une dynamique constructive. Le contrôle reste nécessaire.

Discussion de la commission

Les commissaires radicaux, pour leur part, renvoient aux positions de la CMNS et de la Commission de l'architecture, qui annoncent un recours. Ils recommandent donc d'écouter ces deux commissions et de suggérer aux auteurs de la proposition de refaire un tour de table, afin de ne pas aller devant un refus et de devoir tout reprendre à zéro ensuite.

Les libéraux, quant à eux, reconnaissent que le site est sensible. La question, selon eux, est celle de la concertation avec les associations d'habitants, les usagers du quartier et les spécialistes des différents services, défendue par tous les groupes et incontournable de l'avis des professionnels, mais si difficile. Or, la CMNS a exprimé son désaccord avec ce projet; pour elle, une architecture résolument moderne et plus compatible avec les qualités du site conviendrait beaucoup mieux. Au titre de la concertation, il faut considérer la valeur de la position de la CMNS, lui donner la force qu'il convient et, par conséquent, ne pas aller de l'avant. En outre, la démarche qui consiste à remodeler les rues plutôt que de créer des portails est compatible non seulement avec les objectifs de la CMNS, mais aussi avec ceux des habitants du quartier. Il y a plus à gagner en prolongeant la réflexion dans la concertation qu'en adoptant une solution qui ne contente que l'une ou l'autre des parties. Il convient donc de ne pas chercher le bras de fer avec la CMNS, qui est d'accord avec les principes de la proposition, mais opposée à sa forme. Il vaut mieux examiner la forme avec elle. De toute façon, l'objectif de fermeture est impossible car le nombre d'ayants droit est trop important et les portes resteront toujours suffisamment ouvertes. En revanche, des aménagements adéquats amèneront la réduction du trafic et la modération de la vitesse. Tout le monde est tombé d'accord, depuis 10 ans, sur le fait que l'aménagement de la Vieille-Ville est pitoyable. Mais si la situation n'évolue pas, c'est parce que le Conseil administratif ne s'en donne pas les moyens.

Les démocrates-chrétiens estiment que le dossier n'est pas mûr et qu'il ne faut pas voter de proposition minimaliste. Il faut poursuivre la réflexion.

Les socialistes, pour ce qui les concerne, ne sont pas satisfaits des travaux entrepris pour l'instant. Le Conseil administratif doit reprendre impérativement le dossier, rediscuter avec la CMNS et trouver un consensus satisfaisant toutes les parties. Il convient donc de renvoyer la proposition au Conseil administratif pour étude.

Les Verts pensent de même. Le projet n'est pas abouti, ni consensuel mais, ajoutent-ils, sur cet objet, il n'y aura jamais de consensus, car il y aura toujours un certain nombre de privations d'usage de liberté. La recommandation des Verts vise à trouver une solution qui intègre la mise en place d'éléments physiques permettant de gérer l'accessibilité du périmètre de la Vieille-Ville, soit des bornes ou des chaînes amovibles. Ce moyen fonctionne dans toute l'Europe et il est le seul qui assurera l'application des accords longuement négociés. Concernant la proposition proprement dite, la situation étant insatisfaisante, les Verts sont favorables au renvoi du projet au Conseil administratif pour compléments.

L'AdG/SI se dit sur le fil du rasoir *(media acies)*: les arguments invoqués ce soir ont été entendus et compris, mais la proposition sera soutenue néanmoins, sans que cela induise à faire un rapport de minorité.

L'AdG/TP soutient pour sa part la position des socialistes et des Verts.

Conclusions et vote de la commission

Au bénéfice des explications fournies, la commission de l'aménagement et de l'environnement vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à refuser la proposition PR-224, par 9 non (2 S, 2 AdG/TP, 1 DC, 1 R et 3 L), 3 oui (2 AdG/SI, 1 R) et 2 abstentions (Ve) et à rejeter le projet d'arrêté ci-dessous:

PROJET D'ARRETÉ REFUSÉ

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 932 500 francs destiné à l'aménagement des accès automobiles au quartier de la Vieille-Ville.

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 932 500 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, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit en principe de 2003 à 2022.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, modifier, épurer et radier toutes servitudes à charge et au profit des parcelles comprises dans cette opération.