PR-862
2 février 2011

Proposition du Conseil administratif du 2 février 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit net de 5 136 000 francs destiné à la réalisation des mesures à l'essai, durant une année, de la première tranche de l'initiative populaire IN-2 (166) «200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces!».

Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Le 12 novembre 2008, le Conseil d'Etat de la république et canton de Genève constatait l'aboutissement de l'initiative populaire IN-2 (166) « 200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces ! », visant la « création de zones piétonnes prioritairement autour des écoles (lieux d'enseignement), des crèches, des EMS, des maisons de quartier et des établissements hospitaliers et médicaux, tout en garantissant une bonne accessibilité aux transports en commun, aux livraisons et aux ayants droit ».

Les buts de cette dernière, demandant la réalisation de travaux pour fermer 200 rues à la circulation motorisée en ville de Genève, convergent avec les objectifs municipaux en matière d'amélioration de la qualité de vie en ville définis dans le plan directeur communal GE 2020. En effet, la Ville de Genève subit quotidiennement les nuisances d'un trafic motorisé qui explose alors même que les habitants de la commune optent de plus en plus pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement en préférant l'usage du vélo et de la marche à pied à celui de l'automobile.

L'objectif d'extension de l'aire à priorité piétonne est inscrit au 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.

Conformément à l'art. 36 de la loi sur l'administration des communes, l'initiative a été portée à l'ordre du jour d'une séance du Conseil municipal, qui en a confirmé la validité le 23 juin 2009. Sa prise en considération a été acceptée par le Conseil municipal dans sa séance du 18 janvier 2010.

Le Conseil administratif a décidé de réaliser l'initiative en quatre étapes, précédées d'une étude destinée à définir les rues ou tronçons de rues concernés. Ainsi, ce sont environ 200 rues ou tronçons de rues qui seront rendus aux piétons et aux mobilités douces entre 2011 et 2014.

Un arrêté a été voté par votre Conseil le 29 juin 2010 (PA-110) permettant d'étudier les secteurs qui pourront faire l'objet d'une piétonnisation et la mise en exergue d'un premier lot de rues à piétonniser en priorité.

L'aménagement de ce premier lot fait l'objet de la présente demande de crédit de réalisation.

Celle-ci sera suivie par trois autres tranches qui seront déposées respectivement début 2012, 2013 et 2014. Dans le délai de quatre ans prévus par l'initiative, le Conseil administratif aura ainsi répondu aux buts fixés.

Exposé des motifs

Etude générale

Dans un premier temps, l'étude générale en cours d'élaboration a répertorié de la manière la plus exhaustive possible l'ensemble des rues ou tronçons de rues potentiellement concernés par une « piétonnisation ». Ce travail s'est fait sur la base des objectifs fixés par l'initiative, du Plan directeur communal et du Plan directeur des chemins pour piétons, mais également en tenant compte des propositions émanant de la société civile.

Rappelons que le Plan directeur communal fixe un ensemble cohérent d'orientations à moyen et long termes pour l'aménagement du territoire. Il s'agit d'un instrument contractuel entre les autorités communales et cantonales qui permet d'énoncer un socle de références partagées pour les législatures actuelle et futures.

Le Plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) est quant à lui un outil de planification qui propose à la fois une politique générale en faveur de la marche et des mesures concrètes d'aménagement de l'espace public, afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons, mais également, à une échelle plus globale, la qualité de vie en ville de Genève.

Un premier Plan directeur des chemins piétonniers a été adopté par le Conseil municipal le 26 novembre 2001, en application de la Loi cantonale (L 1 60), adoptée par le Grand Conseil le 4 décembre 1998. Il est actuellement en cours de révision.

L'étude générale a également pour but d'intégrer la problématique du bruit routier. Pour rappel, la Ville de Genève compte 80'000 habitants touchés par des dépassements des valeurs de bruit sur les 185'000 personnes résidant sur son territoire. Selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), c'est à cette dernière qu'incombe la charge de l'assainissement en tant que propriétaire de son réseau routier. Le délai d'assainissement est fixé au 31 mars 2018.

Parallèlement à la prise en considération de ces documents de planification existants, des séances de consultation ont été organisées, sous forme d'auditions et de discussions avec les unités d'actions communautaires et les îlotiers de la Ville de Genève, qui ont pu relayer les volontés et velléités des habitants relatives aux zones piétonnes. Les milieux économiques ont également été sollicités afin de faire part de leurs attentes.

Ce travail a permis de proposer rapidement un premier lot de 50 rues sur lesquelles des interventions prioritaires doivent être menées.

Etape1 – fermeture d'un lot de 50 rues – études d'aménagement

A ce jour, l'étude générale a permis de :

- établir et synthétiser l'inventaire de ce qui existe sur le sujet,
- identifier les 200 rues ou tronçons à piétonniser,
- définir les opportunités et les contraintes générales liées à la viabilité du réseau,
- apprécier les conditions de faisabilité de l'initiative,
- proposer des rues dont la mise à l'essai pourrait être aisément mise en œuvre et minimiserait les impacts au niveau de la circulation.

L'étude générale se poursuivra jusqu'en été 2011 et s'appliquera notamment à :

- tenir compte des impératifs liés au nombre de places supprimées en surface et des besoins d'accessibilité aux parkings en ouvrage,
- établir le potentiel d'appropriation des rues par la population.

Description des aménagements de piétonnisation

Les sites prioritaires ayant été localisés, des études d'aménagements spécifiques ont été lancées. Ces dernières préciseront les aménagements à prévoir et détailleront les arrêtés de circulation à l'essai valables pour une durée de 12 mois. A l'issue de ce délai, un bilan de fonctionnement permettra de statuer sur la pérennisation ou non de la zone piétonne. En cas de succès, un aménagement définitif sera étudié et réalisé. Dans le cas contraire, un retour à la situation d'origine pourra être demandé. L'aménagement proposé devra donc être réversible.

Les aménagements devront :

- être légers, peu coûteux, faciles d'entretien et réversibles,

- valoriser l'espace reconquis et favoriser les usages. La piétonnisation des rues permettra aux riverains de se réapproprier un espace jusque-là dédié principalement au trafic automobile. Des aménagements adaptés aux types d'activités en présence (commerces, lieux d'habitation, écoles, EMS) seront proposés. Le principe est d'offrir plus d'espaces de détente et de loisirs de proximité pour les habitants, de promenades et de chalandises dans les secteurs plus commerciaux ou touristiques,

- démontrer la plus-value en termes de qualité de vie. Les aménagements devront encourager la cohésion sociale, par l'appropriation et le partage des espaces publics qui sont porteurs de civilité, de convivialité et de sécurité. Ils amélioreront la sécurité des plus vulnérables, notamment des enfants, en offrant des parcours hors du trafic,

- démontrer la faisabilité en matière de circulation avant et pendant la mise à l'essai. Les aménagements devront limiter les impacts en termes de report de charge dans les axes du réseau de quartier. Des mesures d'accompagnement seront introduites pour appuyer les fermetures de rues proposées. Ces mesures devront aider à protéger l'environnement, principalement en ce qui concerne la qualité de l'air (OPair) et les nuisances sonores (OPB),

- mettre en rapport les besoins d'accessibilité et de stationnement avec les bénéfices directs d'une piétonnisation (sécurité, convivialité, qualité de l'air, assainissement du bruit, etc.),

- garantir l'accès aux ayants droit (riverains, parkings privés, SIS, livraisons, entretien) et tenir compte des impératifs de sécurité.

Une méthodologie solide a été indispensable pour répondre aux critères de complexité, d'exhaustivité et d'objectivité exigés par la réalisation d'un premier lot de 50 rues relativement aisées à piétonniser.

L'étude a privilégié une convergence entre deux approches : une approche globale, partant d'un concept général et une approche locale, se basant sur différents critères à appliquer rue par rue.

L'approche globale de type *« top-down »* a consisté à proposer plusieurs scénarios de développement des zones piétonnes, différenciées en fonction des objectifs visés, de la configuration de ces zones et de leurs impacts sur les quartiers et les habitants.

L'approche locale s'est appuyée sur une démarche de type *« bottom-up »* et a eu pour but de définir un certain nombre de critères plus ou moins favorables à la piétonnisation d'une rue, puis de procéder à une évaluation systématique de toutes les rues de Genève au travers de ces critères. Plusieurs « familles » de critères ont été ciblées :

- les critères exclusifs qui interdisent toute piétonnisation : appartenance de la rue au réseau routier principal et secondaire, présence d'un parking souterrain, etc,

- les critères de convergences qui peuvent être favorables à une piétonnisation tels que les éléments socio-économiques (densité d'habitants et d'emplois), les éléments environnementaux (axes à assainir au sens de l'OPB), les demandes récurrentes de la part de la population ou d'associations, l'importance ou la proximité des équipements publics (écoles primaires, jardins d'enfants, établissements de santé publique, commerces, infrastructures de loisirs, maisons de quartier, places de jeux, lieux de cultes, terrasses, marchés) et les éléments de mobilité (pôles et arrêts de transports publics, stations de taxis, parkings publics, axes du réseau de quartier avec un fort trafic de transit).

Grâce à ces critères, deux typologies de rues ont pu être identifiées: les rues dites « trépidantes », à fort potentiel d'attractivité, et les rues dites « apaisées », à connotation plus résidentielle.

Les rues « trépidantes » concentrent des activités connectées aux TC, aux mobilités douces et aux parkings. Elles privilégient l'accueil des visiteurs (offres commerciales, hôtels, restaurants, lieux de vie nocturne tels que bars et discothèques) et favorisent le développement d'animations (terrasses, cafés, marchés temporaires, manifestations de rues).

Les rues « apaisées » concentrent des zones de logements et d'équipements de proximité destinées aux publics sensibles (EMS, écoles primaires, crèches, etc.), privilégient l'accueil des habitants (développement de la vie associative et communautaire), et favorisent la rencontre et le partage de l'espace public (réversibilité des affectations, cohabitation des différentes générations).

Les rues identifiées garantiront l'accès aux ayants droit (riverains, parkings privés, SIS, livraisons, entretien, voirie) et tiendront compte des impératifs de sécurité.

Les rues définies dans ce premier lot sont, par quartier :

Quartier de Champel
Rue Michel-Chauvet
Avenue A.-Bertrand (tronçon avenue Peschier - avenue Dumas)
Rue du Plateau-de-Champel

Quartier des Eaux-Vives
Chemin de la Clairière
Rue Henri-Blanvalet (tronçon chemin Neuf – rue Pictet-de-Rochemont)

Quartier de Plainpalais

Rue Prévost-Martin (tronçon boulevard du Pont-d'Arve – rue du Pré-Jérôme)
Rue Jean-Violette (tronçon rue Prévost-Martin – rue Cingria)
Rue de la Tour
Rue des Voisins (tronçon boulevard du Pont d'Arve – rue Jean-Violette)
Rue Pictet-de-Bock
Place de la Synagogue

Quartier des Acacias
Rue du Grand-Bureau
Rue Gustave-Revillod

Quartier de la Vieille-ville
Rue Chausse-Coq
Rue Maurice
Rue Etienne-Dumont
Rue Frank-Martin
Rue Charles-Galland (tronçon boulevard Jaques Dalcroze – rue François-Bellot)

Quartier du Petit-Saconnex
Place du Petit-Saconnex
Rue Chandieu
Rue Marie-Brechbühl

Quartier de la Jonction
Rue du Village-Suisse (tronçon rue Gourgas – rue des Maraîchers)
Rue des Gazomètres
Rue des Plantaporrêts
Rue Patru (tronçon Boulevard Carl-Vogt – avenue du Mail)
Rue des Savoises et passage Cabriol
Rue de la Coulouvrenière
Rue du Tir (tronçon rue de la Coulouvrenière – rue du Stand)
Rue de l'Arquebuse (tronçon rue de-Hesse – boulevard Saint-Georges)

Quartier des Pâquis
Rue Butini (au droit de la place Châteaubriand)
Rue de la Navigation (tronçon rue de Berne – rue du Levant)
Rue de Berne (tronçon rue du Môle – rue de la Navigation)
Rue du Môle (tronçon extension rue de Neuchâtel – rue de Bâle)
Rue de Fribourg
Rue Pradier
Rue de la Chaponnière

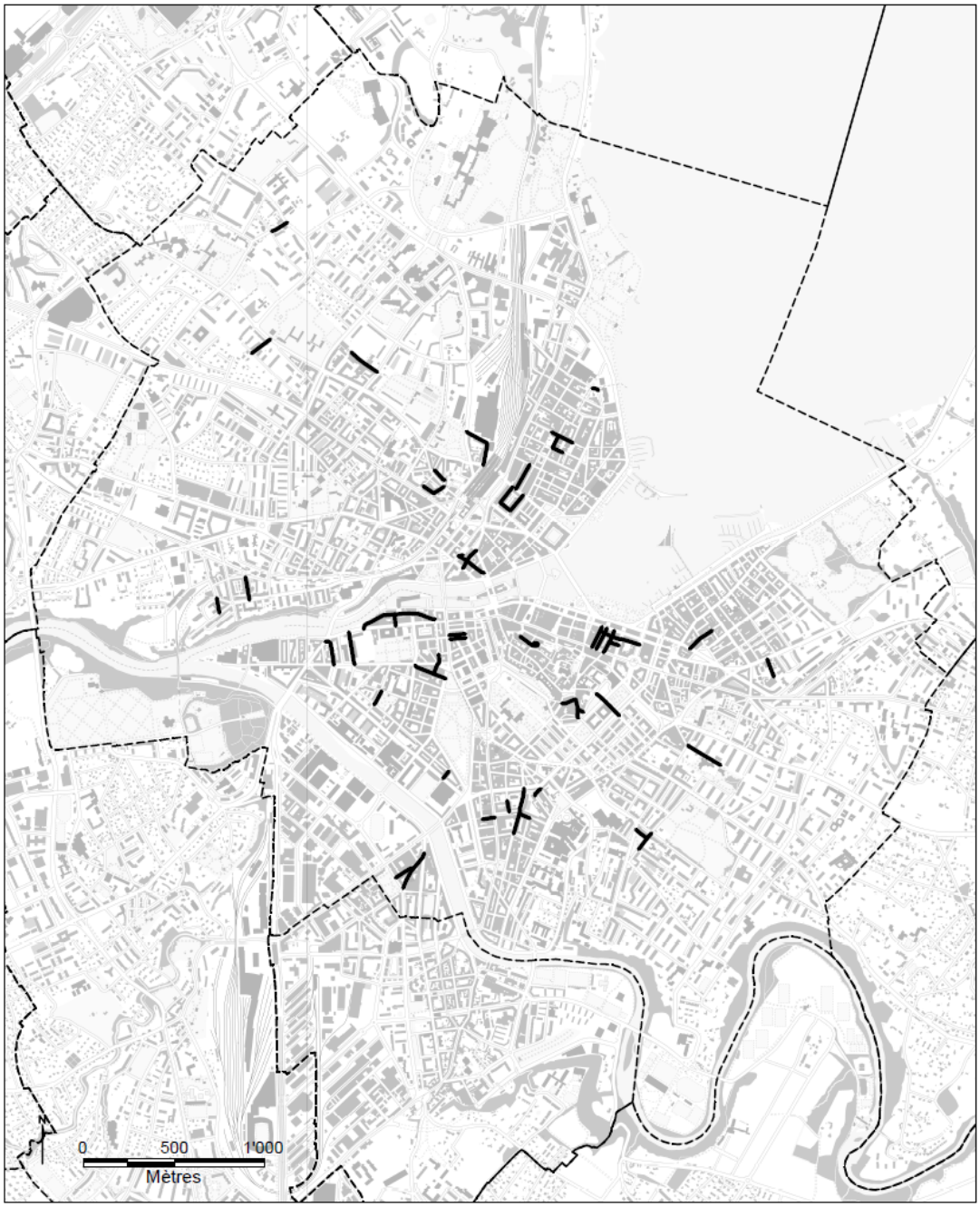
Quartier des Grottes – Saint-Gervais
Rue de Sibérie
Rue du Cercle
Rue Baudit
Rue des Gares
Rue Vallin
Rue des Corps-Saints

Quartier de Saint-Jean
Rue du Beulet
Rue de la Nouvelle Héloïse (tronçon rue du Contrat-Social – avenue du Devin-du-Village)

Quartier de Rive
Rue Robert-Estienne
Rue du Port
Rue du Prince
Rue de la Tour-Maîtresse
Rue Faucigny
Rue d'Aoste

Ville de Genève, Etude concernant la mise en oeuvre de l'initiative populaire IN-2 (166) "200 rues sont à vous - pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces"

Premier lot de 50 rues



Le scénario retenu vise à proposer un premier lot de 50 rues aisément piétonnisables conformément aux critères de pertinence et aux besoins et envies mis en évidence par les acteurs consultés. Cette première étape s'est également attachée à proposer des rues dans tous les quartiers de la ville, de sorte à concentrer les activités et la densité dans l'hypercentre, les pôles mixtes dans la seconde couronne par le développement de petits coeurs actifs, les rues apaisées dans les quartiers suburbains, et les zones apaisées en périphérie.

Pour rappel, il s'agit de la première étape de la constitution d'un réseau de piétonnisation plus large qui sera défini par la création des 200 rues piétonnes telle que proposée par l'initiative. A terme, le but est de constituer un réseau cohérent et harmonieux de zones à priorité piétonne en Ville de Genève.

Les études détaillées, en cours d'élaboration, permettront d'affiner ce choix de rues. Dans le cas où les analyses feraient émerger des difficultés rédhibitoires pour la mise en oeuvre

d'une piétonnisation, des rues de substitution seraient proposées et constitueraient un lot de réserve. Ces solutions alternatives se situeront à proximité des zones initialement désignées, la démarche permettant d'intégrer d'autres besoins ou intérêts particuliers.

Réalisation

Un travail préparatoire a été élaboré par les services de la Ville de Genève, qui a eu pour but d'illustrer un certain nombre de dispositifs construits permettant d'aménager et de valoriser l'espace public, de favoriser de nouveaux usages riverains et de contrôler l'accès des secteurs fermés à la circulation.

Ces propositions ont été élaborées de manière à pouvoir s'appliquer à différentes configurations spatiales et géographiques et constituent les cahiers des charges pour l'élaboration des projets localisés.

Ainsi, les aménagements seront simples mais tiendront toutefois compte des éléments suivants :

- une gestion et un entretien aisé des aménagements,
- une redistribution manifeste de l'espace en faveur des piétons,
- des aménagements pour les cyclistes, une offre suffisante en stationnement vélos,
- des aménagements pour les personnes à mobilité réduite,
- une compatibilité assurée avec les transports en commun,
- une accessibilité garantie aux véhicules de secours, de voirie, aux livraisons et éventuels ayants droit.

Collaboration avec les acteurs concernés

D'une manière générale, les études sont menées en concertation et en collaboration avec tous les acteurs concernés par ce projet de grande envergure.

Pour garantir l'aboutissement des projets, la Ville de Genève a engagé une collaboration étroite avec la Direction générale de la mobilité, les Transports publics genevois, les associations d'habitants et de commerçants, les initiants ainsi qu'avec les partenaires institutionnels concernés par le projet.

Eu égard à la diversité et à l'étendue des réalisations, il ne faut pas minimiser la complexité de la démarche. Le nombre d'acteurs impliqués, aux intérêts parfois divergents (associations locales, groupements et fédérations, autorités cantonales) et les validations successives à obtenir pour garantir le succès de l'opération supposent un travail de concertation minutieux et opiniâtre, qui passe par de nombreuses itérations. Ces démarches sont modulées en fonction des contextes locaux.

Réponse à l'initiative IN-2 (166)

La présente demande de crédit constitue la première étape de concrétisation de l'initiative populaire IN-2 (166) « 200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces ! ».

Coût des travaux

Basé sur le retour d'expériences de différents aménagements similaires déjà réalisés, le montant des travaux, estimé en moyenne à 90'000 francs HT par rue, comprend également les honoraires et les frais d'information aux riverains. Les travaux s'inspirent d'un catalogue d'aménagements simples et bon marché. Les aménagements resteront en place durant la période de mise à l'essai.

Total HT	**4'500'000**
TVA 8 % (arrondi)	360'000
Total TTC	**4'860'000**

Prestations du personnel en faveur des investissements 4% (arrondi)		194'000
Intérêts intercalaires :	$\frac{(4'860'000.- + 194'000.-) \times 12 \times 3{,}25\%}{2 \times 12}$	82'000
Total TTC net		**5'136'000**

Validité des coûts

L'estimation du coût des travaux pour l'aménagement à l'essai des 50 rues piétonnes est basée sur les prix unitaires moyens du marché actuel des travaux de génie civil (ouvrages similaires 2010).

Les incertitudes conjoncturelles liées à l'évolution de la situation du marché des travaux de génie civil peuvent avoir une incidence de l'ordre de 15 % sur les montants estimés.

Aucune hausse éventuelle des prix n'est comprise dans les montants estimés.

Programme des travaux et délais

Les travaux pourront démarrer après le vote du Conseil municipal, une fois le délai référendaire écoulé, les arrêtés de circulation et les éventuelles autorisations de construire entrés en force et une fois les matériaux nécessaires commandés et livrés. La durée totale de l'opération est estimée à 12 mois.

Personnes à mobilité réduite

Il sera tenu compte, lors de l'exécution des travaux décrits dans la présente demande de crédit, de la thématique des déplacements des personnes à mobilité réduite ainsi que mal-voyantes.

Pour ce faire, sur tous les axes piétonniers situés sur les aménagements proposés, la continuité des cheminements sera assurée.

Information publique

Avant le début du chantier, une lettre d'information sera distribuée dans les boîtes aux lettres des riverains des rues environnantes, indiquant la nature des travaux prévus et leur durée.

Des panneaux d'information décrivant les nouveaux aménagements seront mis en place puis déplacés au fur et à mesure de l'avancement des travaux

Intérêts intercalaires

La durée de l'opération étant de 12 mois, des intérêts intercalaires doivent être pris en compte et sont inclus dans le chiffrage de la présente demande de crédit.

Référence au sixième plan financier d'investissement 2011 - 2022

Cet objet figure au sixième plan financier d'investissement 2011-2022, sous la rubrique n° 102.752.22, ZP – Divers rues : Mesures de piétonisation, IN-2 (166), pour un montant de CHF 20'000'000.

Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Le service gestionnaire et bénéficiaire du crédit de construction est le service du génie civil.

La maîtrise d'œuvre et la direction des travaux pour les travaux d'aménagement de surface seront assurées conjointement par le service du génie civil et par le service de l'aménagement urbain et de la mobilité.

Charge financière

La charge financière de l'investissement net prévue comprenant les intérêts au taux de 2,75 % et les amortissements au moyen de 10 annuités, se montera à 594'440 francs.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après :

PROJET D'ARRETE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

- Vu l'article 30, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes, du 30 avril 1984,
- 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1987.

Sur proposition du Conseil administratif,

arrête :

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de **5'136'000** francs, destiné à la réalisation des mesures à l'essai, durant une année, de la première tranche de l'initiative populaire IN-2 (166) « 200 rues sont à vous – pour des rues ouvertes à la vie et aux mobilités douces ! ».

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de **5'136'000** 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 et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève dès l'année suivant la mise en exploitation, soit de 2013 à 2022.

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.