

Proposition du Conseil administratif en vue du bouclage du crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999 « En ville, sans ma voiture ? », sans demande de crédit complémentaire

Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Le 16 juin 1999, le Conseil municipal a accepté la motion No 405 de Mme I. Brunier et MM. R. Deney, R. Juon et J.-J. Perler, Conseillers municipaux, « Pour une journée sans voiture « sans voiture » ».

Le 29 juin 1999, le Conseil municipal a accepté la proposition No 11 du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999 « En ville, sans ma voiture ? ».

Le 15 septembre 1999, le Conseil municipal a accepté la question écrite No 7 de M. J.-L. Persoz, Conseiller municipal, « En ville sans ma voiture ? » - au-delà du slogan la transparence ».

A Genève, les Villes de Genève, Lancy, Vernier, Thônex, Meyrin et Carouge ont participé.

M. André Hediger, alors Maire, a présidé le groupe de travail chargé d'organiser la manifestation.

84 % des personnes interrogées se sont déclarées favorables à la reconduction d'une telle journée, moyennant une meilleure information de l'organisation de cette manifestation. Certains effets de cette expérience sont quantifiables (cf. ci-dessous), d'autres échappent aux statistiques.

La présente proposition décrit l'ensemble des prestations des services municipaux et cantonaux qui relèvent du budget ordinaire ou du crédit d'investissement. Elle établit le décompte final du crédit d'investissement accordé le 29 juin 1999.

Dans la proposition No ..., le Conseil administratif présente l'organisation de la journée européenne du 22 septembre 2000 et les moyens à mettre en oeuvre.

Exposé des motifs

• **Moyens mis en oeuvre le 22 septembre 1999**

En Villes de Genève, Lancy, Vernier et Meyrin, un périmètre a été réservé aux piétons, aux cycles et aux transports en commun. En Ville de Carouge, la population a été incitée à se déplacer autrement qu'en voiture.

La Ville de Genève a choisi de fermer deux « rues marchandes » à la circulation, du Rhône et de Coutance, afin de tester - un jour durant - ce qu'il adviendrait si leur statut passait à celui de « rue piétonne », ainsi que le périmètre de la Rôtisserie, dont l'actuel statut de « rue résidentielle » est l'objet d'un essai. Les enseignements de ce test seront utiles dans les études actuelles. Ces trois rues ont été fermées aux véhicules individuels en transit, mais sans empêcher l'accès des ayants droit et des livraisons, de 7 heures à 21 heures, afin que les piétons puissent redécouvrir l'usage de ces rues commerçantes du centre-ville. A chaque accès des périmètres fermés, des panneaux explicatifs indiquaient les itinéraires d'évitement à adopter et les parcs de stationnement proches, des gendarmes, des agents de ville et des aides du Corps des sauveteurs auxiliaires tenaient un rôle d'informateur et de négociateur.

L'utilisation des Transports publics genevois était gratuite et des véhicules supplémentaires ont été mis en service. La régie a participé à la campagne de promotion en restituant une partie de la compensation de la gratuité à la réalisation de l'information.

La Fondation des Parkings a offert la gratuité de l'usage des parcs-relais de Moillesulaz, de Bernex, de Pré-Bois et du Bachet-de-Pesay.

Les médias Radio Lac et Léman bleu ont apporté leur soutien en diffusant des spots publicitaires et en réalisant divers entretiens. Deux conférences de presses ont été relayées par les autres médias locaux (Tribune de Genève, Le Temps, Le Matin, Radio suisse romande notamment). Par ailleurs, Radio-Lac a couvert la journée par sa présence à la place du Molard.

Des affiches publicitaires ont été placardées. Des affichettes et des papillons ont été disposés. Un « tous ménages » a été distribué en Ville de Genève. Un site Internet a été créé pour l'occasion. Des animations (stands, expositions, parcours à vélo, etc.) se sont déroulées tout au long de la journée.

Plusieurs services municipaux ont été mis à contribution pour la logistique, la surveillance et l'information publique, ainsi que pour l'observation des passants. L'Etat de Genève a également contribué à la mise en place logistique et à la surveillance, ainsi qu'à l'observation des effets sur l'environnement. Diverses associations de parents d'élèves et d'habitants ont également soutenu la manifestation.

- **Bilan de la journée**

En janvier 2000 est paru une brochure qui relate le déroulement de la journée et en tire un bilan.

Pour toutes les personnes interrogées, le bilan est favorable et l'opération pourrait être renouvelée, même si certaines réserves sont exprimées. Plus d'information et plus tôt, la gratuité des transports publics, plus de places de stationnement sont notamment demandés.

Des réductions de trafic plus ou moins importantes, de l'ordre de 5 à 15% ont été enregistrées en Ville de Genève, alors que ces diminutions de trafic étaient en général inférieures à 5% en périphérie genevoise, sauf sur quelques axes où des différences de 5 à 15 % ont été enregistrées.

Dans les parcs-relais, en périphérie de l'agglomération, il n'a pas été observé de différences significatives de fréquentation. En revanche, dans les garages collectifs

du centre-ville, les réductions de trafic et de fréquentation de ceux-ci, sensibles notamment entre 9 heures et 18 heures, laissent à penser que certaines habitudes liées aux activités et aux achats ont été modifiées ce jour-là. Aucun transfert des clients des grands commerces n'a été constaté vers l'extérieur du canton. Au contraire, les axes d'accès aux principaux centres commerciaux français sont ceux qui ont enregistré des diminutions de trafic.

Pour les Transports publics genevois, d'une manière globale, une hausse de 2% des usagers a été relevée. La gratuité de leurs services ne semble pas avoir suscité une importante hausse de leur utilisation. En ce qui concerne les conditions de circulation et la vitesse de leurs véhicules, un plus grand confort et une meilleure vitesse commerciale ont été remarqués dans les secteurs fermés à la circulation, même si le passage des motos, à l'intérieur de ces secteurs, a été fortement critiqué.

Concernant la qualité de l'air, l'examen des résultats des stations mobiles installées dans les rues du centre-ville concernées conduit au même constat que celui des résultats des stations fixes, les concentrations des polluants primaires (monoxyde d'azote et monoxyde de carbone) ont été légèrement inférieures le 22 septembre par rapport au 23 septembre. Pour le dioxyde d'azote, les concentrations sont un peu plus élevées le 22 septembre.

Au niveau des résultats obtenus du point de vue du bruit, on peut dire que le fait de supprimer le trafic dans la rue de la Rôtisserie, à l'exception de celui des livraisons et des cycles, a eu pour effet, dans la journée, d'obtenir une réduction des émissions sonores de l'ordre de 1 dB(A). Plus même, l'interdiction totale de circuler dès 11 heures a permis d'atténuer le bruit (Leq horaire) de 2,4 dB(A) et, de ce fait, d'atteindre le niveau des valeurs légales de limites d'émission du secteur.

Une centaine d'usagers a été interrogée le 22 et le 29 septembre, le mercredi d'après, dans les périmètres fermés de la ville, sur la base d'un questionnaire semi-directif, traitant d'une part de la journée et de sa signification, mais également de l'opinion vis-à-vis des problèmes de pollution et de transports.

Le 90% des personnes avait entendu parler de la manifestation avant le 22 septembre.

Le 18% a joué le jeu, 73% déclarant se déplacer déjà de façon écomobile auparavant pour aller au centre-ville.

Le 84% des personnes interrogées pense qu'une telle journée serait à renouveler.

Les principales critiques relevaient la faible ampleur du périmètre et la courte durée de la journée, ainsi que le manque d'information.

Les principaux aspects positifs mis en évidence étaient une amélioration de la qualité de vie dans la rue, mais également la prise de conscience collective plutôt que l'action individuelle et la possibilité d'entamer une réflexion sur sa manière de se déplacer. La gratuité des transports publics a été apprécié, même si de nombreuses personnes n'ont malheureusement pas eu connaissance d'une telle mesure.

Beaucoup de personnes interrogées ne voient pas d'inconvénients à une telle journée, mais elles auraient souhaité une meilleure organisation par l'organisation de manifestations, par la mise en valeur des périmètres fermés.

La plupart des commerçants interrogés trouve l'amélioration de la qualité de vie dans les rues fermées positive, mais, en même temps, plusieurs estiment avoir vu leur chiffre d'affaire diminuer ce jour-là. D'une façon générale, les commerçants s'interrogent sur la place de la voiture en ville, partagés entre la crainte de voir disparaître une partie de leur clientèle et le désir de voir se définir des rues plus attrayantes et plus agréables à vivre, appelant une nouvelle clientèle.

Les utilisateurs de leur automobile ce jour-là ont été sensibles à cette manifestation, mais ont surtout mis en avant la nécessité d'utiliser leur véhicule pour des raisons professionnelles ou d'achats.

Les aspects logistiques de la journée ont dans l'ensemble relativement bien fonctionné, mais doivent être améliorés, doivent surtout être anticipés. Si les médias locaux ont répondu présents, les délais d'organisation fort réduits n'ont pas permis une campagne de sensibilisation suffisamment importante. Nombre de mesures de compensation, telle la gratuité des Transports publics genevois ou de certains parcs de stationnement, sont demeurées discrètes. Les services techniques n'ont pu être mobilisés que tardivement, mais ont, malgré tout, su apporter un soutien logistique capital. Dans les autres villes européennes, l'expérience a montré que la réussite de l'opération dépendait largement de l'effort d'information.

• Prestations de l'Etat et de la Ville de Genève

La Ville de Genève a mis à disposition le chargé de l'information du Conseil administratif, le conseiller en communication, les services des départements des sports et de la sécurité, ainsi que de l'aménagement, des constructions et de la voirie. Le Corps des sauveteurs auxiliaires a également été volontaire.

Le Service d'aménagement urbain a établi les plans, a assuré, dans le cadre de son budget, la conception de l'information « tous ménages » et a mené un sondage d'opinion. Il a assuré, avec les services concernés, la rédaction et l'édition de la brochure de bilan.

La Section du matériel de fêtes de la Division de la voirie a prêté ses éléments, pour un montant d'environ 2600 francs, non facturé, la manifestation bénéficiant de la gratuité.

Les services d'urbanisme, d'entretien du domaine public et d'aménagement urbain et d'éclairage public ont mis sur pied des stands à propos de l'« écomobilité », des mesures en faveur des piétons et des cycles.

L'Etat de Genève a également mis ses départements à contribution. Le Service cantonal d'écotoxicologie a assuré le secrétariat de la manifestation et a effectué les mesures relatives au bruit et à la qualité de l'air. Le Service de Voirie et nettoyage du canton a mis à disposition la signalisation temporaire de déviation. L'Office des transports et de la circulation a surveillé l'évolution de la circulation avant et pendant la manifestation.

La régie des Transports publics genevois a contribué à la promotion de la journée, ainsi qu'à l'offre de transport. Elle a pris en charge 50% de la compensation financière de la gratuité des déplacements, estimée globalement à quelque 100 000 francs, le solde étant à la charge de la Ville de Genève.

La Fondation des parkings a accordé la gratuité des parcs-relais de Moillesulaz, de Bernex, de Pré-Bois et du Bachet-de-Pesay.

Réponses aux motions, postulats, questions écrites, pétitions, etc.

La présente proposition répond à la question écrite No 7 de M. J.-L. Persoz, Conseiller municipal, « En ville sans ma voiture ? » - au delà du slogan la transparence », présentée le 15 septembre 1999 au Conseil municipal.

Boucllement du compte sans demande de crédit complémentaire

	Francs
PFQ 102.51	
Crédit, selon proposition de crédit No 11, votée par le Conseil municipal le 29 juin 1999	110 000
Dépensé	110 000

Différence	0.00

Conclusion

La présente proposition de boucllement de compte terminé concerne une opération qui est bouclée avec une dépense finale égale au crédit voté.

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames, Messieurs les conseillers, à approuver le projet d'arrêté ci-après :

PROJET D'ARRETE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;
sur proposition du Conseil administratif,

arrête

Article unique - approuve le boucllement du compte relatif au crédit de 110 000 francs pour la journée du 22 septembre 1999 « En ville, sans ma voiture ? » (proposition N° 11)