

Date de dépôt: 10 janvier 2006

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition contre la suppression de places de stationnement à la rue de Bourgogne

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et

Messieurs les députés,

Pour examiner la pétition 1552 contre la suppression de places de stationnement à la rue de Bourgogne, la Commission des transports s'est réunie les 18 octobre et 1^{er} novembre 2005 sous la présidence de M^{me} Stéphanie Ruegsegger.

M. Yves Delacretaz, directeur de l'OTC, M. Guillaume Zuber, juriste à l'OTC, et enfin M. Christophe Genoud, directeur adjoint au DIAE, ont assisté aux séances de la commission. Les procès-verbaux ont été tenus par M^{mes} Caroline Martinuzzi et Martine Bouilloux Levitre, que la commission remercie.

Description de la pétition

La pétition en titre a recueilli 110 signatures. En fonction des informations en possession des pétitionnaires concernant l'aménagement de la rue de Bourgogne, ces derniers demandent :

- D'empêcher l'aménagement de la rue de Bourgogne tel qu'il est prévu ;
- De prendre les mesures nécessaires pour éviter une diminution des places de stationnement dans le quartier tel qu'elle est prévue ;

- De stopper cette politique antivoiture qui ne vise qu'à punir les détenteurs de voiture qui n'ont pas les moyens ou la possibilité d'avoir un parking privé ;
- De mettre fin à la suppression constante des places de stationnement à Genève.

A noter que cette pétition a été également déposée auprès du Conseil municipal de la Ville de Genève.

Préambule et explication de la situation par l'OTC

M. Zuber présente aux commissaires la situation de la rue de Bourgogne qui fait l'objet de la pétition 1552. Il précise qu'après les aménagements prévus, la rue comptera deux places de parking supplémentaires. Les pétitionnaires se trompent donc dans leurs calculs en expliquant qu'il y aura la suppression de 15 places de stationnement. A l'état initial, le nombre de places s'élevait à 83. Suite aux aménagements faits, la rue comptera 85 places ainsi que 18 places pour les deux-roues, places qui étaient inexistantes auparavant. M. Zuber ajoute que des coussins berlinois ont déjà été mis en place et que le sens du stationnement a été modifié.

A la question de savoir si les coussins berlinois ont rempli leurs objectifs et si une situation antérieure proposait davantage de places sur cette rue, M. Delacretaz explique qu'il existe soit des places en épi d'un seul côté de la rue, soit des places longitudinales des deux côtés. Il est difficile d'en mettre plus. Quant au nombre initial de places, l'OTC ne le connaît pas. M. Zuber ajoute que les deux coussins berlinois se situent aux entrées de la rue, où il est difficile de gérer la vitesse par des places de stationnement. Il précise enfin que l'ensemble de ce projet émane de la Ville de Genève.

Une problématique soulevée par plusieurs commissaires est que la rue de Bourgogne est *de facto* une rue de transit, ce qui est dû à la configuration du carrefour des Charmilles. Le plus simple pour résoudre le problème de la rue de Bourgogne serait donc, pour certains, une modification du carrefour précité permettant ainsi aux automobilistes de ne plus emprunter la rue de Bourgogne comme rue de transit.

M. Genoud indique que la rue de Bourgogne est en réseau de quartier et donc en zone 30 km/h. L'objectif est d'y empêcher le trafic de transit. Le problème du carrefour des Charmilles est plus complexe qu'il ne le paraît.

M. Zuber souligne que l'OTC n'est qu'une autorité de préavis. L'autorisation de construire a été délivrée en mai 2005 et il n'y a eu aucun recours. Pour l'OTC, le nombre de place étant supérieur qu'initialement,

cette pétition est sans objet. En ce qui concerne le carrefour des Charmilles, une présentation ultérieure pourrait être faite.

Audition de M^{me} Badel, M. Gaudard et M. Kilcher, pétitionnaires

M. Gaudard indique que les habitants du quartier ont été informés de la suppression d'une quinzaine de places de parking dans la rue de Bourgogne uniquement par le biais du TCS. Il se déclare très surpris par ce manque d'information. En effet, une publication dans la FAO n'est pas suffisante. Il indique que la majorité des immeubles ne possèdent pas de parking en sous-sol. Par conséquent, les habitants utilisent les places extérieures. Si plusieurs d'entre elles sont supprimées, la situation sera catastrophique.

La présidente fait remarquer que deux places en plus seront créées après les travaux, selon les informations reçues de l'OTC.

M. Gaudard déclare être surpris, car une lettre de la Ville leur indique que plusieurs places seront supprimées.

M. Zuber demande la date de cette lettre.

M. Gaudard répond qu'elle date du 19 août 2004.

M. Zuber précise que le dernier projet date du 29 mars 2005. La situation a, par conséquent, évolué et prévoit désormais deux places de plus.

M. Gaudard indique ne pas être au courant de ce nouveau projet. Selon lui, l'information et la communication sont totalement lacunaires.

M. Zuber explique que six projets différents se sont succédés. Il déclare ne pas posséder l'historique de ce dossier, mais de toute évidence les informations en possession des pétitionnaires sont erronées.

M. Genoud indique à nouveau que ce projet est piloté par la Ville. Il en est de sa responsabilité. L'OTC ne possède qu'un rôle de préavis. A la suite du préavis, une publication est faite dans la FAO avant une mise à l'enquête publique. Puisqu'il n'y a pas eu d'opposition, la question de l'aménagement est réglée. La procédure a été respectée. Le problème de manque de communication réside dans les mains de la Ville et non de l'Etat.

La présidente constate que le nouveau projet correspond aux attentes des pétitionnaires puisqu'il prévoit des places supplémentaires.

Un commissaire demande si la zone 30 km/h est satisfaisante.

M. Gaudard explique qu'elle n'est pas suffisamment bien indiquée. Un marquage au sol devrait être fait pour avertir les automobilistes. Quant aux priorités de droite, elles ne sont jamais respectées. Il ajoute que les coussins berlinois sont très bruyants la nuit.

M. Kilcher ajoute que le carrefour des Charmilles doit nécessairement être revu avant de prévoir des aménagements à la rue de Bourgogne. Il est, à l'heure actuelle, impossible de circuler correctement.

M. Gaudard indique que le principal point soulevé par cette pétition est de ne pas perdre de places de parking. Il est ainsi important de savoir ce qu'il en est réellement.

Audition de M. Alexandre Prina, chef du service de la mobilité, Ville de Genève

M. Prina explique que ce projet de modération du trafic remonte à 1997, lors de la mise au point d'un plan localisé de quartier dans le triangle Soret-Soubeyran-Rod. Les habitants du quartier ayant mis en évidence des problèmes de circulation, le Conseil administratif, dans le cadre d'une décision du Conseil municipal, a attribué la somme de 40 000 F pour étudier les mesures de modération du trafic dans l'ensemble du secteur. Le plan localisé de quartier a, par la suite, été rejeté par le peuple, mais le Conseil administratif a souhaité maintenir l'étude de circulation générale dans le périmètre. Pour cette raison, en concertation avec les associations locales, une étude a démarré en 1998 pour élaborer un certain nombre de mesures de modération dans le quartier, cela dans le but d'améliorer la sécurité des déplacements dans ce fameux triangle.

M. Prina relève que cette première série de concertations a débouché sur un rapport, en 1999, qui proposait un certain nombre de mesures dans le secteur, mesures qui devaient voir le jour en fonction des possibilités financières de la Ville. Certaines ont été réalisées tout de suite après la fin du travail (ajout de passages piétons, de places de stationnement pour les deux-roues). Des mesures à moyen terme ont dû faire l'objet, pour pouvoir être entreprises, d'une demande de crédit auprès du Conseil municipal. La demande a été faite en 2000 et le Conseil municipal a voté ce crédit en 2001, ce qui a permis de reprendre le groupe de travail pour étudier des mesures de modération plus importantes.

M. Prina souligne que le groupe de travail s'est réuni à quatre reprises pour aboutir à différentes mesures de modération du trafic très concrètes, dont l'aménagement de la rue de Bourgogne, où différentes traversées piétonnes étaient installées.

M. Prina regrette qu'ensuite ce projet ait dormi dans les tiroirs de l'administration. C'est à la suite d'une plainte d'habitants dans le secteur que cet objet a été repris en 2004 et a été déposé tel qu'il avait été conçu en 2002. Cependant, beaucoup de choses étaient intervenues entre-temps, notamment

du point de vue de la législation fédérale en matière de zone 30 km/h (zone qui avait été mis en place en 2001 à peu de frais).

M. Prina explique que le premier projet qui a été déposé selon ce qui avait été imaginé en 2002 a été contesté, ce qui a obligé la Ville de Genève à revoir son projet, en concertation avec l'OTC, et à déposer une requête complémentaire. Il montre sur un plan la mise en place d'un stationnement alterné qui permet des décrochements horizontaux, dont l'objectif est de réduire la vitesse des véhicules.

M. Prina note que la deuxième partie du projet a été passablement modifiée puisqu'à l'origine le projet prévoyait l'ajout de traversées piétonnes. Ce point a été supprimé ; les traversées piétonnes qui existaient ont été maintenues et leur distance a été raccourcie au travers d'aménagements d'avancées de trottoirs qui permettent de réduire la longueur de ces traversées. De plus, deux coussins berlinois ont été ajoutés sur le tronçon.

M. Prina précise que des cases de stationnement ont également été réalisées. La pétition 1552 s'oppose à une décision de la Ville qui prévoit la suppression de 15 places de stationnement. Il est vrai que la Ville, dans son premier projet, prévoyait la suppression de 12 places de stationnement. Or, lors de la révision du projet, le nombre de places supprimées a été diminué. En outre, contrairement à ce qui était inscrit sur la requête pour l'autorisation de construire, le projet ne prévoit pas 2 places de stationnement en plus par rapport à la circulation actuelle, mais 2 places en moins, les chiffres ayant été intervertis.

M. Prina remarque que la rue de Bourgogne, qui n'accueillait aucune place de stationnement deux-roues, a vu, sur la base du projet qui a été présenté en requête, la création de 23 places de stationnement deux-roues. Si l'on comptabilise l'espace dévolu au stationnement, on réalise que cet espace augmente de 2 places de stationnement, puisque 5 places de stationnement deux-roues équivalent à une place de stationnement voiture. Il y a donc 83 places pour les voitures sur le projet, plus 4 cases de stationnement voiture affectées au stationnement des deux-roues. Cela amène à un bilan positif de 2 places de stationnement en plus, mais qui ont été affectées aux deux-roues.

Un commissaire déplore qu'on puisse dire lors de cette audition qu'il y a en fait 2 places en moins, alors que lors de la précédente audition il a été dit qu'il y avait 2 places en plus. Il se dit surpris que les habitants du quartier disent ne jamais avoir été consultés, ni n'ont vu ou entendu parler de groupes de travail, et que ce soit par le biais du TCS qu'ils aient appris les modifications à venir.

Ce commissaire rappelle que la commission a répondu à ces habitants qu'il s'agissait des affaires de la Ville, mais il souhaiterait que M. Prina puisse fournir les noms des associations qui ont été consultées et qui représentent les habitants du quartier ou de la rue. D'autre part, il s'interroge sur les raisons qui ont conduit à commencer des modifications en 2001 (zone 30 km/h), alors même que le projet n'était pas abouti et allait être modifié à nouveau. Il précise que l'incompréhension des habitants du quartier est également liée à ces transformations incohérentes. Finalement, le commissaire met l'accent sur le fait qu'avec la problématique du carrefour des Charmilles, la rue de Bourgogne est une rue de transit par défaut.

M. Prina répond qu'il n'a pas avec lui les procès-verbaux qui contiennent les noms des personnes auditionnées. Il énumère, par contre, une liste des associations qui ont participé aux réflexions du groupe de travail (Association des intérêts de Vieusseux-Franchises, Association des parents d'élèves de l'école de Liotard, association des parents d'élèves de Vieusseux-Franchises, Société coopérative d'habitation-Genève). Il se rappelle avoir également entendu une association du triangle Soret-Soubeyran-Rod et quelques habitants, notamment un résident de la Bourgogne.

M. Prina insiste sur la difficulté d'informer la population. Il précise que ce projet a fait l'objet de deux informations publiques, l'une par la Ville de Genève, l'autre par la Maison de quartier des Franchises, et que des affiches ont été posées dans différents secteurs du quartier. Il déplore le fait que les gens n'interviennent qu'au moment où les projets sont déjà entamés, voire finalisés, qui plus est, sur la base d'informations fausses (fait allusion aux propos du TCS sur le nombre de places supprimées).

M. Prina, quant à la question sur une mise en place en deux étapes dans la rue de Bourgogne, explique que la zone 30 km/h avait été demandée par les habitants et que la Ville a proposé un processus évolutif, à savoir une zone 30 km/h relativement légère d'abord, puis des aménagements complémentaires par la suite.

M. Prina conclut sur la question de la rue de Bourgogne comme rue de transit et signale que la rue François-Ruchon permet de tourner à gauche sur le carrefour des Charmilles et que l'essentiel de la signalisation directionnelle indique cette rue, mais que, par réflexe, les gens prennent l'avenue Wendt puis la rue de Bourgogne. M. Prina souligne que le carrefour des Charmilles est un carrefour complexe et que certains mouvements ont été privilégiés pour favoriser le transit, notamment sur la rue de Lyon.

M. Delacretaz signale que, venant de l'avenue d'Aire ou des Charmilles, il n'est pas possible d'emprunter la rue de Lyon en direction de la rue de

Châtelaine. Il serait possible de le faire, mais la conséquence serait une perte de capacité de l'ordre de 20 à 25 % du débit des rues de Châtelaine et de Lyon. Il ajoute qu'il n'est pas exclu de faire cette modification à terme, mais dans la perspective du chantier du tram de Meyrin qui va s'ouvrir prochainement et perturber l'axe de la route de Meyrin, l'OTC a le sentiment qu'il n'est pas pertinent de commencer à réduire la capacité sur la rue de Lyon, d'autant plus qu'outre le trafic automobile, il y a un trafic de transports publics important.

Un commissaire demande à M. Prina si la Ville a une approche commune avec l'OTC pour envisager les problématiques dans leur ensemble et comment on peut expliquer les informations contradictoires reçues au niveau du nombre de places de stationnement entre l'OTC et la Ville dans le cadre du projet prévu à la rue de Bourgogne.

M. Prina répond que c'est une collaboration très étroite et que les interventions se font à un niveau global en ayant toujours à l'esprit un mouvement plus global encore. En cela, l'OTC peut réorienter la vision de la Ville. M. Prina défend l'OTC et rappelle qu'il y avait une erreur d'impression sur les cartouches («état existant 83, état futur 85 »).

Un commissaire revient sur le mécontentement exprimé la semaine précédente par les pétitionnaires et constate qu'ils ne sont pas les premiers à venir s'exprimer à la commission au sujet de concertations avec les services de la Ville. Pour cause, car il conçoit qu'une consultation par le biais d'une maison de quartier, par exemple, ne soit pas suffisante. Ce commissaire demande à M. Prina si le service de la Ville a constaté ce mécontentement qui aboutit à des recours qui seraient évitables s'il y avait un autre système de concertation.

M. Prina reconnaît qu'une bonne concertation est le moyen d'éviter des recours. Il reprend les mêmes propos, à savoir que les gens ne s'intéressent aux projets qu'au moment où il faut faire des recours et qu'il n'est vraiment pas facile d'attirer l'attention de la population lors de la mise au point des projets.

M. Prina explique qu'actuellement, le projet est mis sous enveloppe et distribué dans les boîtes aux lettres par des étudiants. D'autre part, ils élaborent des sites internet et ont mis en place des hotlines. Malgré cela, les retours ne sont pas très importants. M. Prina insiste sur le fait que la Ville de Genève a vraiment le souci d'amener le plus de monde possible à ses concertations et d'essayer d'avoir un avis le plus large possible pour éviter ces processus de recours.

Discussion et vote

Un commissaire fait la proposition de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil, car il estime que cette pétition est le fruit de mauvaises informations. Suite aux auditions faites, la situation a été éclaircie. Le Grand Conseil, comme le Conseil d'Etat, n'étant pas compétent pour aller au-delà, seul un dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil a un sens.

La commission souligne néanmoins la nécessité d'avoir de la part de l'OTC une présentation concernant le carrefour des Charmilles. La signalisation actuelle entraîne *de facto* que la rue de Bourgogne soit une rue de transit. Cela est en contradiction avec le fait que cette rue est classifiée comme « rue de quartier » et donc en zone 30 km/h. Cette contradiction pose des risques tant au niveau de la sécurité qu'au niveau de la qualité de vie dans le quartier. La commission recommande donc que l'OTC et le département, tant dans leur étude du plan de hiérarchisation du réseau routier que dans l'octroi de demandes émanant des communes (ici la Ville de Genève) et donc l'application concrète sur le terrain du plan établi, appliquent une politique cohérente, politique respectant la Constitution cantonale (libre choix du mode de transport) et assurant le bien-être de tous.

Cette recommandation faite, la présidente met aux voix la proposition de déposer la pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Pour :	12 (1 UDC, 2 R, 2 PDC, 2 L, 1 Ve, 2 S, 2 AdG)
Contre :	–
Abstention :	1 (1 L)

Fort de ces explications, le rapporteur vous invite à suivre le vote de la commission et de déposer la pétition 1452 sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition (1552)

contre la suppression de places de stationnement à la rue de Bourgogne

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le 1^{er} juin 2005, la Ville de Genève a reçu une autorisation de construire de la part du canton pour réaménager la rue de Bourgogne.

Le dossier mis en consultation publique annonce une amélioration de l'offre de 2 places alors qu'en réalité, 15 places de stationnement seront supprimées. Les habitants du quartier, qui n'ont pas été consultés sur ce projet, regrettent cette désinformation et sont consternés d'apprendre que les autorités aient décidé de supprimer du stationnement dans la zone « Q » macaron (Cité-Vieusseux), mise en service le 1^{er} septembre 2004.

La Ville de Genève prévoit également d'aménager deux coussins berlinois sur la chaussée alors que le choc des amortisseurs des voitures sur ces surélévations de chaussée provoque du bruit et des nuisances pour le voisinage. Ce projet est d'autant plus regrettable qu'il est possible de créer des places de parc tout en faisant ralentir les automobilistes grâce à l'aménagement de places de stationnement en épi de manière alternée sur la chaussée. Visiblement cette solution semble volontairement être écartée puisque selon les données officielles du canton, 2469 places de stationnement de surface ont été supprimées au centre-ville depuis 1990 dont 1132 depuis l'an 2000.

Il est très inquiétant de voir cette évolution défavorable du stationnement alors que la Constitution genevoise nous garantit précisément le libre choix du mode de transport ainsi qu'une organisation du stationnement répondant à nos besoins.

De ce fait, les soussignés demandent aux autorités compétentes de bien vouloir :

- Empêcher la réalisation du projet d'aménagement de la rue de Bourgogne tel qu'il est prévu ;
- Prendre les mesures nécessaires pour éviter une diminution des places de stationnement dans notre quartier ;

- Stopper cette politique antivoiture qui ne vise qu'à punir les détenteurs de voitures qui n'ont pas les moyens ou la possibilité d'avoir un parking privé ;
- Mettre fin à la suppression constante des places de stationnement à Genève.

N.B. : 110 signatures
M^{me} Françoise Badel
Rue Guye 2
1203 Genève