

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Sylvain Thévoz, Diego Esteban, Thomas Wenger, Romain de Sainte Marie, Grégoire Carasso, Léna Strasser, Glenna Baillon-Lopez, Youniss Mussa, Badia Luthi, Cyril Mizrahi, Nicolas Clémence, Françoise Nyffeler, Emmanuel Deonna, Pierre Bayenet, Jean Burgermeister, Olivier Baud, Jean-Marc Guinchard, Jocelyne Haller, Alessandra Oriolo, Marjorie de Chastonay, Boris Calame, Pierre Eckert, Adrienne Sordet, Didier Bonny

Date de dépôt : 22 mars 2021

Proposition de motion pour une piétonnisation rapide de Rive

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- le refus par la population d'un nouveau parking à Rive le 7 mars 2021, mais la volonté forte de piétonnisation rapide d'un large périmètre de la zone I de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) exprimée par la population à cette occasion ;
- la nécessité de rendre plus attractif le cœur du centre-ville de Genève, avec notamment un projet d'aménagement urbain créant des espaces publics de grande qualité ;
- l'échec du projet de multimodalité du « tout partout » et l'émergence d'une volonté populaire forte de multimodalité sans voiture ;
- les déclarations du magistrat Dal Busco en réponse aux questions du député Sayegh (QUE 1469) de la possibilité immédiate de compenser 86 places de stationnement de surface dans le parking Saint-Antoine (état 2020) ;
- la nouvelle répartition des tâches attribuant aux communes une compétence en matière de réglementation locale du trafic, mais très limitée ;

- la nouvelle définition du réseau de quartier communal structurant, qui est maintenant chose faite (cf. www.ge.ch/reglementation-traffic-communes) ;
- la votation du 27 septembre où la population genevoise a très largement signifié la volonté de diminuer l’emprise des places de stationnement en surface en assouplissant les règles de compensation ;
- la possibilité d’assouplissement désormais offerte, pour les projets d’aménagement supprimant des places de parking, de déroger à l’obligation de compenser. Auparavant, cette possibilité n’était activable que pour les aménagements améliorant à la fois la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement, conditions qui étaient rarement cumulatives. A présent, les conditions ne sont plus cumulatives : un projet améliorant la fluidité ou la sécurité des modes de déplacement peut solliciter une dérogation ;
- le fait qu’en zone I de la LMCE, le nombre de places pour lesquelles il est possible de déroger au principe de compensation s’élève à 460 places (actuellement, près de 300 places ont déjà été utilisées, il en reste donc au moins 160 plus les 86 du parking Saint-Antoine),

invite le Conseil d’Etat

- à concrétiser au plus vite tout ou partie du nouveau schéma de circulation qui était sous-jacent au projet Clé de Rive, et qui avait donc l’approbation de l’office cantonal des transports (OCT) ;
- à supprimer le trafic de transit au rond-point de Rive et à Pierre-Fatio ;
- à piétonniser au maximum cette zone le plus rapidement possible notamment les rues du Port, du Prince, de la Tour-Maîtresse ;
- à engager une concertation ouverte et de qualité avec la Ville de Genève afin de piétonniser le plus rapidement possible le secteur de Rive ;
- à améliorer les aménagements cyclables et de voie de bus, créer des présélections pour tous les usager-e-s, et assurer la « viabilité » de certains arbres sur le boulevard Helvétique en évitant d’avoir des places de stationnement au-dessus des racines ;
- à œuvrer d’entente avec la Ville de Genève pour repositionner le marché de Rive sur la rue Pierre-Fatio au lieu du boulevard Helvétique les mercredis et les samedis.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de parking à Rive a été refusé le dimanche 7 mars à 63% par les habitant-e-s de la Ville de Genève. Balayé dans tous les quartiers, de Champel aux Pâquis, c'est la confirmation que la mobilité douce a le vent dans le dos. Ce résultat ouvre la voie vers des avancées majeures en termes de réduction de la pollution et du trafic à Genève. Faisant suite au résultat de septembre dernier où 60% de la population avait plébiscité l'assouplissement des règles relatives à la suppression de 4000 places de stationnement, ce résultat en votation populaire montre que l'espace public doit résolument être réaménagé en fonction de tous et toutes. Il va donc falloir travailler vite et bien pour accélérer les projets de piétonnisation et le développement de la mobilité douce.

A l'automne 2019, le Grand Conseil a voté l'état d'urgence climatique pour le canton de Genève. Pour limiter la hausse des températures à 1,5 °C, conformément à l'Accord de Paris adopté en 2015, les expert-e-s préconisent une réduction des émissions nettes de CO₂ de 45% d'ici 2030 et la réalisation d'une neutralité carbone en 2050. Pour atteindre celle-ci, le plan climat du canton de Genève indique qu'il faudrait une réduction d'environ 90% de nos émissions de gaz à effet de serre. Les transports individuels motorisés sont un des premiers émetteurs directs de ces fameux gaz responsables du réchauffement climatique. Comme le rappelle Vincent Kaufman : « Réaliser cette neutralité carbone nécessite des changements sans précédent, soit en particulier des transitions rapides et de grande envergure dans tous les domaines de la société et de l'économie. Pour la mobilité, cela implique une diminution de 80% à 90% des émissions à l'horizon 2050. Atteindre un tel objectif nécessite le passage à la mobilité électrique, mais également une politique très volontariste de report modal. »

Comme le rappelait également dans la TDG du 2 mars Sébastien Munafò, expert en mobilité : « Les dimanches de votations fournissent toujours une prise de température très précieuse quant à certaines orientations politiques ou paradigmatiques qui dépassent bien souvent l'objet du scrutin. »

La LMCE (acceptée par la population à 68%) prévoit, dans les zones I et II de l'hypercentre, de favoriser les transports publics et la mobilité douce et de leur donner la priorité, ainsi que de restreindre le transport individuel motorisé, donc le trafic automobile. Pour ce faire, l'un des axes cruciaux est

la gestion du stationnement dans ces zones. Genève est une ville de petite taille où les déplacements à pieds pourraient grandement être développés. Laissons donc parkings et voitures en périphérie de la ville. La part de ménages qui ne possèdent pas de voiture ne cesse d'augmenter, et l'usage des parkings est en baisse.

La baisse de l'usage de la voiture en ville laisse entendre que des places supplémentaires de compensation vont se libérer dans les ouvrages de stationnement souterrain. 2020 doit être prise en compte comme année de référence.

Payer plus de 1,5 milliard pour construire le Léman Express et le mettre en rivalité avec de nouveaux parkings n'est pas un bon usage des deniers publics. Il faut d'évidence inviter les automobilistes à utiliser le Léman Express et les TPG et ne pas faire d'appel d'air concurrençant les transports publics avec des places de stationnement en surface en libre service.

L'augmentation de l'usage du vélo (+25% l'année passée), la mise en place de nouvelles pistes cyclables en ville de Genève, du U cyclable dans la rade et du Léman Express montrent également qu'un changement de fond est en train d'avoir lieu. Les infrastructures devant être développées sont celles qui soutiennent la mobilité douce et collective. L'augmentation de la population et de la densité à Genève invite à conduire à de nouveaux choix plus rationnels. Une part croissante de Genevois-es délaissent la voiture, car ils n'en ont pas besoin et en subissent les nuisances. Les Genevois-es, en plébiscitant la suppression de 4000 places de stationnement dans l'hypercentre le 27 septembre dernier, ont montré la voie. Le refus d'un nouveau parking à Rive le 7 mars est un signal pour que les député-e-s et le Conseil d'Etat amènent des solutions rapides pour une mobilité plus douce et une zone piétonnes à Rive sans nouveau parking. C'est pourquoi nous vous invitons à soutenir cette proposition de motion.