

Date de dépôt : 11 octobre 2017

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, François Lefort, Delphine Klopfenstein Broggin, Sarah Klopmann, Jean-Michel Bugnion, Sophie Forster Carbonnier, Emilie Flamand-Lew, Boris Calame, Frédérique Perler : Pour 12 dimanches sans voiture par année autour de la rade de Genève !

Rapport de majorité de M. Murat Julian Alder (page 1)

Rapport de minorité de M. Mathias Buschbeck (page 20)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Murat Julian Alder

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports (ci-après : « la commission ») a consacré cinq séances au traitement de la motion susmentionnée, soit les mardis 28 mars, 11 avril, ainsi que 2, 9 et 16 mai 2017 sous la présidence de M. le député Bernard Riedweg. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Vincent Moret. M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA, M. David Favre, directeur général des transports (DETA), et M. Alexandre Prina, directeur de la planification (DETA), ont également participé aux travaux. Qu'ils soient tous remerciés de leur précieuse contribution aux travaux.

I. Présentation de la motion par M. le député Mathias Buschbeck (28 mars 2017)

M. Buschbeck rappelle qu'un texte semblable avait déjà été traité par le Grand Conseil. Les dimanches sans voiture datent de 1973 et ils redeviennent à la mode. Plusieurs villes européennes s'y sont mises, à l'instar de Paris et Bordeaux. Une expérience a été menée le dimanche 25 septembre 2016 à Genève et s'est très bien déroulée. Ce serait peut-être l'occasion de donner une régularité à cet événement afin de laisser la possibilité aux Genevois de se réapproprier ce lieu exceptionnel qu'est la rade.

Un député (MCG) confirme que le dimanche 25 septembre 2016 était très sympathique et qu'il a eu beaucoup de succès. Il y a néanmoins une différence entre faire cela une fois par année et douze fois par an. Il n'est également pas persuadé que cela engendre une diminution de la pollution mais estime plutôt que cela déplace la pollution.

M. Buschbeck confirme qu'il y aurait des reports de pollution. Néanmoins, selon la police, la circulation reste fluide et, ce, même sur le pont de la Coulouvrenière, alors que le plus gros report de trafic se fait sur ce dernier. Il y a effectivement une diminution de pollution autour de la rade. Il est de notoriété publique que cet endroit est le plus pollué de Genève. Il rappelle que le but de la motion n'est pas de diminuer la pollution.

Le même député (MCG) estime que, si un tel événement devient régulier, les gens ne réagiront pas de la même façon et auront moins envie de s'y rendre. Les Fêtes de Genève impliquent d'organiser la fermeture des quais, ce qui engendre des coûts importants. De plus, des mesures antiterroristes doivent désormais être prises, vu ce qu'il se passe autour de la Suisse. Cela demande de grands efforts à la police. Quels en seront les coûts ?

M. Prina (DETA) indique que le dimanche 25 septembre 2016 a coûté entre 170 000 F et 200 000 F. 80 000 F concernent directement la police. Le coût des blocs de béton posés pour éviter un scénario comme celui de Nice en juillet 2016 représente 40 000 F.

Le même député (MCG) relève que le « slowUp » se fait en campagne, soit dans des zones beaucoup moins touchées par le trafic. Ce n'est donc pas juste de comparer cet événement à un dimanche autour de la rade. Il a adoré ce dimanche sans voiture mais a néanmoins regretté que des cyclistes s'obstinent à venir en vélo dans la foule.

M. Buschbeck affirme que le fait d'offrir les quais à la population s'adresse également aux cyclistes. Le but est de profiter de la rade et, ce, peu importe le moyen de mobilité douce choisi. C'était effectivement désagréable

d'avoir des cyclistes dans la foule. Il aurait par exemple fallu prévoir des endroits pour les vélos. Pour le « slowUp », c'est un parcours relativement rural. L'utilisation du pont du Mont-Blanc est tout de même fortement entravée en raison de la fermeture des quais sur la rive gauche. Le dimanche sans voiture ne concerne que deux kilomètres de route. La menace terroriste concerne désormais tous les événements à organiser. Concernant le coût, c'est un choix qu'il faut faire. Une grande partie des coûts concernant les ressources humaines ne sont pas des coûts supplémentaires mais une affectation de ces coûts à cet événement. L'information de l'événement du 25 septembre 2016 était insuffisante.

Un député (PLR) rappelle que l'ensemble des cantons a refusé une initiative des Verts le 18 mai 2003 qui visait à instaurer quatre dimanches sans voiture par année. Cette initiative avait notamment été largement rejetée par le canton de Genève. Il demande si cette motion ne va pas trop loin en proposant cela douze fois par année.

M. Buschbeck estime que les opinions ont énormément évolué en quinze ans. L'offre des TPG a doublé entre 2003 et 2013. La différence entre la votation de 2003 et ce qui est proposé ici est que cette initiative concernait toutes les routes alors que sa motion ne concerne que trois kilomètres de route.

Le même député (PLR) en prend note. Néanmoins, s'il y avait eu de la pluie lors du dimanche sans voiture organisé en septembre dernier, cet événement aurait été un échec total. La motion ne va-t-elle pas trop loin ?

M. Buschbeck a l'espoir qu'une proposition sera faite afin de trouver une solution médiane si l'impact de cette motion est considéré comme excessif.

Le même député (PLR) demande enfin si la traversée du lac qui désengorgerait le centre-ville permettrait plus facilement d'organiser ce genre d'événement.

M. Buschbeck ne pense pas que la traversée du lac serait favorable à cela. Le transfert modal ne réside pas dans la construction de voies de circulation ailleurs. Le transfert modal devrait consister en un changement de moyen de transport.

Un autre député (PLR) constate que cette motion ne concerne pas le centre-ville mais les quais au bord du lac. Toutes les villes qui font cela en Europe bénéficient d'évitements routiers, ce qui fait que le trafic n'est pas touché. Il y a déjà plus de douze dimanches par année pendant lesquels les quais sont fermés. C'est par exemple le cas lors de la Lake Parade, des Fêtes de Genève, des cortèges ou des manifestations sportives. Ces fermetures engendrent des reports de trafic sur d'autres routes comme celle de

Frontenex. Cette motion est un mépris pour les riverains qui subissent l'enfer de ces reports de trafic. Quel est l'intérêt de faire cela durant les mois de novembre à février sur les quais alors que le temps n'est absolument pas propice à une balade au bord du lac en raison du vent et du froid ?

M. Buschbeck explique que cette motion concerne les quais, car c'est un site exceptionnel dont les gens devraient pouvoir profiter. Il y a au maximum six jours par année où les quais sont fermés sans compter les Fêtes de Genève. Concernant les évitements routiers, il se fie à la Confédération qui estime que le contournement de Genève est fait et qu'il devrait simplement être élargi à l'ouest.

Un député (PLR) rappelle qu'il n'y a eu que trois dimanches sans voiture en 1973 et que c'était pour des raisons économiques. Il y avait un côté festif du fait de la rareté de cet événement. Il demande comment seraient répartis ces dimanches sans voiture sur l'année.

M. Buschbeck affirme que ce serait tous les premiers dimanches du mois afin d'habituer les gens. Il concède néanmoins qu'il y a matière à discuter à ce propos. A Bordeaux, ils ont décidé de faire cela tous les dimanches sauf en juillet et en août.

Un député (MCG) demande si un texte allant dans le même sens a été déposé à la Ville de Genève.

M. Buschbeck confirme qu'un texte a été déposé il y a trois ans mais qu'il n'a toujours pas été traité.

Le même député (MCG) affirme qu'un conseiller municipal aimerait étendre une telle manifestation à d'autres rues. Il demande donc si accepter une telle proposition ne serait pas ouvrir une boîte de Pandore.

M. Buschbeck n'a pas lu cette déclaration. Il affirme néanmoins que cela pourrait être intéressant d'étendre cela à d'autres rues.

Un député (PDC) a connu les dimanches sans voiture en 1973 et a trouvé cela sympathique. La journée sans voiture autour de la rade en septembre dernier était également réussie. Néanmoins, l'attrait est essentiellement piétonnier. Cette motion a le mérite d'aller dans le sens des nouvelles générations mais elle est excessive. Il demande si ce ne serait pas mieux d'améliorer le cheminement des piétons au bord du lac. Il demande également ce qu'il pense d'une évolution modérée pour favoriser la mobilité sans voiture le dimanche. Il demande finalement si cela ne pourrait pas être envisagé ailleurs dans Genève.

M. Buschbeck reconnaît l'importance de la question du périmètre ainsi que l'animation qui accompagne une telle manifestation. A Bordeaux, c'est

organisé dans l'hypercentre. L'option privilégiée en septembre était construite de toutes pièces afin de proposer des animations et des stands spécialement prévus pour cette journée. Il ne voit pas vraiment d'autres endroits qui se prêtent à un tel événement.

Le même député (PDC) soutient que ce type d'événement nécessite plus de communication, car des gens venant de loin n'étaient pas au courant de cet événement en septembre 2016 et avaient des problèmes à circuler dans Genève. Une communication avancée sur des panneaux serait nécessaire.

Un député (UDC) remarque que les axes d'évitement sont encombrés lorsque les quais sont fermés. Il demande si c'est donc vraiment un avantage touristique.

M. Buschbeck répond que d'autres villes le font aussi et qu'il a été démontré que cela ne créait pas de situation chaotique.

Le même député (UDC) relève que les axes fermés dans les autres villes ne sont pas des axes de transit.

M. Buschbeck affirme que l'objectif à terme à Paris est de fermer les Champs-Élysées. Si Paris peut fermer les Champs-Élysées, Genève doit bien pouvoir fermer les quais.

Un député (S) propose l'audition du DETA.

Un député (EAG) propose l'audition de la Ville de Genève.

Un député (MCG) estime qu'il n'est pas nécessaire de faire des auditions supplémentaires. Cette mesure est sympathique une ou deux fois par année mais pas douze dimanches par an. Son groupe peut voter sans entendre le département. **Un député (UDC)** appuie cette position.

M. Buschbeck s'en étonne. Il estime qu'il serait intéressant d'entendre le département afin notamment d'entendre le bilan du dimanche sans voiture du 25 septembre 2016.

Un député (PLR) est d'accord. Il serait également intéressant de connaître les intentions du département en la matière. Il pourrait proposer un amendement à cette motion. **Un député (PDC)** appuie cette position.

Mise aux voix, l'audition du DETA est acceptée par :

Pour : 9 (1 EAG, 2 S, 1 PDC, 1 Ve, 3 PLR, 1 UDC)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (1 UDC, 1 PLR)

Mise aux voix, l'audition de la Ville de Genève est acceptée par :

Pour : 7 (1 EAG, 2 S, 1 PDC, 1 Ve, 1 UDC, 1 MCG)
Contre : 4 (4 PLR)
Abstentions : 3 (1 UDC, 2 MCG)

II. Audition du DETA (11 avril 2017)

M. Prina (DETA) présente un récapitulatif des journées sans voiture. Trois de ces journées ont été organisées. Une de ces journées s'est déroulée durant les portes ouvertes du chantier du CEVA afin de permettre aux gens de se déplacer entre les différents lieux. Ils ont proposé et organisé une journée sans voiture lors de l'inauguration de la plaine de l'Aire en juin 2016. Ils ont fermé un périmètre afin de profiter de l'espace mis à disposition. Durant cette deuxième journée, la météo fut mauvaise, ce qui fait que la fréquentation n'était pas excellente. Finalement, la troisième édition a eu lieu en septembre 2016 autour de la rade. Plus de 25 000 personnes ont profité de cet événement. La rade était complètement fermée. Le quai des Bergues et le quai Bezanson-Hugues étaient également fermés. Une partie des activités était notamment située sur le pont du Mont-Blanc.

Pour mettre en place cette manifestation, il a fallu faire appel à la gendarmerie qui a déployé plus de 68 policiers et APM afin de surveiller les fermetures tout en prenant en considération la menace terroriste. En plus de cela, des mesures architectoniques ont dû être mises en place. Le poste sécurité est donc devenu important. Ce dernier a coûté à peu près 100 000 F, honoraires de la police compris. La police a utilisé 505 heures de travail pour cette manifestation. Il a en plus de cela fallu organiser les déviations et donc poser des dizaines de panneaux.

Les dispositifs mis à disposition par le génie civil ont également permis d'informer les automobilistes sur l'autoroute. Des dispositifs interdisant le stationnement ont été posés dix à douze jours avant la manifestation. Seuls trois véhicules n'ont pas été déplacés mais n'ont pas posé de problème. La manifestation s'est bien déroulée malgré la présence de ces trois voitures. Cent tables et deux cents bancs ont été installés sur le pont du Mont-Blanc. L'après-midi, des concours de fanfares ont été organisés par la Ville de Genève. Cette dernière s'est pleinement associée à l'événement. Différentes activités ont été organisées durant la journée. A cette période, le congrès Sibos se déroulait et différents milieux comme celui des hôteliers ont demandé de mieux prévoir un tel événement. Les TPG ont augmenté leur service qui avait d'ores et déjà été redimensionné pour le congrès de façon à

faciliter l'arrivée de ces gens. Manifestement, les personnes venues pour ce congrès ont apprécié cette manifestation et se sont baladées lors de la manifestation. Genève Tourisme n'a reçu aucune plainte.

D'une façon générale, l'organisation a été rapide et la communication a été dimensionnée d'une façon importante. De la publicité a été faite dans les cinémas, sur l'application mobile de la Tribune de Genève, sur des affiches SGA et de l'affichage vert, sur les écrans des TPG, dans un article de la revue des TPG ainsi qu'une par diffusion de flyers en anglais auprès des organisations internationales. Les réseaux sociaux ont également été employés.

L'impact sur le réseau routier n'a pas été important. Les dispositifs de signalisation ont bien fonctionné. Pour les déplacements de la rive gauche à la rive droite, c'est essentiellement l'autoroute qui a vu une augmentation marquée de trafic. Concernant les déplacements de la rive droite à la rive gauche, ce sont les trois autres ponts qui ont subi un report de trafic. La plupart des axes avaient un trafic inférieur à ce que l'on peut constater durant les jours ouvrables. Certains secteurs et le pont de la Coulouvrenière ont subi des engorgements.

Concernant les coûts, **une seule de ces journées coûte 200 000 F** en intégrant les heures de la police. 75 000 F concernent des heures de police. Le budget est donc de 120 000 F sans ces dernières. Les 5000 F restants comprennent la nécessité de faire des raccordements électriques, les mesures architectoniques, le plan de communication, le concept sanitaire, le personnel pour le montage et le démontage ainsi que d'autres petites mesures. Le but était de pouvoir rendre le pont du Mont-Blanc à 17h. Une heure de temps n'était pas suffisante. Il faudrait plutôt une heure et demie pour pouvoir tout ranger. Finalement, une nouvelle journée sans voiture sera organisée en 2017. Elle se déroulera le 1^{er} octobre 2017 avec un programme spécialement adapté aux Géants de Nantes.

Un député (MCG) demande quelles sont les retombées financières d'un tel événement.

M. Prina (DETA) n'a aucune estimation à fournir, mais relève que les commerçants et hôtels proches de la manifestation ont profité de cette manifestation. Les hôteliers ne s'en sont pas plaints. Les « food trucks » invités avaient vendu tout leur stock à 13h30.

Un autre député (MCG) rappelle que ce spectacle traverse toute la ville et qu'il lui faut une structure de soutien très importante. C'est un événement qui coûtera donc très cher. L'événement 2016 était effectivement une grande réussite, notamment en raison du beau temps. Dépenser 200 000 F pour un tel

événement sans connaître les retombées économiques apparaît dommage. Il demande si le département est prêt à organiser un tel événement plusieurs fois par année. Il demande également si cela ne serait pas intéressant d'ouvrir tous les commerces en même temps.

M. Barthassat (DETA) n'a ni les moyens financiers ni les infrastructures nécessaires pour organiser un tel événement chaque année, même si cela pourrait être fait par exemple pour les portes ouvertes du CEVA. Bloquer la rade coûte très cher notamment en raison du travail des policiers et des infrastructures en béton. Le DETA aimerait avoir la possibilité d'organiser d'autres événements par année. Le TCS organise également un tour du canton. Cet événement pourrait être combiné à la fermeture de certains secteurs à la circulation. Concernant l'édition 2017, le budget est nettement plus important et sera assumé par différents organismes dont la Loterie Romande. D'autres sponsors sont recherchés.

Un député (MCG) demande s'il serait possible d'élargir cette manifestation en ouvrant les commerces.

M. Barthassat (DETA) juge que c'est une bonne idée et qu'il faudrait en discuter avec les associations de commerçants.

Sur question d'un député (Ve), M. Prina (DETA) indique que la journée sans voiture 2017 se déroulera comme en 2016 et permettra d'accueillir les Géants de Nantes. **M. Barthassat (DETA)** ajoute que son département examine les possibilités de développer ces journées. Ces dimanches sans voiture ne vont cependant pas faire que des heureux. En effet, ce sont surtout les bars et les « food trucks » qui en profitent.

M. Favre (DETA) relève que les communes ne sont pas encore prêtes. Il serait possible d'attendre une participation financière plus importante des communes. En l'occurrence, vu que la fermeture concerne le « U » lacustre, cela concerne la Ville de Genève qui a mis beaucoup d'infrastructures à disposition lors de cette dernière manifestation.

Un député (UDC) demande si les 102 mesures de mise en œuvre de la LMCE et les diverses motions de ce genre ne pourraient pas devenir ingérables par le DETA. Ne serait-il pas préférable de fixer des priorités ?

M. Barthassat (DETA) relève qu'à Paris, les Champs-Élysées sont fermés tous les dimanches. Cela coûte moins cher et demande moins d'infrastructures que ce qui a été organisé à Genève. Il faut que les communes s'impliquent davantage dans l'organisation.

M. Favre (DETA) rappelle que le nombre de voitures par habitant a baissé de 16% dans les grandes villes. Il y a 0,37 voiture par habitant à Genève actuellement.

A l'issue de cette audition, **un député (PLR)** propose l'amendement suivant à la motion :

« à mettre en place, en collaboration avec la Ville de Genève et les communes, des « dimanches sans voiture » dans les rues à forte densité commerciale, chaque premier dimanche du mois, de 8h à 18h, couplées à l'autorisation d'ouverture des commerces riverains, en prévoyant des dérogations pour les transports collectifs, les taxis et les véhicules d'urgence ».

Un député (S) propose l'audition de la Fédération du commerce genevois (FCG) et de la Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE).

Cette proposition ne suscite aucune opposition.

III. Audition de la Ville de Genève (02.05.2017)

La commission reçoit M. Rémy Pagani, maire de la Ville de Genève.

M. Pagani relève que les dimanches sans voiture sont discutés depuis longtemps. Malheureusement, toutes les études faites à ce propos n'ont jamais été très convaincantes. Organiser une telle journée ne lui fait ni chaud ni froid. Si l'Etat désire le faire, cela ne lui pose pas de problème. Il se bat au quotidien de manière à installer des pistes cyclables, encourager les personnes à prendre des motos électriques ou encore installer des zones 30 km/h. Il préfère en particulier la politique qu'il mène depuis dix ans autour de ces projets. Il est en train de mettre en place des zones de rencontre sur le quai des Bergues.

Un député (Ve) estime que l'organisation devrait plutôt être partagée entre le canton et la Ville de Genève.

M. Pagani dit qu'une telle journée a été organisée l'année passée. La Ville a généreusement mis à disposition son domaine public. L'administration municipale a mis à disposition de nombreuses personnes pour l'organisation de cet événement et pour les animations. Néanmoins, vu les restrictions budgétaires imposées par le Conseil municipal, il n'est pas possible de mettre à nouveau ces personnes à disposition. Le domaine public pourra toutefois être disponible et la police municipale sera également présente.

Une députée (S) demande ce que M. Pagani pense du projet 2017 du Conseil d'Etat qui est articulé autour des Géants de Nantes.

M. Pagani répond que c'est un très beau projet tout en étant un gros gaspillage d'argent. C'est une grand-mère immense dans une chaise roulante

avec une petite fille et des petits lilliputiens qui les accompagnent. Cela peut regrouper entre cinq cents et un million de personnes en trois jours. Ils se déplaceront depuis le Mont-Blanc et dormiront sur la plaine de Plainpalais. Les machines ont été faites par une association de chômeurs.

La même députée (S) demande l'avis de M. Pagani à propos de l'amendement (PLR) mentionné précédemment (*cf. ci-dessus, à la fin du chapitre II*).

M. Pagani répond qu'il y a un problème de mélange des genres. Il est favorable aux fêtes et en a lui-même organisé à plusieurs reprises, mais s'oppose à ce que cela favorise l'ouverture dominicale des magasins.

Sur question d'un député (MCG), M. Pagani déclare ne pas connaître les coûts des dimanches sans voiture pour la Ville de Genève. Il serait plus judicieux qu'une question en ce sens soit posée au Conseil municipal, mais il ne pense pas que les coûts relatifs aux services des APM et de la voirie soient astronomiques.

Une députée (S) relève que l'utilisation ainsi que la place de la voiture dans notre société a passablement évolué depuis vingt ans.

M. Pagani partage ce point de vue et relève que la voiture n'est plus un symbole de bien-être et de richesse pour les jeunes. Environ 40% des habitants de la Ville de Genève ont abandonné leur voiture. Dans le canton, les immatriculations ont stagné en 2016. En plus de cela, les TPG comptent 5000 abonnés de plus en 2016. Les choses avancent dans le bon sens.

Un député (S) rappelle que l'une des critiques contre ces dimanches sans voiture concerne le report de trafic. Il demande si la Ville dispose de chiffres ou informations à propos de tels reports dans les quartiers.

M. Pagani répond par la négative.

Un député (PDC) demande à M. Pagani s'il pense qu'il est opportun d'organiser d'autres événements de ce genre afin de favoriser la mobilité douce et de limiter la l'utilisation des voitures.

M. Pagani répond que le quai des Bergues est toujours bouché aux heures de pointe. Il aimerait faire deux zones piétonnes devant le Starbucks mais est persuadé qu'il devra céder sur les zones de rencontre car HSBC, le pharmacien et les hôteliers s'y opposeront – tout cela alors qu'un parking va être construit à proximité. Il aimerait bien pouvoir promouvoir de tels aménagements mais c'est compliqué. Il est persuadé qu'il pourrait fortement augmenter le nombre de personnes fréquentant le bord de la rade. Il manque néanmoins de la volonté pour mettre à disposition des espaces de qualité. Auparavant, les promenades autour de la rade étaient obstruées par des

chalets et d'autres objets. La Ville a enlevé tout cela et il y a eu un doublement voire un triplement de la population qui vient se promener au bord du lac.

Un député (UDC) demande si, dans le cas où différents stands tels que ceux présents à Plainpalais venaient s'installer lors d'une journée sans voiture autour de la rade, cela pourrait couvrir les frais.

M. Pagani ne s'y oppose pas. Il avait pensé à organiser une journée par année avec des artisans autour de la rade.

Sur question du président, M. Pagani termine son audition en expliquant que le nombre de journées par année fixé par cette motion ne doit pas être compris comme signifiant un dimanche par mois. Afin de compenser les dimanches froids de l'hiver, on pourrait envisager de tels dimanches deux fois par mois en été, par exemple.

IV. Audition de la NODE (09.05.2017)

La commission reçoit M. Yves Menoud, secrétaire patronal de la Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE).

M. Menoud rappelle qu'il est également le président de la fondation Genève Tourisme. Ces deux organismes ont le même avis sur le sujet se déclarent opposés à ces douze dimanches par année. La première édition a eu lieu en 1973, et par la suite, les dimanches sans voiture se sont arrêtés. Ils n'ont donc pas eu beaucoup de succès.

A Paris et à Bordeaux, c'est lié à l'ouverture des commerces le dimanche. Concernant la qualité de l'air, ils ne sont pas convaincus qu'il y aura moins de voitures. En effet, ces dernières prendront simplement un autre chemin. L'argument pour le bien-être public lui paraît assez léger. Concernant le « slowUp », l'édition 2016 a été très faible. La météo était mauvaise. Néanmoins, entre les 6000 participants à Genève et les 50 000 à Bâle, il apparaît clairement que cette manifestation est en déclin. Cet événement est également présenté comme une innovation. Or, reprendre un concept de 1973, ce n'est pas vraiment innover.

Par ailleurs, Genève a d'ores et déjà un certain nombre de dimanches sans voiture : le Marathon, les Fêtes de Genève ou encore la Saga des Géants en 2017. S'il y a eu un tel succès en 2016, c'est parce que le soleil était au rendez-vous. Mais aussi et surtout car il y avait des animations sur les quais. Fermer pour fermer, ce n'est pas une bonne idée. A Bordeaux, cela ne se passe pas douze fois mais dix fois par an, soit tous les mois, sauf en juillet et en août.

En conclusion, la NODE n'est pas favorable à la motion. Néanmoins, un tel événement combiné à l'ouverture des magasins pourrait être intéressant.

Un député (S) ne comprend pas la position des commerçants. En effet, ceux de Rive craignent une fermeture du rond-point de Rive car ils estiment que leur clientèle ne prendra pas les transports publics pour faire ses courses. Par contre, selon le GHI, les commerçants s'inquiètent de l'arrivée du CEVA car cela amènera des personnes à faire leurs courses en France.

M. Menoud répond que cela ne concerne pas la même clientèle. Les magasins de Rive attirent une clientèle de moyenne gamme ou de gamme supérieure. C'est donc une clientèle aisée. Par contre, avec le développement du CEVA, les gens qui ne peuvent pas encore aller en France faute de moyens de transport auront désormais une opportunité de le faire. Seulement trois ouvertures dominicales sont possibles actuellement à condition qu'il y ait une CCT étendue. Cette dernière va tomber au 30 juin 2016. On est donc très loin de quatre ou de douze dimanches ouverts. La situation économique depuis 2015 a fortement changé le commerce genevois. En effet, la fin du taux plancher et l'arrivée des achats sur internet posent des soucis aux commerçants. Concernant la CCT, ce sera très difficile d'en voir une, car il y a une diminution des commerces locaux et une augmentation de commerces internationaux. Ces derniers n'ont pas beaucoup d'intérêt à signer ces CCT.

Un député (S) a été frappé par la zone piétonne de Vienne. Au début, cette dernière laissait les commerçants sceptiques mais ces derniers sont finalement contents des résultats. Il demande si les commerçants ont la volonté de développer ces commerces.

M. Menoud répond qu'une zone piétonne fonctionnelle doit être faite avec des accès à vélo, en voiture et en transports publics.

Un député (Ve) revient sur la législation en matière d'ouverture des magasins le dimanche. Il demande ce qu'il faudrait modifier.

M. Menoud dit que la loi fédérale prévoit quatre dimanches au maximum. Les seules exceptions concernent les zones de voyageurs comme à l'aéroport et les zones touristiques.

Un député (S) en déduit que l'amendement (PLR) mentionné ci-dessus (*cf. fin du chapitre II*) ne respecte pas le droit fédéral.

Un député (Ve) demande quand auront lieu les ouvertures dominicales à Genève.

M. Menoud explique que c'est l'Etat qui fixe cela. Le vœu des commerçants est d'avoir un dimanche avant Noël. Le 31 décembre est

historiquement ouvert à Genève pour l'alimentaire. A ce stade, comme il n'y a pas de CCT étendue pour décembre, ce ne sera pas possible.

V. Audition de la FCG (16 mai 2017)

La commission reçoit M^{mes} Fabienne Gautier, présidente, et Isabelle Fatton, secrétaire fédérative de la Fédération du commerce genevois FCG.

M^{me} Gautier relève tout d'abord que quelques fermetures des quais ont eu lieu en 2016. C'était lors d'événements ciblés, comme pour le « slowUp » ou les Fêtes de Genève. Une fermeture doit être accompagnée d'animations, ce qui est difficile à mettre en place à certaines périodes de l'année. Fermer la rade en plein hiver n'a pas vraiment d'intérêt. En effet, on ne voit pas pourquoi il faudrait empêcher les gens de se déplacer en voiture en hiver s'il fait froid ou si le temps est mauvais. On voit donc mal la population sortir en masse en hiver pour profiter de ces dimanches sans voiture. De plus, ces événements coûtent cher. En effet, il faut placer des barrières, instaurer un dispositif de contrôle pour empêcher les voitures de venir dans la zone fermée, mais aussi instaurer un dispositif de sécurité et mettre en place des itinéraires de déviation.

M^{me} Fatton trouverait intéressant de se greffer sur des événements existants pour organiser des dimanches sans voiture : le soir des feux d'artifice durant les Fêtes de Genève, la Lake Parade qui aurait donc lieu le dimanche, « Gliss'en ville » ou encore les Géants de Nantes durant le premier week-end octobre. Ce serait opportun de mettre sur pied un comité de pilotage afin de réfléchir aux événements majeurs qui se déroulent durant la belle saison et d'en choisir certains qui assurent un succès populaire à une telle journée. Si cela n'est pas fait, de telles fermetures du trafic finiront par ne plus fonctionner. De plus, l'argument touristique est important. Beaucoup de gens se plaignent du peu d'animations touristiques à Genève. Il serait donc possible de mettre en place une sorte de « forfait » comprenant une nuit d'hôtel.

M^{me} Gautier explique que, dans la ville de Bordeaux, seulement le centre-ville est fermé, alors que les quais restent ouverts aux voitures. Les commerces sont également ouverts durant ces journées. Les touristes se plaignent beaucoup du fait que Genève est une ville morte le week-end. Il n'y a pas vraiment de plaisir à se promener en ville. L'intérêt de travailler avec un groupe pour mettre en place des dimanches sans voiture liés aux événements cités avant est donc important. Concernant l'activité physique, il est plus intéressant de se promener dans la campagne genevoise. Concernant

la qualité de l'air, les voitures deviennent de moins en moins polluantes. Ce sont plutôt des problématiques comme celle du chauffage à pellets qui affectent la qualité de l'air. La pollution vient d'autres sources. On sait d'ailleurs que les élevages intensifs d'animaux sont également des sources de pollution. Enfin, il est important de garantir un accès aux commerces lors des ouvertures dominicales, surtout durant le mois de décembre car les gens repartent très chargés.

Un député (PLR) relève que greffer les dimanches sans voiture à des manifestations pendant lesquelles il n'y a de toute façon guère de circulation pourrait poser un problème à ceux qui veulent réellement augmenter le nombre de dimanches sans voiture. Il relève aussi qu'elles ne veulent pas d'une ouverture dominicale des commerces couplée à une journée sans voiture.

M^{me} Gautier répond que cela créerait douze dimanches sans voiture plus tous ceux qui sont déjà fermés. La FCG s'y oppose.

M^{me} Fatton relève l'importance du lien social. Mettre sur pied des animations pour ceux qui restent à Genève le dimanche est un vrai plus. C'est pour cela qu'il serait intéressant de créer un groupe de travail afin de mettre en place de tels événements.

Un député (PDC) trouve que l'idée de coupler la fermeture de la rade à des événements existants est intéressante. Il demande si les commerçants sont plutôt intéressés de pouvoir ouvrir leurs commerces le dimanche ou s'ils préféreraient plutôt conserver cette journée de repos.

M^{me} Fatton rappelle qu'un test avait eu lieu en 2008. Il était possible d'ouvrir des magasins en délimitant un périmètre précis. Ce dernier n'était pas intéressant car il était trop restreint.

Sur question d'un député (PDC), M^{me} Gautier indique défendre l'accessibilité durant les ouvertures dominicales car c'est ce qui est intéressant pour la clientèle. Elle rappelle l'expérience de l'Eurofoot 2008. Le centre commercial de La Praille n'était pas ouvert les dimanches pour des raisons de sécurité, mais il avait pu ouvrir un dimanche au mois de juin et cela avait très bien marché. **M^{me} Fatton** ajoute qu'il faut éviter une récurrence, par exemple chaque premier dimanche du mois. Cela peut néanmoins être un processus évolutif. Il faut donc commencer par quelque chose de petit et ensuite le développer et coupler ces dimanches à des animations.

VI. Discussion et vote (16 mai 2017)

Un député (Ve) considère que coupler les dimanches sans voiture aux ouvertures dominicales ne fonctionnera pas. Cela revient à éluder le fond de la proposition qui visait à permettre aux gens de profiter de la rade avec des animations. Il serait néanmoins disposé à discuter d'un éventuel compromis et de réduire l'objectif de la motion de douze à quatre dimanches sans voiture par année.

Un député (PLR) soutient l'idée d'un comité de pilotage pour étudier les différentes variantes.

Un député (PDC) estime que la proposition de coupler ces dimanches sans voiture à des événements qui existent déjà est intéressante. La proposition de son collègue (Ve) de limiter cette motion à quatre dimanches par année change la situation. En effet, son groupe n'entrerait pas en matière sur douze dimanches sans voiture par année.

Un député (MCG) souhaite savoir si le représentant des Verts conçoit les quatre dimanches sans voiture comme s'ajoutant aux événements déjà organisés tels que les Fêtes de Genève, la Lake Parade, etc.

Un député (Ve) lui répond par l'affirmative. Cela n'aurait guère de sens de coupler les dimanches sans voiture à des événements dominicaux au cours desquels les quais sont de toute façon fermés.

Un député (PLR) déclare maintenir son amendement (*cf. fin du chapitre II*). Il est effaré que certaines personnes pensent qu'il est nécessaire d'utiliser sa voiture pour se rendre dans les commerces à Genève. L'idée défendue à travers l'amendement est que le « U » lacustre doit rester fluide et utilisable par les voitures et que les habitants ne doivent pas subir un report de trafic absolument insupportable. En plus, la nature ne manque pas à Genève. Il ne faut pas faire des kilomètres pour trouver de la verdure. Il n'y a donc pas un réel besoin de s'aérer comme dans d'autres grandes villes françaises. Le pont du Mont-Blanc subit plus de trafic que le tunnel du Gothard.

Un député (Ve) lui répond que le problème du report de la circulation peut être réglé dans tout le périmètre qui se situe à l'intérieur de la moyenne ceinture, mais que ce n'est pas l'objet de la motion.

Sur remarque d'un député (MCG), le même député (Ve) pense qu'il serait également possible d'orienter la motion vers les jours fériés en général et non pas seulement les dimanches.

Un député (UDC) considère qu'il serait possible de répondre à l'objectif de la motion en organisant davantage d'animations plutôt que de simplement fermer les quais.

Un député (PDC) propose un amendement, car il pense qu'il faut respecter l'esprit de la motion, soit celui d'encourager les Genevois à utiliser la rade à vélo ou à pied. Il y a des cheminements piétons larges sur cette rade. Son amendement veut réduire la portée de ces fermetures sur les mois d'été en ne prévoyant pas de fermetures de routes principales mais plutôt en mettant en place des aménagements, en éliminant certains obstacles ou encore en empêchant les gens de se garer. Il y a plein de petites mesures à mettre en place. Il veut aussi favoriser l'animation.

Un député (MCG) propose l'amendement suivant : *« interdire la circulation motorisée dans le pourtour de la rade quatre jours fériés par année »*.

Le président met aux voix l'amendement (PLR) suivant :

« à mettre en place, en collaboration avec la Ville de Genève et les communes, des « dimanches sans voiture » dans les rues à forte densité commerciale, chaque premier dimanche du mois, de 8h à 18h, couplées à l'autorisation d'ouverture des commerces riverains, en prévoyant des dérogations pour les transports collectifs, les taxis et les véhicules d'urgence ».

Cet amendement est refusé par :

Pour : 4 (1 PLR, 3 MCG)

Contre : 7 (3 S, 1 EAG, 1 PDC, 2 UDC)

Abstentions : 3 (3 PLR)

Le président donne lecture de l'amendement (PDC) suivant :

« à étudier et à mettre en place, en collaboration avec la Ville de Genève, des mesures pour favoriser et encourager la mobilité douce tous les dimanches de mai à septembre, sur tout le périmètre de la rade, y compris le périmètre entre le pont du Seujet et le pont du Mont-Blanc ».

Un député (PLR) juge, en toute amitié, que c'est de la poudre de pirlimpinpin. La Constitution prévoit déjà un encouragement à la mobilité douce. Il craint que l'Etat, la Ville de Genève et la population ne comprennent pas ces termes de la même manière. La Ville de Genève pourrait être tentée de mettre en place des mesures tous les dimanches de mai à septembre. Il préfère donc rejeter cet amendement.

M. Favre (DETA) rappelle que cela reste une motion. Ce n'est pas une loi. C'est simplement une invitation qui sera bien accueillie par le Conseil d'Etat et le département concerné.

Un député (MCG) annonce un amendement concocté avec un député (Ve), libellé comme suit :

« à mettre en place, en collaboration avec la Ville de Genève, quatre « journées sans voiture » sur le pourtour de la rade en fermant à la circulation motorisée le quai Wilson, le quai du Mont-Blanc, le quai des Bergues, le pont du Mont-Blanc, le quai du Général-Guisan et le quai Gustave-Ador ».

Un député (PDC) s'en étonne et estime qu'il faut profiter des événements qui sont déjà organisés. **Un député (PLR)** appuie cette remarque.

Un autre député (MCG) relève que l'avenue de France n'est pas mentionnée.

Mis aux voix, l'amendement (MCG/Ve) est accepté par :

Pour : 8 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 3 MCG)

Contre : 5 (1 PDC, 4 PLR)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Mis aux voix, l'amendement (PDC) est refusé par :

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Contre : 9 (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstention : –

Mise aux voix dans son ensemble, ainsi amendée, la motion M 2373 est finalement refusée par :

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 MCG)

Contre : 9 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Abstention : –

Préavis de traitement : Catégorie II, 30 minutes

Proposition de motion (2373)

Pour 12 dimanches sans voiture par année autour de la rade de Genève !

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

- le succès rencontré auprès de la population par les « dimanches sans voiture », mis en place à Genève pendant la crise pétrolière de 1973 ;
- le regain d'intérêt pour les « dimanches sans voiture », que plusieurs villes françaises, comme Paris ou Bordeaux, mettent en place et utilisent comme argument touristique ;
- l'énorme succès populaire de l'opération menée par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture de l'Etat de Genève (DETA) le 25 septembre 2016 sur le pont du Mont-Blanc et les quais ;
- la nécessité d'améliorer la qualité de l'air, en particulier sur les routes avec des charges de trafic importantes, pour respecter les valeurs limites de polluants fixées par la Confédération ;
- le document directeur Mobilités 2030, qui précise que « le développement de la marche à pied et du vélo constitue un enjeu de première importance dans les centres et en périphérie » ;
- l'effet de promotion des mobilités douces et de l'activité physique des « dimanches sans voiture » ;
- l'utilisation régulière du pourtour de la rade de Genève par l'ensemble des citoyennes et des citoyens pour des activités de loisirs, sportives, culturelles et sociales ;
- le succès rencontré tant auprès de la population que des touristes par les événements organisés autour de la rade, notamment le « slowUp » ;
- le programme d'actions 2014-2018 du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture de l'Etat de Genève (DETA) qui prévoit, dans son chapitre 2 « innover », la mise en place de dimanches sans voiture sur les quais et dans les communes du canton,

invite le Conseil d'Etat

à mettre en place, en collaboration avec la Ville de Genève, des « dimanches sans voiture » sur le pourtour de la rade en fermant à la circulation motorisée

les quais Wilson, quai du Mont-Blanc, quai des Bergues, pont du Mont-Blanc, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador chaque premier dimanche du mois, de 8h à 18h, en prévoyant des dérogations pour les transports collectifs, les taxis et les véhicules d'urgence.

Date de dépôt : 5 septembre 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

Il en va des dimanches sans voiture comme de beaucoup de projets populaires qui dérangent : on ne veut pas les accepter sans autres et on n'arrive pas à les rejeter franchement non plus. Et ce n'est pas un hasard si ces derniers reviennent à la mode. Plusieurs villes européennes s'y sont mises, à l'instar de Paris et de Bordeaux où ils font l'objet d'un large consensus et se révèlent être un argument touristique non négligeable. A Genève, une expérience a été menée le 25 septembre dernier par le département sur le pont du Mont-Blanc et cela s'est révélé être un véritable succès, des dizaines de milliers de Genevoises et de Genevois convergeant pour profiter de ce cadre exceptionnel dans un environnement pour une fois apaisé. C'est sans doute le signe qu'il fallait pour inviter les autorités à donner une régularité à cet événement.

Afin de rallier une majorité à cette proposition, les Verts ont accepté une proposition réduisant la demande à quatre journées par année. Cela permettant également de diversifier les approches, les objectifs et le type d'animation.

Restait à régler les questions techniques, financières ou encore de communication. C'est peut-être sur ces détails d'intendance que la commission s'est effrayée et est allée vite en besogne en rejetant la motion.

Espérons que, entre la commission et la séance du Grand Conseil, les « Géants » étant passé pas là, les opinions auront évolué et les députés sauront saisir cette opportunité unique... d'entendre le jet d'eau depuis le pont du Mont-Blanc !