



Date de dépôt : 16 août 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) M 2745-A** Proposition de motion de 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 pour une piétonnisation rapide de Rive
- b) M 2746-A** Proposition de motion de Stéphane Florey, Daniel Sormanni, Patrick Lussi, Eliane Michaud Ansermet, André Pfeffer, Christo Ivanov, Thomas Bläsi, Eric Leyvraz, Patrick Hulliger, Murat-Julian Alder, Yvan Zweifel, Charles Selleger, Vincent Subilia, Jean Romain, Beatriz de Candolle, Alexandre de Senarclens, Fabienne Monbaron, Alexis Barbey, Natacha Buffet-Desfayes, Cyril Aellen, François Wolfisberg, Jacques Apothéloz, Antoine Barde pour une reprise par le canton du projet « Clé de Rive » afin d'en faire un projet d'envergure cantonale

Rapport de majorité de Fabienne Monbaron (page 5)

Rapport de minorité de Caroline Marti (page 65)

Proposition de motion (2745-A)

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 usagères et usagers, 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.

Proposition de motion (2746-A)

pour une reprise du projet « Clé de Rive »

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

- la nécessité pour les habitants du canton de pouvoir accéder au centre-ville ;
- le refus par les seuls électeurs de la Ville de Genève du projet Clé de Rive ;
- qu'un réaménagement du secteur de Rive impacterait l'ensemble du canton ;
- les nombreux commerces et emplois dans le secteur de Rive ;
- que les usagers des infrastructures ne se limitent pas aux seuls habitants de la Ville de Genève ;
- le besoin de renforcer l'attractivité du commerce situé au centre-ville ;
- l'opportunité avec le projet multimodal Clé de Rive d'embellir un secteur délaissé de la Ville de Genève sans péjorer l'accessibilité aux commerces ;
- que l'objectif du pôle de Clé de Rive est de rendre aux habitants, aux piétons et aux commerces de l'espace ;
- qu'il n'est pas possible d'avoir une zone piétonne sans compenser les places supprimées en surface ;
- le caractère multimodal du pôle de mobilité avec un équipement au potentiel 100% électrique,

invite le Conseil d'Etat

- à travailler conjointement avec la Ville de Genève sur le projet « Clé de Rive » avec son pôle de mobilité multimodale ;
- à veiller à la stricte compensation des places supprimées en surface en vue de réaliser la zone piétonne.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Fabienne Monbaron

Les motions 2745 et 2746, déposées respectivement les 22 et 26 mars 2021 ont été étudiées durant six séances de la commission des transports, sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens. Ont assisté à tout ou partie des séances MM. David Favre, directeur général OCT – DI, et Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT – DI.

Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur et précision par M^{mes} Mariama Laura Diallo et Tina Rodriguez ainsi que par M. Maurice Sila, qu'ils en soient ici remerciés.

Présentation de la motion 2746 par son auteur, M. Stéphane Florey

M. Florey explique qu'il a déposé la M 2746 car il est convaincu que le projet de Clé de Rive était un beau projet, mais qu'il aurait dû être d'envergure cantonale car c'est tout le canton qui est concerné quand bien même ce projet a été élaboré par la Ville de Genève. Le centre-ville n'appartient pas qu'à la Ville de Genève et, le samedi, il y a le marché de Rive où il n'y a pas que des gens du quartier. Une partie des personnes y viennent en voiture et ce n'est pas en verrouillant le secteur, comme le préconise la M 2745, que la situation économique des commerçants au centre-ville va s'améliorer. Les gigantesques centres commerciaux en France voisine, avec des milliers de places de stationnement gratuites, comme le « OPEN » dont les travaux ont commencé malgré la faible opposition, mettent en danger nos commerces locaux.

Aujourd'hui, nous avons besoin de dynamiser le centre-ville, de permettre aux personnes qui y vont régulièrement d'y accéder facilement, d'autant plus que, les samedis, les taux d'occupation des autres parkings, notamment ceux du Mont-Blanc, de Saint-Antoine et de Genève-Plage, sont souvent pleins. Ce n'est pas anodin de vouloir construire ce parking à cet endroit-là et il aurait une parfaite utilité dans ce secteur. Il admet qu'il y a des avis divergents. Certains ont refusé le projet parce qu'il y avait un parking et d'autres, parce qu'on supprimait les places de parc en surface. La Ville n'a pas réussi à convaincre malgré ce beau projet et il reste persuadé que, si dès le départ cela avait été un projet cantonal, les résultats auraient été serrés mais pas aussi larges que celui de la Ville de Genève. Il propose que ce projet

soit repris par le canton avec un travail et des négociations en partenariat avec la Ville de Genève.

Questions des députés

Un député PDC a une question concernant le timing de la motion. Il a eu un entretien avec M. Alfonso Gomez (conseiller administratif – Ville de Genève) dans le cadre de l'organisation du Genève Marathon de 2022, qui l'a informé du déplacement des tentes du Jardin anglais à la rue Pierre-Fatio. Or il y a des bus à cet endroit-là et il n'est pas possible d'installer une tente. M. Gomez ayant ajouté que ce serait déjà piétonnisé dès janvier, il demande comment cela va se passer.

M. Florey répond qu'il l'apprend et qu'il n'a pas d'information sur une piétonnisation rapide de Rive. Il y a effectivement les terminus des lignes E, G et A notamment. Dans le projet initial avec parking, l'ensemble devait être fermé à la circulation et réaménagé, et il n'y est pas opposé sur le principe. Le terre-plein devait servir à déménager le marché de Rive pour permettre son réaménagement et éliminer la circulation qui engendre énormément de bouchons les mercredis et les samedis. La circulation devait être détournée sur le rond-point de Rive, ce qui créerait énormément de bouchons pour les TPG.

Une députée Ve aimerait une précision sur la collaboration qu'il pense avoir avec la Ville de Genève. S'il n'y a pas de volonté en face, il ne peut pas y avoir de collaboration, car c'est une partie qui force l'autre pour faire aboutir à un projet qui ne lui convient pas.

M. Florey pense que la Ville serait ouverte à une négociation. Il rappelle qu'au départ, elle était pour le projet. Il y a eu un référendum et la population a refusé pour les raisons qu'il a citées. S'il y a une proposition de reprise du projet d'ensemble par le canton, il comprendrait mal que la Ville refuse d'aborder le sujet et de négocier. Si la motion est acceptée et que les négociations n'aboutissent pas à terme, ce serait dommage. Cela fait 25 ans qu'il est aux TPG et autant d'années qu'on lui dit que le secteur va être réaménagé. Il souligne que le projet existe. Pendant la campagne, quelques petites imperfections du projet ont été soulevées. Il pense que ce serait l'occasion de reprendre ces imperfections, d'améliorer le projet pour arriver à un large consensus et à une large majorité de la population s'il devait y avoir un référendum au niveau cantonal.

Cette députée relève que le parti politique de son préopinant respecte l'autodétermination et l'avis du peuple. Elle demande si le fait de revenir sur un sujet soumis au vote de la population de la Ville de Genève n'est pas un

paradoxe et si ça ne va pas à l'encontre de ce qu'il défend de manière générale. Elle estime qu'il fait abstraction de la commune et se demande pourquoi ne pas passer par une initiative cantonale.

M. Florey répond que le projet de Rive est un projet pour les gens d'ici et qu'il y a un réel besoin. Il la renvoie à la motion 2745 qui demande exactement le contraire. Si elle considère que son texte ne respecte pas la volonté populaire, elle a peut-être raison au niveau communal, mais l'argument est également valable pour la M 2745. Il reste convaincu qu'il y a autant de personnes qui ont refusé le projet à cause du parking qu'à cause de la piétonnisation. Il essaie d'apporter une autre vision. Quant à l'initiative, il vient de faire deux ans de terrain pour d'autres initiatives et il aimerait en éviter une supplémentaire.

Un député S lit dans les considérants que le réaménagement impacterait l'ensemble du canton et il précise que le refus vient des électeurs de la Ville de Genève. Il demande s'il tire un parallèle et les mêmes conclusions avec la Cité de la musique.

M. Florey pense effectivement qu'un tel projet d'envergure aurait nécessité un projet et un vote cantonaux. Les opposants au projet n'étaient pas opposés à la Cité de la musique, mais ils ont dit qu'ils ne voulaient pas de cette Cité de la musique là ; autrement dit, ils ne veulent pas ce projet à cet endroit-là. Il trouve que le parallèle est pertinent.

Le député S demande la différence concrète entre la première et la deuxième invite et s'il s'agit du projet tel qu'il était proposé en votation.

M. Florey indique que la première invite demande un projet d'envergure cantonale et la deuxième invite parle plus du pôle de mobilité multimodale avec la zone piétonne et le parking. Il reprend le projet communal, mais, comme il reprend le tout avec de nouveaux acteurs, il y a de la liberté pour le modifier. L'idée de base est de reprendre le projet et de voir ce qui peut être amélioré si nécessaire. Pendant la campagne, des défauts ont été relevés. Dans ce cadre-là, des améliorations pourraient être apportées.

M. Florey répond par l'affirmative à la question du député S de savoir s'il accepterait l'amendement suivant à la deuxième invite : « à reprendre en main le projet d'intérêt cantonal « Clé de Rive » avec un pôle de mobilité multimodale ».

Suite à la question d'un député UDC, il confirme que le canton porterait la totalité du projet en le pilotant en collaboration avec la Ville de Genève. Il n'est pas opposé au fait qu'un privé reprenne le projet. C'est du ressort de la négociation entre la Ville et le canton.

Une députée S relève que son préopinant a dit que la moitié des gens ont voté contre le projet car ils étaient contre le parking et que l'autre moitié était contre la piétonnisation. Elle demande s'il peut citer une organisation ou un parti qui a voté contre la zone piétonne.

M. Florey indique que, lors de l'assemblée générale de son parti, il y a des personnes qui étaient opposées à la piétonnisation, y compris celle qui a présenté le projet à l'assemblée générale. Il n'y avait pas d'enthousiasme flagrant en raison des imperfections relevées. Plusieurs étaient opposées à la piétonnisation notamment en raison de la suppression des places de parc. Ce sont des choses qu'il a entendues quand il a fait campagne notamment.

La députée S relève avoir suivi cette campagne de près sans entendre cet argument-là. Sur la réalisation des invites de la motion, le projet qui a été soumis au peuple de la Ville de Genève était un crédit pour les aménagements en surface, la prise d'actions dans le parking et l'octroi d'un droit de superficie pour la création de ce parking. Le cœur du projet de parking est de permettre à la société de construire ce parking sur un droit de superficie de la Ville. Le canton ne peut pas octroyer un droit de superficie à une entité tierce sur un terrain qui ne lui appartient pas.

M. Florey indique que c'est bien là la négociation nécessaire entre le canton et la Ville. Le canton serait peut-être même prêt à racheter le terrain. De fait, ça deviendrait un droit de superficie du canton. Il peut imaginer plusieurs types de négociations. Si la Ville y trouve son compte sur la piétonnisation et la suppression des places de parc, peut-être qu'elle sera ravie de conserver son terrain et d'octroyer un droit de superficie.

La députée S souligne que ce serait contre l'avis de 63% de la population.

M. Florey répète que c'est communal et qu'il estime que tout le canton aurait dû se prononcer. Il ajoute que le nombre de voitures continue à augmenter, et pas seulement les voitures électriques. Le besoin en parking et en mobilité est là et il est réel. On ne peut pas tout miser sur la mobilité douce et les transports publics. Les CFF ont perdu 39% de leurs clients depuis le début de la pandémie, sans les récupérer à la fin de celle-ci. Tout miser sur un mode de transport est impossible et ne correspond pas à la réalité. Le nombre de permis scooters a explosé ces deux dernières années et ce ne sont pas des gens qu'on ramènera dans les transports publics. Ils ont quitté les transports publics depuis la pandémie et préfèrent rouler seuls.

Discussion interne

Un député PLR pense qu'il est important d'entendre le Conseil d'Etat et la Ville de Genève pour connaître leur marge de manœuvre pour avancer

dans ce dossier. Il n'est pas à l'aise avec l'idée de contourner un vote populaire, mais de nombreux citoyens genevois n'habitant pas sur la commune de la Ville de Genève sont directement concernés par ce sujet et ils n'ont pas été consultés.

Le président pense qu'il faut également les entendre sur la faisabilité d'une reprise cantonale avec la question du droit de superficie.

M. Favre déclare que le département se fera un plaisir d'être auditionné sur ce sujet. On parle d'une domanialité publique de la Ville de Genève. C'est là-dessus que les citoyens de la Ville de Genève se sont prononcés. L'enjeu clé était le droit de superficie pour que ce parking privé puisse exister. C'est un projet qui a été ficelé pendant des années et la population de la Ville de Genève n'en a pas voulu. Les principes de compensation sont toujours les mêmes. On peut faire une piétonnisation sans parking en utilisant les possibilités de compensation qui existent. Les règles d'assouplissement de dérogation ne pouvant pas être utilisées pour une piétonnisation stricto sensu, elles pourraient être utiles pour des rues adjacentes. Les règles sont là. Sur ce projet, le canton a son mot à dire sur un certain nombre de rues qui sont structurantes, les autres relèvent de la compétence de la Ville. Le Canton peut accompagner la Ville et se positionner sur le respect des principes de compensation.

L'idée de base était que, en faisant ce grand parking, on puisse enlever sur un territoire restreint un nombre de places équivalent d'une grande ampleur. Les principes de compensation existent et restent, puis ça devient un projet municipal. Le département encourage la Ville à remettre de l'énergie sur ce dossier et la Ville y est aussi contrainte par son Conseil municipal. Le canton a toujours été associé aux discussions. M. Widmer a suivi les longues discussions avec tous les acteurs pour parvenir à ce compromis qui était le projet phare de la LMCE pour la pacification de la rive gauche. Ce projet complexe a échoué devant le peuple, dans un contexte de transition énergétique qui a changé. Les objectifs de la LMCE restent les mêmes. Dans l'hypercentre, en zone 1, la piétonnisation doit être encouragée. Les outils sont toujours les mêmes et ont été un peu assouplis. Au-delà de la propriété, il y a aussi la question de savoir qui finance ces aménagements. Il peut y avoir des projets portés au projet d'agglomération pour obtenir des subventions fédérales, mais il faut se demander si le canton veut se substituer à la Ville et financer des aménagements sur le territoire de la Ville, ce qui est une pratique qui n'est pas d'usage, le canton ayant beaucoup d'autres investissements à faire. M. Dal Busco viendra apporter une position politique.

La commission accepte à l'unanimité la proposition du président d'entendre M. Dal Busco, conseiller d'Etat, ainsi que M. Gomez, conseiller administratif de la Ville de Genève.

Présentation de la motion 2745 par M. Sylvain Thévoz, auteur

M. Thévoz déclare que cette motion a été rédigée très rapidement après le refus par la population le 7 septembre du nouveau parking de Rive. Il a perçu durant la campagne la volonté forte de piétonniser un large périmètre de la zone 1. Elle vise à reprendre cette thématique et à éviter l'enlèvement qu'a connu la place de Neuve ainsi qu'à donner un signal politique au niveau cantonal pour aller de l'avant sur une piétonnisation de Rive. Le constat est celui d'un centre-ville qui mérite mieux. M. Dal Busco rappelait qu'il y a une possibilité immédiate de compenser 86 places de stationnement en surface dans le parking de Saint-Antoine. La nouvelle répartition des tâches attribuées aux communes et la compétence en matière de réglementation locale de trafic permettent une collaboration entre la Ville et le canton. Il rappelle que, lors de la votation du 27 septembre avec un plébiscite populaire à 58%, la population genevoise a accepté de diminuer l'emprise des places de stationnement en assouplissant les règles de compensation.

Il y a donc matière à aménager Rive aujourd'hui sans créer un parking monstrueux, mais en reprenant des éléments du projet soit avec des compensations qui auraient lieu dans le parking de Saint-Antoine, soit avec des suppressions de places de parking. Cette motion vise à concrétiser le projet tel qu'il était mais sans le parking, à supprimer le trafic de transit au rond-point de Rive et à Pierre-Fatio, à piétonniser au maximum la zone et à pérenniser le marché. Dans un horizon rapide, ça lui semble réalisable avec une volonté politique marquée et une collaboration efficace entre la Ville et le canton. Le compromis historique qu'est la LMCE date de 2016. On avance gentiment vers ces objectifs mais on est bientôt en 2022. Le canton annonce devoir réduire de 40% le trafic individuel motorisé d'ici à 2030 et il y a l'objectif de neutralité carbone ; on n'y arrivera pas si l'on se contente des aménagements prévus. Il constate aujourd'hui en étant au contact de la population un certain ras-le-bol et un espace urbain qui n'est pas à la hauteur au niveau de la mobilité. Cette motion vise à créer ce débat-là, sur la vitesse à laquelle ces aménagements seront réalisés, et elle invite le canton et la Ville à le faire ensemble.

Questions des députés

Le président entend le constat du député sur ce centre-ville désespérant et sa volonté d'aller vite dans la mise en œuvre de la LMCE, mais il rappelle que ce projet de parking était justement une mise en œuvre de la LMCE et permettait la piétonnisation qui aurait amélioré la situation et la création d'un marché. Il a l'impression d'un double discours qui ne lui convient pas vraiment. Pour améliorer la situation, il fallait justement mettre les voitures en souterrain et c'est ce qui le choque dans la démarche.

M. Thévoz indique que la population s'est exprimée clairement à plus de 63% à la Ville de Genève pour refuser ce projet de parking à Rive comme elle s'est exprimée pour assouplir les normes de compensation. On doit prendre acte de ce changement de cap sociétal. Continuer de construire des parkings attire les voitures dans l'hypercentre, ce qui est anachronique. Tant que les voitures pourront entrer en ville et se parquer avec confort, il est à craindre que la situation ne s'améliore pas. Il souhaite aller plus vite. La LMCE donne un cadre et il faut arrêter de construire des parkings dans l'hypercentre. Il faut questionner la ceinture urbaine quand il y a des prévisions de plus de 41 000 véhicules par jour sur le pont du Mont-Blanc et le long du quai Gustave-Ador. Ce n'est pas viable pour la population et il faut revenir avec des propositions d'assouplissement et d'aménagement rapidement.

Le président indique que la population genevoise a réaffirmé le principe de compensation. En l'état de cette législation, la motion est impossible à appliquer, car la loi impose un principe de compensation. Il devrait plutôt se lancer dans un projet de loi qui supprime le principe de compensation. En l'état, la motion 2745 ne peut pas être concrétisée par le Conseil d'Etat.

M. Thévoz estime que c'est sa lecture. M. Dal Busco a déclaré qu'il y a une possibilité immédiate de compenser 86 places de stationnement en surface au parking de Saint-Antoine. Il y en aurait 160 autres qui peuvent être utilisées. Il faut entendre le ministre, quels sont ses projets et comment il les priorise. Les 86 places du parking Saint-Antoine permettent déjà de faire un bout du chemin. Il pense qu'il faut entendre M. Dal Busco et M^{me} Perler. Il rappelle qu'une initiative municipale a été plébiscitée à la Ville de Genève, et celle-ci demande la piétonnisation globale de la zone. Il y a des choses qui vont bouger au niveau municipal et il pense que le canton a intérêt à y participer.

Une députée PLR a un problème d'interprétation avec la réponse de M. Dal Busco par rapport aux 86 places. M. Dal Busco indique clairement qu'il manquerait un total de 466 places qu'il faudrait compenser. Or, son

préopinant n'a mentionné que les 86 places de Saint-Antoine qui est le seul parking dans le périmètre. Elle demande où seront mises les 380 autres places.

M. Thévoz répond que c'est l'enjeu des discussions à venir et c'est le début de la piétonnisation. On peut commencer avec ces 86 places. 4000 places peuvent désormais être supprimées dans l'hypercentre suite à la votation de septembre 2020. De plus, le mode de calcul des places de stationnement dans les parkings doit être revu. Il y a des périodes où les parkings sont bien plus vides que ce que la Fondation des parkings prétend. Il y a potentiellement plus de 86 places au parking Saint-Antoine à compenser ainsi que dans d'autres parkings, mais pour cela il faut une volonté politique plus marquée et prendre acte que la mobilité change. C'est une augmentation de 25% de l'usage de cycles depuis le début de la pandémie, et des pistes cyclables qui suscitent un engouement. Il y a un changement de fond qui doit nous inviter à des changements plus courageux sur le plan politique.

Un député UDC déclare qu'il y a un transfert modal des voitures sur les motos où l'on est passé de 55 000 à 65 000 deux-roues motorisés à Genève ; il faut parquer ces gens-là quelque part. Il y a une augmentation constante de la population et de l'immatriculation des véhicules qui doivent être mis quelque part. Le peuple a voté à l'époque pour une mobilité équilibrée et il pense qu'il faut trouver des solutions équilibrées. Il demande ce qu'en pense M. Thévoz.

M. Thévoz explique que, lorsqu'on est un piéton ou un cycliste en ville, on n'a pas l'impression que la mobilité est équilibrée. Sur le pont du Mont-Blanc par exemple, il y a une toute petite piste unique pour les vélos alors qu'il y a six voies pour les voitures. L'espace dévolu aux véhicules motorisés est massif. Le libre choix du mode de transport n'a pas lieu, car il y a des habitants dépossédés du droit à la ville. L'emprise des véhicules motorisés est réelle et rend des quartiers invivables. Pour l'instant, il y a un large déséquilibre entre l'espace dévolu aux véhicules motorisés individuels et celui dévolu aux vélos et aux piétons.

Le député UDC estime que, dans 5 ans, la moitié du parc sera électrique ou à hydrogène et que, avec la pose du phonoabsorbant, il y a beaucoup moins de bruit. Il faut reconnaître que pas mal de choses sont faites pour l'intérêt de la population.

M. Thévoz rappelle que les véhicules électriques ont un coût écologique certain et que l'emprise dans les quartiers demeure. Il n'y a pas de solution miracle à attendre des moteurs électriques ou à hydrogène. Le phonoabsorbant ne règle pas le problème de fond. Toutes les artères

pénétrantes sont devenues peu vivables pour les habitants. Il se demande quel est le droit des habitants de dormir en paix et de descendre dans la rue sans craindre de se faire écraser.

Le président indique qu'il a été évoqué lors de l'audition précédente le projet de centre commercial OPEN en France voisine avec 4000 places de stationnement. Il ajoute que les commerces au centre-ville souffrent de cette concurrence et de celle sur internet. Il demande, si sa motion qui supprime des places était appliquée, comment il voit l'évolution des commerces en centre-ville pour que des clients potentiels y viennent.

M. Thévoz pense que le besoin des commençants est de vendre ce pour quoi ils font commerce et que leurs magasins soient pleins. Si on le leur garantit et qu'on travaille sur des mesures pour qu'ils puissent faire du commerce de manière optimale, ils pourraient soutenir cette motion. Certains commerçants des Eaux-Vives lui ont dit avoir besoin de place pour décharger leur camion et ils n'y arrivent plus en raison du trafic individuel motorisé excessif. Il n'est pas persuadé que le parking assure leur prospérité. Au contraire, les villes qui ont fait ce changement semblent plutôt apporter un tourisme et des gens qui ont du plaisir à s'arrêter et à consommer. Quand on est dans une rue où l'on peut déambuler, on y reste. L'intérêt des commerçants est aussi de participer aux changements de mobilité et à l'innovation.

Le président demande comment les gens seront amenés vers cette zone. Il craint que, s'ils ne peuvent plus se parquer, ils aillent ailleurs. Le risque est de faire partir les consommateurs et de leur donner des habitudes en dehors de la ville. Il demande s'il voit ce risque.

M. Thévoz n'a pas le sentiment que les gens prennent leur voiture pour faire leurs courses dans les Rues Basses par exemple, un mercredi après-midi. Il n'a pas le sentiment aujourd'hui que la situation est optimale et que les commerçants sont contents d'avoir des parkings en surnombre qui ne règlent pas leurs problèmes de fond. La concurrence est sur la vente en ligne, sur le prix des loyers, mais ce n'est pas en mettant un parking en plus que le commerce va aller mieux.

Un député MCG indique qu'il y a un sujet de conflit au sein de cette commission entre la hiérarchie des lois, la LMCE étant sous la constitution qui consacre la liberté du mode de déplacement. La mise en œuvre de cette motion lui paraît difficile. Il relève qu'il y a une légère dichotomie de raisonnement entre le fait de vouloir piétonniser et d'interdire d'utiliser le sous-sol pour permettre la pacification des rues. Enfin, il aimerait qu'il essaie de décrire ce qui, à son avis, cause le plus de trafic à Genève et quels sont les

remèdes qu'il a contre cela. Il y a eu plus de confrontations cette année entre la mobilité douce et des piétons qu'entre des voitures et des piétons, parce que les automobilistes sont devenus très prudents en ville et qu'ils n'ont pas le choix vu qu'ils ne peuvent quasiment plus rouler.

M. Thévoz est en désaccord avec le fait qu'imaginer créer un parking ne va pas rajouter du trafic autour ; les véhicules doivent bien arriver et donc il y aura une augmentation du trafic et un impact sur la population. Personne ne remet en question la liberté de choix, mais il remet en question la disproportion entre la liberté de choix d'un automobiliste pour arriver en ville et les installations qui lui sont dévolues en comparaison d'aménagements récents, fragiles et réversibles pour la mobilité douce. Il y a une liste d'aménagements imparfaits qui mettent en danger les piétons et les cyclistes, donc le fait de prendre au sérieux ces enjeux-là et d'en accélérer la réalisation va dans le sens de son préopinant.

Une députée Ve relève que M. Thévoz a mentionné l'initiative sur la piétonnisation qui est en cours d'étude au Conseil municipal de la Ville de Genève. Elle demande en quoi ces deux objets sont complémentaires et s'il s'est posé la question de l'impact que cette initiative pourrait avoir sur cette motion.

M. Thévoz répond qu'ils sont complémentaires, parce que l'initiative des Verts demande une piétonnisation rapide à Rive sur le réseau secondaire. Au niveau de Rive, il y a les TPG et des enjeux qui touchent au canton avec des axes primaires. Il imagine mal que la Ville de Genève mette en œuvre cette initiative sans consulter le canton. Concernant l'impact de l'initiative, cela dépendra de comment le Conseil municipal la traitera et du travail des députés.

La députée Ve se demande à quel point ces objets pourraient se renforcer en fonction des décisions qui seront prises. Ces objets sont complémentaires et elle se demande s'il y a un point qui diffère.

M. Thévoz n'a pas fait la comparaison des deux objets. Il lui semble qu'ils sont convergents dans les grandes lignes.

Discussion interne

Le président suggère d'auditionner également MM. Dal Busco et Gomez.

Un député PLR déclare que, par gain de paix et par souci de ne pas créer un esclandre, il renonce formellement à demander le vote de non-entrée en matière sur la M 2745. Il estime que cet objet est teinté de philosophie anti-voiture.

Une députée S déclare qu'elle renonce à demander le refus d'entrée en matière sur la M 2746 qui est clairement contraire à l'expression populaire.

Les propositions d'auditions sont acceptées à l'unanimité.

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat – DI

M. Dal Busco va exprimer le point de vue du département sur ces deux motions, en commençant par la M 2746. Il relève qu'il y a des écueils pour mettre en œuvre une telle motion, qui tiennent surtout à la domanialité du sol. On est sur un sol municipal et on ne peut pas intervenir en « cantonalisant » le projet. Il y a ensuite un problème légal avec la capacité à investir sur un territoire communal. Ce sont deux écueils majeurs et incontournables et il paraît difficile de concrétiser de telles invites. Concernant la M 2745, les auteurs constatent la volonté populaire s'agissant de la création du parking et ils demandent qu'on prenne acte qu'il n'y aura pas de parking. Ils souhaitent qu'on piétonnise quand même les zones prévues dans le cadre du projet qui prévoyait de construire des places de parking en sous-sol et d'aménager des zones piétonnes en surface, en utilisant les règles de compensation qui permettaient de piétonniser et des aménagements en dehors de la zone de piétonnisation. Il y a là aussi des écueils, notamment des dispositions légales en matière de compensation de places de parking supprimées. Le peuple a accepté en septembre 2020 un assouplissement des règles, néanmoins il subsiste un certain nombre de règles, et donc le potentiel de suppression de places qui permettrait la piétonnisation doit être quantifié sur la base des données plus récentes. S'agissant des règles de compensation des parkings, il y a des règles relatives aux parkings publics et, s'agissant des parkings privés, il y a le parking du Mont-Blanc, celui d'Eaux-Vives 2000 et de Rive, et là on est sur des bases volontaires. Il cède la parole à M. Widmer afin qu'il détaille cela.

M. Widmer propose de faire un rappel du projet Clé de Rive qui était de piétonniser une surface d'environ 33 000 mètres carrés avec une arborisation, une nouvelle boucle de tram et un accès au parking. Au niveau du projet en lui-même, il y avait un déplacement des arrêts de bus vers la rue d'Italie. Les accès privés étaient maintenus et le Cours de Rive était quasiment un axe principalement dédié aux trams. En termes de réglementation de circulation, il y avait de la zone piétonne et des zones interdites à la circulation automobile. Au niveau du stationnement, dans le projet, par rapport aux 498 places qui étaient supprimées, on allait chercher dans un périmètre de 750 mètres des places pour améliorer la fluidité des transports collectifs, pour améliorer la capacité des carrefours pour le transport individuel, pour permettre des aménagements de mobilité douce et ôter des places de

stationnement. En créant 498 places, on en supprimait 498 dans un périmètre de 750 mètres. Or la votation remet cela en cause. Par rapport à la situation actuelle, il a essayé de symboliser différents périmètres d'intérêt dans ce grand périmètre des Rues Basses notamment en lien avec l'initiative populaire communale. Il a détaillé pour chaque périmètre le nombre de places horodateur, de places motorisées ou deux-roues, de places pour vélos, livraisons, taxis et cars. Du point de vue de la compensation disponible dans les parkings, il y a la vision de la compensation après la modification de la LCR, qui donnait la possibilité de compenser dans dix parkings si on prenait les données 2019.

Avec les données 2020 et le covid, il pourrait se baser sur une fréquentation anormale des parkings, donc il doit jongler entre 2019 et 2020. S'il prend les données 2020, il y a 22 parkings dans lesquels on peut compenser, dont des parkings beaucoup plus intéressants pour le périmètre autour de Rive, notamment ceux de Saint-Antoine et de Villereuse. A Saint-Antoine, avec 444 places globales, le périmètre de 500 mètres va quasiment jusqu'au Jardin anglais. Il a ajouté Uni-Dufour, car dans l'initiative populaire communale ça allait jusqu'à Confédération Centre, et le parking de Villereuse pourrait être intéressant en termes de places disponibles pour la compensation. Il y a aussi les parkings privés qui pourraient être intéressants, donc ceux du Mont-Blanc, Rive-Centre et Eaux-Vives 2000. En cumulant ces trois parkings, on est déjà à plus de 2000 places, et on pourrait ajouter le parking des Vollandes de la gérance immobilière de la Ville de Genève pour lequel il y a un projet commun avec la Fondation des parkings afin de l'ouvrir à un usage public même si c'est un parking privé. Il pourrait donc potentiellement être intégré dans la compensation pour certaines places. Il y a une série de petits parkings qui disposent de quelques places.

En les cumulant, ça peut donner quelque chose d'assez intéressant. Si on cumule ces différents parkings avec celui de Saint-Antoine, des Vollandes et de Villereuse, on voit qu'il y a une capacité de 1678 places. Si on prend les places disponibles pour 2021, il y en avait 152. Si on veut intégrer Mont-Blanc, Rive-Centre et Eaux-Vives 2000, il faut faire des hypothèses sur les disponibilités de ces places. Par rapport à ces 2000 places, si on prend une hypothèse de 5% de places disponibles, pour Mont-Blanc, il y aurait 70 places à disposition. Par comparaison, le 5% des parkings de Saint-Antoine, Villereuse, Vollandes, Uni-Dufour et des autres parkings GIM du secteur, ça ne fait que 80 places ; donc on est plutôt à 10% de disponibilité pour ces parkings. Si on appliquait ce 10%, on arriverait à 140 places pour Mont-Blanc, à 55 places pour Rive-Centre et à 19 places pour Eaux-Vives 2000. Ça voudrait dire que, dans le périmètre élargi, 150 à 380 places

pourraient être disponibles. Il n'y a que 150 places quasiment assurées en 2021. Il y a des échos assez favorables pour le parking du Mont-Blanc pour 50 à 60 places qui pourraient être à disposition et ce sont des négociations à mener avec les propriétaires des parkings pour autant qu'il y ait un projet derrière.

Si on piétonnise les petites rues (rues du Port, du Prince, Tour-Maitresse et Aoste), ça fait 54 places horodateur à compenser et de l'ordre de 210 places pour les deux-roues motorisés. On peut donc les compenser assez facilement. Si on veut faire quelque chose qui ressemble au projet Clé de Rive, on doit modifier le stationnement sur les rues indiquées en couleur à la p. 23 de la présentation. Ce scénario-là prend 79 places horodateur et ces places-là sont inscrites à la compensation ; il y a aussi de l'ordre de 92 places pour les deux-roues et 200 places pour les vélos. Si on veut vraiment faire un projet qui ressemble un peu plus à Clé de Rive avec des améliorations de capacité sur le boulevard Helvétique, il y a de l'ordre de 165 places à supprimer. Si on cumule ces différents scénarios, par rapport au périmètre strict de Clé de Rive, il y a 205 places horodateur à compenser. Le scénario 1 « petites rues » a besoin de compenser 54 places et, si on fait l'un ou l'autre des scénarios, on a soit 79 places soit 165 places.

Si on fait un scénario qui ressemble au périmètre de Clé de Rive, il faudrait cumuler les scénarios 1 et 3 et on arrive à 205 places. La différence entre les scénarios 2 ou 3, en allant plus ou moins chercher le boulevard Helvétique et la rue de la Scie, relève de questions politiques à se poser sur le type de fluidité voulue pour le transport individuel motorisé et la priorité qu'on veut donner aux transports collectifs. Par rapport à la dotation des places disponibles pour la compensation, on a de quoi réaliser le périmètre strict de piétonnisation autour de Clé de Rive, mais il n'y a pas le potentiel pour supprimer 498 places. Comme l'a dit M. Dal Busco, si l'on voulait créer un nouveau projet de parking à cet endroit-là, on se heurterait à un nouveau référendum à la Ville de Genève. Il serait mieux de s'intégrer dans une démarche de piétonnisation partielle, ce qu'il appelle des « quick wins », c'est-à-dire de rapidement pouvoir piétonniser certains endroits. Dans le projet Clé de Rive, un promoteur privé savait que, pour construire 498 places, il devait en supprimer 498 dans un certain périmètre, alors que là on fait le projet en fonction de ce que permet la compensation. Enfin, il importera aussi de se coordonner avec la PRD 289 déposée à la Ville de Genève.

Questions des députés

Un député UDC relève que, dans la campagne suite au référendum du parking de Clé de Rive, le canton avait annoncé une compensation partielle avec des places au parking Saint-Antoine en indiquant que ça pouvait se faire rapidement ; il demande si c'est toujours le cas. Dans les périmètres donnés par rapport aux parkings, si on inclut le parking Uni-Dufour, on ne respecte pas le périmètre des 500 m.

M. Widmer précise que le schéma illustré en p. 11 avait été fait pour l'initiative de la Ville de Genève. Le périmètre indiqué en bleu foncé allait jusque vers Bel-Air et, dans ce contexte-là, Uni-Dufour aurait permis de compenser une partie des places supprimées notamment à la place des Trois-Perdrix, mais si on allait sur un projet centré sur Rive, Uni-Dufour devrait tomber. En ce qui concerne Saint-Antoine, un chiffre avait été annoncé lors de la campagne de votation et il était basé sur les données 2020 selon l'ancienne méthode de calcul. Or, les chiffres qu'il a montrés ici intègrent les places disponibles à Saint-Antoine, donc ces places-là sont quasiment déjà disponibles pour un projet.

Le député UDC relève que, dans ce qui est proposé, il y a le parking de Rive-Centre qui est toujours complet et il n'y a vraisemblablement aucune possibilité d'extension au niveau des places. La solution potentielle qu'il verrait serait une négociation avec les propriétaires du parking du Mont-Blanc, éventuellement pour l'agrandir dans la zone du Lacustre afin de faire une réelle compensation.

M. Widmer rappelle qu'il a mentionné des hypothèses. Si on voulait voir ce que 5% des places disponibles signifie dans Rive-Centre, on arrive à 28 places disponibles. On prend les 50 jours les plus chargés de l'année et on détermine que le gap qu'il y a par rapport à la capacité totale correspond aux places disponibles pour la compensation. Il faudrait que le parking de Rive-Centre donne le résultat de l'exploitation pour l'année 2021 ; peut-être que les choses changent d'une année à une autre et certains parkings modifient leur dotation pour la compensation en fonction de leur exploitation réelle. Les négociations les plus avancées sont celles du Mont-Blanc. En ce qui concerne l'extension du parking du Mont-Blanc, historiquement, au début du projet de Clé de Rive, il y avait deux projets concurrents : c'était l'extension du parking lacustre ou le parking Clé de Rive. Des analyses ont été faites et le choix avait été fait par le Conseil d'Etat de plutôt réaliser le parking de Clé de Rive. Ce choix remonte à 2005 ou 2006.

Un député PLR demande l'appréciation du département autour des « quick wins ». Il y a des attentes particulièrement prégnantes des usagers en

ville. Il demande comment va s'inscrire la collaboration avec la Ville pour faire en sorte qu'on n'ait pas à attendre 20 ans pour que les choses se passent enfin à Genève.

M. Dal Busco répond que les « quick wins » sont l'orientation souhaitée suite à l'expression de la volonté populaire à la Ville de Genève. Il estime que l'aménagement en centre-ville est tout sauf attractif et qu'il est défavorable aux commerces. Il y a un potentiel d'amélioration évident. Il a regardé ce qu'il pouvait faire pour améliorer la situation. Il y a une bonne collaboration avec la Ville de Genève et il est parfois étonné que le canton soit plus moteur que cette dernière dans certains projets. Il a la volonté d'aller vite pour embellir la ville, la rendre plus attractive et stimuler le commerce.

M. Widmer explique qu'il est plus facile de le faire sur les plus petites rues, au sens où l'on supprime le stationnement et l'on trouve des aménagements sous forme de terrasse ou de végétation. Si l'on commence à toucher le rond-point de Rive, il faut refaire de façade à façade et ce n'est pas le plus simple à faire rapidement sur ce périmètre-là. Du point de vue de la mobilité, ces petites rues-là n'amènent pas grand-chose.

Le député PLR souligne qu'en refusant ce projet, c'est un financement privé qui a été refusé. Il demande comment ils imaginent que la Ville et le canton vont réussir à lever les fonds nécessaires et à combien ils évaluent les travaux.

M. Widmer répond qu'il faudrait poser cette question à la Ville de Genève. Il a en tête un montant de l'ordre de 40 millions pour le projet de Clé de Rive où il y avait des aménagements différents. Il pourra confirmer ce montant ultérieurement. En résumé, la Ville de Genève disait qu'avec la rente qu'elle toucherait du parking, sur un horizon de 20 ou 30 ans, ça ne lui coûterait rien.

Le président relève qu'il y a deux dates, 2019 et 2020, et qu'en 2020, il y a bien plus de parkings. Il imagine que c'est directement lié à la situation du covid et donc il est indiqué sur la présentation que ces chiffres doivent être confirmés en 2021. Or, il y a une chance pour que ces chiffres ne soient pas confirmés en 2021 puisqu'on sera sorti de la phase aigüe du covid et du télétravail. La situation réelle est plutôt celle de 2019. En 2022, il imagine qu'il n'y aura aucun parking dans lequel on pourra compenser quoi que ce soit.

M. Widmer ne peut pas dire quelle sera la situation en 2022 ni si les gens vont continuer à autant télétravailler. L'ampleur de la compensation dans ces parkings sera sûrement différente, mais il ne peut pas dire comment ça va évoluer. A la demande de la commune de Carouge, il a fait une analyse et il y

a des évolutions en 2021 dans certains parkings de Carouge qui vont dans le sens d'une diminution de la fréquentation, alors que d'autres parkings sont en augmentation. Il faudra attendre les données 2021, mais il est clair qu'on va peut-être perdre quelques parkings.

Le président pense que 2021 n'est pas une année de référence et il estime qu'il y a des chances qu'il n'y ait pas de compensation possible.

M. Widmer répond que, dans les parkings qui sont disponibles pour la compensation en 2021, il faudra aller chercher les parkings privés. Ce qui est difficile à comprendre pour les projeteurs, c'est que chaque année, avec le principe de compensation, le nombre de places disponibles est remis à jour. Quelquefois, l'attente pour déposer un projet d'autorisation de construire et donc solliciter la compensation selon les données de l'année en cours est trop longue, et des occasions sont ainsi ratées.

Le président comprend que ça veut dire que, manifestement, les conditions de l'application de cette loi n'étaient pas réunies à moyen et long terme.

M. Widmer précise que, dans les règles de compensation votées, il est marqué que ce sont les données de référence de l'année précédente. C'est en sachant quel projet on veut faire qu'on va devoir aller chercher de la compensation dans des parkings qui n'étaient pas disponibles en 2021.

Le président relève qu'il n'a pas bien compris les hypothèses de 5% et 10%.

M. Widmer explique que, si l'on prend les parkings disponibles pour la compensation en 2021, il y a 152 places disponibles. Si l'on dit maintenant que l'on veut intégrer des parkings qui n'étaient pas dans cette compensation, en 2021, il n'y a aucune place disponible car ils n'étaient pas dans la compensation. Si on prend 5% comme hypothèse, ça fait 70 places pour le parking du Mont-Blanc.

Le président ne comprend pas pourquoi il est indiqué 83 places à la p. 9 de la présentation.

M. Widmer précise qu'il s'agit de comparer les 5% du parking du Mont-Blanc par rapport aux autres parkings.

M. Dal Busco invite M. Widmer à rappeler à la commission en quoi les parkings privés sont différents des parkings publics dans ces calculs et ce qu'on doit faire pour les intégrer.

M. Widmer explique que, dans le règlement d'application de la compensation, il a été voulu que cette dernière ne touche que les parkings

publics, et il est indiqué dans ce règlement que c'est sur une base volontaire pour les parkings privés.

Le président demande si cela implique que ces places-là sont bloquées et ne peuvent pas être louées à l'année, et doivent donc être en libre-service.

M. Widmer répond que le canton regarde le nombre de places disponibles en fin d'année précédente en appliquant les critères. Le parking de Villereuse est privé et il est géré par la société Parkgest qui a dit qu'elle avait du mal à le remplir et qu'elle souhaitait l'intégrer dans la compensation pour avoir plus de clients, alors que le parking du Mont-Blanc disait qu'il avait assez de clients.

M. Dal Busco explique que, si l'on devait supprimer les places dans un secteur, les gens auraient tendance à aller se parquer dans des parkings payants. Il estime que les parkings privés devraient être enclins à soutenir de la compensation, donc de la suppression de parking en surface et donc forcer la demande. Il a le sentiment que la position commerciale évolue.

Une députée Ve relève que, si ces parkings sont déjà remplis, l'intérêt de ne pas vouloir que les places en surface disparaissent est qu'il y a un trop-plein qu'ils ne peuvent pas accueillir.

M. Dal Busco précise que ce n'est pas le cas. Il y a de la capacité objectivement à certains endroits.

Un député Ve revient sur des éléments en lien avec la M 2746. Il rappelle qu'on a voté sur un transfert du droit de superficie de la Ville de Genève à un opérateur privé. La M 2746 demande que la Ville de Genève fasse la même chose avec le canton. Il a été évoqué l'agrandissement du parking du Mont-Blanc, mais il imagine qu'il y a des contraintes d'ingénierie. Ce parking est sur le domaine cantonal et il a été choisi de faire ça sur le territoire de la Ville de Genève. Il demande qui a fait ce choix.

M. Dal Busco répond qu'il n'en a aucune idée.

Un député S se souvient que Parkgest avait dit lors d'une audition avoir de plus en plus de peine à rentabiliser et à remplir le parking du Mont-Blanc et que construire un nouveau parking sous-terrain dans le même périmètre allait être compliqué. On voit qu'il y a de moins en moins de personnes en ville de Genève qui possèdent une voiture et que, avec le covid et de manière générale, des personnes vont vers la mobilité douce. Par ailleurs, le télétravail devrait se maintenir par rapport à l'avant-covid. On peut donc imaginer qu'en 2022, il n'y aura pas les mêmes chiffres qu'en 2019. Il relève que le département n'a pas évoqué ce que permet l'art. 7 LMCE, al. 4, lettre e, qui parle des dérogations au principe de compensation des places. Il estime qu'il

y a un certain nombre de places qu'on ne devrait même pas compenser et qui seraient en dérogation.

M. Widmer répond qu'il y a des dérogations qui sont encore imaginables mais, pour statuer sur les dérogations possibles, il faut avoir le projet. Si la rue de la Tour-Maitresse est piétonnisée, cela n'améliore pas grand-chose en termes de fluidité de transport individuel motorisé ou pour la sécurité des usagers. Il faudrait mener une analyse quand il y aura le projet. On pourrait considérer certaines places de la rue d'Italie et du boulevard Helvétique. Il faudrait faire une analyse des places qu'on peut compenser ainsi que de celles qui peuvent déroger à la compensation. Ce ne sont pas 10% de chaque projet qui peuvent ne pas être compensés, le potentiel de 10% est sur l'entier des places de la zone 2. Il est déterminé. Si un projet vient dans cinq ou dix ans en n'ayant pas la possibilité de compenser, il n'aura peut-être plus la possibilité de déroger. Il sait que, dans les argumentaires des opposants à Clé de Rive, il y avait cette part qui était mentionnée, mais elle est fausse. Comme on est au début du processus de réalisation de projet avec cet assouplissement, il y a encore un certain potentiel assez fort de l'ordre de 2000 places dans la zone 2, mais si on cumule les différents projets, on va peut-être grignoter ce potentiel de dérogation. L'esprit dans lequel a été fait ce règlement consistait à chercher d'abord à compenser quand c'est possible et à déroger si ça ne l'est pas.

Un député S rappelle qu'il y a eu une votation sur la LMCE largement acceptée ainsi qu'une votation largement acceptée à 58% qui reprenait la possibilité de dérogation en l'assouplissant, donc s'il y a une volonté politique sur ces 2000 places, on pourrait utiliser un certain nombre de ces places pour déroger à toute compensation si on veut aller rapidement sur un projet piéton et cyclable pour Clé de Rive.

Un député MCG relève qu'un député Ve a fait une remarque sur le coût des parkings. Il rappelle que la Fondation des parkings a adapté son offre précisément pour répondre à ces changements d'habitude. Il constate que le parking de Villereuse est presque tout le temps sous-occupé. Il pense qu'il est possible d'avoir une politique attractive en termes de coût pour favoriser ce report modal. En favorisant ce genre de politique de suppression des places notamment dans la rue d'Aoste, cela va dans le sens de diminuer des places dans cette zone sensible de Rive. Il pense que c'est une erreur de toucher les rues d'Italie et Pierre-Fatio, mais qu'il doit être possible, sans trop de difficulté, de piétonniser les petites rues, notamment la rue de la Tour-Maitresset, et de faire le report vers le parking de Villereuse ou le parking Saint-Antoine. Il trouve que ces petites rues-là devraient pouvoir être piétonnisées assez rapidement.

M. Widmer explique que, si on veut faire un projet de qualité, le projet de Clé de Rive avec l'arborisation et la piétonnisation a une grande qualité paysagère et urbanistique et ce n'est pas ce qui peut être fait à la Tour-Maîtresse ou à la rue du Prince.

Un député Ve demande si le département a un comparatif de la tarification dans les différents parkings pour les pendulaires et habitants entre les parkings publics et privés.

M. Widmer confirme qu'il y a une réflexion en cours sur la tarification du domaine public pour inciter les automobilistes à aller dans les parkings en ouvrage afin de libérer le parking en surface. En ce qui concerne le télétravail, le nombre de pendulaires va diminuer dans certains de ces parkings, mais ce n'est pas forcément des parkings qui proposaient beaucoup d'abonnements pour les pendulaires. Il ne faut pas oublier que les personnes qui travaillent à distance font plus de déplacements de loisirs, donc elles pourraient potentiellement revenir vers le centre-ville en voiture pour faire des achats.

Audition de la Ville de Genève, soit, pour elle, M^{me} Frédérique Perler, maire, et M. Nicolas Betty, chef du service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité

M^{me} Perler informe que M. Betty fera une présentation sur ce qui est en train de se faire à la Ville de Genève en lien avec ces deux motions. Au lendemain de la votation sur le projet Clé de Rive, elle a demandé au service du département de reprendre le projet de piétonnisation qui avait été formulé dans le cadre de la votation et d'examiner ce qui pouvait être gardé sans le parking. Parallèlement, il y a eu l'initiative 7 de la Ville de Genève pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé, et c'est à la faveur de ces deux éléments, puisque l'initiative municipale faisait suite à l'échec du parking de Clé de Rive qui faisait une proposition claire de périmètre dans l'initiative. Elle a demandé au département d'étudier les deux éléments en parallèle. L'initiative a été approuvée par le Conseil municipal le 30 novembre dernier, donc elle doit être mise en œuvre.

En ce qui concerne la M 2746, c'est un projet qui dit clairement que le canton reprendrait la main sur l'autonomie des communes. Elle rappelle que la Ville de Genève est propriétaire de son espace public et donc de son territoire. Dans la M 2745, il y a une demande de concrétiser un nouveau schéma de circulation, ce qui concerne l'OCT. Sur la question des aménagements provisoires, elle comprend tout à fait cette hypothèse, mais celle-ci exige des mesures constructives pour que ce soit lisible et confortable

pour la population, et notamment les piétons qui traversent ces espaces publics. Quand la Ville souhaite élargir un trottoir, c'est soumis à autorisation. Les aménagements provisoires ne sont pas si simples s'agissant de piétonner. L'initiative 7 a été acceptée et le Conseil administratif est chargé de présenter un projet de mise en œuvre. Il y a encore l'étude d'un projet de délibération pour financer les études et la mise en œuvre du périmètre de Rive.

M. Betty déclare que le périmètre de l'initiative 7 est bien plus large que le projet de départ de Clé de Rive. Le projet initial correspond à l'ensemble du périmètre qui figure à l'intérieur de la zone dessinée en rose (p. 3 – annexe 2) : soit 33 000 m² d'aménagements, comprenant la rue Pierre-Fatio, une partie du Cours de Rive, la rue d'Italie et les quelques rues qui s'y rapprochent. La suppression du parking souterrain se traduit par des émergences en moins sur l'espace public, ce qui redonne une marge de manœuvre pour dédier ces espaces à d'autres usages. Cela permet aussi la possibilité de conserver les arbres existants donc une amélioration du projet et une adaptation. Il y a en vert sur le plan (p. 5 – annexe 2) les arbres existants et, en jaune, ceux qui étaient prévus dans le projet. Il confirme l'intention de déplacer le marché sur la rue Pierre-Fatio. Cela conditionne l'aménagement de l'espace public sur ce périmètre et en périphérie côté lac du rond-point de Rive.

M. Betty explique que, pour remettre en place le marché actuel sur le boulevard Helvétique, et moyennant une reconfiguration des cases, il y a utilisation d'une partie des rues d'Aoste et Pierre-Fatio et, lorsqu'il y a tous les marchands, quelques stands se mettent en place autour du rond-point. Il y aura peut-être d'autres opportunités parce que la coupe (p. 8 – annexe 2) tenait compte d'émergences qui étaient dans la partie centrale, ce qui les a conduits à mettre une double plantation d'arbres, des zones de chalandise et de marchands. Il y aura peut-être d'autres opportunités et ces espaces pourront être réaménagés. Le projet initial était sur 165 emplacements redimensionnés de 3 × 3 m et, aujourd'hui, ils sont de 2 × 2 m. Pour la partie des transports en commun, c'est un secteur où il y a de nombreuses lignes qui fonctionnent en boucle autour du boulevard Helvétique. L'idée du projet de départ était de basculer l'ensemble des lignes passant par la rue Pierre-Fatio sur la rue d'Italie et donc d'écarter ce fonctionnement en giratoire, ce qui sous-entend d'utiliser la rue Ferdinand-Hodler et le Cours de Rive. Cet aspect doit être revérifié, parce que les transports ont changé. Cette analyse a été réalisée en 2018 et il y aura peut-être une discussion à avoir avec l'OCT. La relocalisation du pôle de transports en commun à la rue Italie est à confirmer ; il lui semble que c'est aujourd'hui la meilleure option.

En ce qui concerne les principes et régimes de circulation, ce serait un secteur piéton, excepté les rues qui supportent les transports collectifs, donc la rue d'Italie, le Cours de Rive et une partie de Ferdinand-Hodler. Pour être efficace, le périmètre en vert (p. 13 – annexe 2) correspond au projet initial avec le parking. Il considère que, moyennant une reprise et une adaptation, il peut être en capacité rapidement de déposer une autorisation de construire modificative. Un crédit de travaux doit être représenté devant le Conseil municipal après la réadaptation du projet, car le crédit qui avait été voté par le Conseil municipal a été annulé par le référendum. Il propose de séparer le reste du périmètre de piétonnisation en deux autres secteurs : un secteur Rôtisserie et un secteur Rues Basses. Il y a une recherche de définition du programme et des études préliminaires à réaliser pour identifier les axes. Il y a beaucoup de transports en commun dans ce secteur, des commerces et des livraisons conséquentes et régulières, et donc il est nécessaire de définir une approche préalable de ce qu'on veut réaliser sur quel périmètre, quelle rue piétonniser, comment laisser passer les transports publics, comment gérer les continuités modes doux et améliorer les continuités cycles.

M. Betty déclare qu'il est prévu d'adapter le projet existant du concours, de confirmer le pôle d'échange multimodal à la rue d'Italie, de délocaliser le marché sur la rue Pierre-Fatio et d'inclure le bas du boulevard Jaques-Dalcroze, la rue Ami-Lullin et l'entier du rond-point par rapport à l'initiative qui ne tenait pas compte du projet initial. Sur le secteur de la Rôtisserie, il s'agit d'engager un projet opérationnel visant à transformer rapidement cet espace en zone de rencontre ou piétonne. Préalablement à un aménagement, il semble nécessaire de s'interroger sur le fonctionnement des transports en commun, de définir de nouvelles modalités de gestion de la logistique et de voir l'issue des deux premiers périmètres.

En ce qui concerne la deuxième invite de la M 2746, la Ville est propriétaire de l'ensemble de son espace public sur son territoire. Une convention datée de 1936 lie le canton et la Ville sur une participation aux frais d'entretien des routes communales à caractère cantonal. En 2014 et en 2015, la Cour des comptes a fait deux rapports qui ont confirmé qu'en ville de Genève, 42,5 km de rues devaient être considérés comme à caractère cantonal et ont enjoint au canton et à la Ville de dénoncer la convention de 1936 considérant qu'elle était obsolète, car il y a des contreparties qui ne font plus sens. Depuis cette date-là, des discussions sont menées entre le canton et la Ville et, dans ce cadre-là, il n'y a pas eu de remise en cause de ces 42,5 km de rues à caractère cantonal. Il y a eu une prise de position qui vise à dire qu'il n'y a pas de transfert de propriété de la Ville au canton de ces rues, mais il y a une convention à définir sur ce que coûte l'entretien et la façon dont

doit s'organiser la prise en compte financière de celui-ci par le canton sur ces 42,5 km. Aujourd'hui, les rues concernées par le projet Clé de Rive ne sont pas dans ces 42,5 km à caractère cantonal. Pour la Ville, le projet Clé de Rive est une compétence communale et il n'y a pas lieu d'imaginer une reprise du projet par le canton.

Questions des députés

Un député S relève que, dans la M 2745, la quatrième invite demande au Conseil d'Etat d'engager une concertation avec la Ville de Genève afin de piétonniser le secteur de Clé de Rive. Il demande si cette concertation est engagée et s'il y a des objectifs communs ou si c'est plus compliqué.

M^{me} Perler répond que la Ville tient à collaborer efficacement avec le canton. Le contact est bien meilleur que lors de la précédente législature. L'approche est différente entre la Ville et le canton. Sur ce périmètre de Clé de Rive, c'est avec le département des infrastructures qu'il y a des contacts et les questions d'aménagement sont plutôt traitées par le département du territoire. Il y a de la part de ces départements une volonté d'être plus transversaux. La Ville se heurte à des questions de circulation, notamment avec les transports publics qui sont financés par le canton et qui, dès lors, sont extrêmement exigeants. Les aménagements en ville deviennent très coûteux en raison des exigences des uns et des autres. En donnant plus d'espace aux transports publics, on donne plus d'espace de déambulation aux piétons et, dans ce sens-là, le Grand Conseil pourrait être un soutien efficace à la Ville de Genève au niveau des exigences sur des boucles de rebroussement, par exemple. M^{me} Perler a régulièrement de séances avec le département des infrastructures et il y a eu une demande du canton pour savoir ce que la Ville comptait faire au lendemain de la votation de Clé de Rive.

M^{me} Perler s'est tout de suite mise au travail sachant que l'initiative a été validée par le Conseil municipal et le Conseil d'Etat. L'approche du canton est plus dans une vision de contrainte sur les endroits où vont pouvoir passer les transports individuels motorisés en fonction d'une potentielle piétonnisation et ça donne lieu à des reports et à des contraintes. La vision cantonale est de préserver avec la moyenne ceinture une circulation des transports individuels motorisés plutôt que de miser sur des espaces publics de qualité et de considérer que, dans le centre-ville et dans les communes périphériques, il y a une nécessité d'apaisement du trafic qui est importante. Cette nécessité est prise en compte dans le discours, car il y a tout de même une ceinture urbaine qui est en train de se faire. La vision de la Ville est de considérer que les habitants de la Ville de Genève sont à 46% sans véhicule

motorisé et que la priorité doit être redonnée aux piétons et à la mobilité douce, en considérant l'investissement important du canton dans les transports publics qui doit pouvoir être rentabilisé de manière efficace et la vitesse commerciale doit pouvoir augmenter. Pour cela, il y a tout un travail à faire et une vision et des principes doivent pouvoir se rencontrer.

M. Betty rappelle que le projet avec le parking a été fait il y a quelque temps et il y avait un accord sur le fonctionnement entre les services cantonaux et communaux. Ce travail n'a pas été repris car il attend d'avoir une orientation du Conseil municipal pour savoir si les éléments fondamentaux sont confirmés. Il suppose que ce positionnement va arriver rapidement. En ce qui concerne la mise à jour du plan des transports, il faut qu'il vérifie que dans les projets de planification de l'évolution des transports par l'OCT et les TPG, c'est d'actualité et conforme.

Le député S demande ce qu'il en est des autorisations de construire. Il demande si elles sont également caduques et si le périmètre vert pourrait être réalisé en 2023.

M. Betty répond que les autorisations de la Ville sont en force et qu'elles ont été prolongées. Elles peuvent l'être encore une fois. Le périmètre vert devrait être réalisé en 2023-2024.

M^{me} Perler répond par l'affirmative à la question du député S de savoir s'il est prévu d'avoir des places compensées dans les parkings de la Gérance immobilière de la Ville de Genève. Les chiffres donnés par le canton, quand on discute de piétonnisation, ne sont pas les mêmes que ceux du département qui diffèrent aussi des chiffres du Conseil municipal. Les compensations articulées dans le cadre de Clé de Rive étaient articulées dans le cadre du projet comprenant la construction du parking. Aujourd'hui, il n'y a plus de construction d'un parking de 500 places, donc ça change la donne, mais il y a une nouvelle loi de compensation. Elle a le sentiment qu'elle saura combien de places il faudra compenser quand les autorisations auront été déposées.

M. Betty ajoute qu'à la rue d'Italie, on pourrait supprimer des places de stationnement en application de la LMCE et de la modification légale qu'il y a eu en septembre 2020 qui permet de ne pas compenser en considérant qu'on fluidifie le déplacement des transports collectifs. En termes de stationnement, il faut définir quel projet on fait, sur quel périmètre, et distinguer les places qui peuvent être compensées des places à supprimer. Le travail est à faire.

Le député S demande si la Ville a prévu à terme de faire une piste cyclable sur la rue du Rhône avec un contresens cyclable.

M. Betty répond que cela fait partie des discussions que la Ville de Genève a en ce moment avec l'OCT dans le cadre d'une taskforce vélo 2. Un axe fort est à trouver entre la place de Neuve, la place Bel-Air et le quai Gustave-Ador.

Un député UDC a une question par rapport à la rue d'Italie, car si les bus doivent passer, les places de parking pour voitures seront supprimées. Les négociations avec les TPG et l'OCT datent de 2017-2018. Il demande si les auditionnés ont relancé l'OCT et les TPG pour que les transports publics puissent passer à la rue d'Italie.

M. Betty répond qu'ils n'ont pas repris le projet formellement. Ils ne se sont pas remis autour de la table avec ces partenaires. C'était un acquis entre les TPG, l'OCT et la Ville de Genève.

M^{me} Perler ajoute que, pour réinterroger les acteurs concernés, il faut que l'initiative soit validée par le Conseil municipal et il faut le vote d'un crédit. Ce projet de délibération devrait être voté lors de la session de janvier 2022.

Le président comprend que les auditionnés présentent un plan idéal du point de vue de la Ville de Genève mais que, pour l'instant, ils ne peuvent pas dire s'il est réaliste en fonction de la loi sur la compensation, y compris avec la nouvelle mouture de 2020. Il comprend qu'ils ne sont pas au clair sur le nombre de places qui vont pouvoir être compensées et que ce plan n'est pas encore abouti à ce stade.

M. Betty répond que ce n'est pas tout à fait ça. Il y avait un projet qui supprimait des places dont la compensation se faisait dans un parking souterrain. Il faut qu'on leur confirme qu'on part bien sur le même projet. Ce n'est pas le même projet car, comme il n'y a plus de parking, il y a des espaces en surface qui sont rendus libres. Il a demandé au Conseil municipal de confirmer quel projet sera fait. Il a proposé de reprendre le projet qui était porté par tout le monde et de faire les petites adaptations en tenant compte du fait qu'il n'y a plus de parking. Ensuite, depuis 2018, les enjeux ont évolué et, sur les transports publics, il faut mettre à jour le projet notamment sur la rue d'Italie où il y avait des arrêts de lignes qui arrivent de l'extérieur de la ville où les bus faisaient une pause et repartaient, ce qui sous-entendait que les autres bus qui arrivent puissent les doubler. Il y a des petits ajustements à réaliser et, pour cela, il faut une validation du Conseil municipal et de l'argent d'étude supplémentaire qui arriverait par le projet de délibération qui est aujourd'hui au Conseil municipal. Il évoque le souhait de revoir le projet sous l'angle du végétal. A partir de là, il pourra identifier le nouveau projet et définir le nombre de places de stationnement qui sont à supprimer et comment elles seront supprimées.

Le président imagine que les places qui doivent être éliminées peuvent être quantifiées facilement.

M. Betty répond que le projet va évoluer. Dans le projet initial, on supprimait des places pour le marché ; or, si aujourd'hui la suppression des émergences permet de ne plus avoir besoin de certaines places, on gardera peut-être des places de livraison et, par voie de conséquence, le nombre de places à supprimer du projet d'hier ne sera pas celui de demain. Ce sont des petits ajustements qui permettront de déterminer le nombre de places à supprimer.

Le président estime qu'il y a un risque qu'ils fassent tout un travail avec un risque qu'il n'y ait pas les places à supprimer.

M. Betty précise que les comptabilisations faites par le canton confirment la possibilité de compenser. Il ne peut cependant pas répondre à la question du président concernant le nombre de places qui peuvent être supprimées selon les calculs de la Ville, car il n'a pas les chiffres avec lui aujourd'hui.

Le président trouve que les explications de son préopinant ne sont pas claires.

M^{me} Perler explique que le Conseil municipal a annoncé que 200 places pouvaient être supprimées. Le Conseil d'Etat articule des chiffres qui sont inférieurs et le Conseil administratif ne va pas articuler de chiffres tant qu'il n'a pas compté ce qu'il fallait comme suppression de places en fonction de la réadaptation du projet.

Le président relève que la Ville de Genève est une commune, mais qu'on ne peut pas faire abstraction du fait que c'est le centre névralgique du canton et que c'est un nœud en termes de transport. Il estime que la question de la qualité de vie des habitants doit être mise en balance avec la nécessité d'avoir une circulation au sein du canton avec des gens qui se déplacent de part et d'autre et qui vont devoir passer par la ville de Genève. Il demande dans quelle mesure la Ville de Genève prend en compte de ces impondérables, c'est-à-dire les intérêts des autres communes et du canton dans la nécessité de pouvoir circuler à Genève.

M^{me} Perler répond que la ville de Genève a été construite autour du transport individuel motorisé depuis plus de 60 ans et il s'agit aujourd'hui de redistribuer l'espace public différemment pour laisser suffisamment de place aux piétons, aux vélos, au transport professionnel et aux PME. En réaménageant les voiries différemment, on permet de fluidifier le trafic. Elle revendique par ailleurs le 30 km/h de jour comme de nuit. Il y aura toujours des artisans et des travailleurs professionnels qui ont besoin de circuler en ville. Dans ce périmètre, l'initiative demande de piétonniser le périmètre de

Rive. Il n'y aura pas d'automobile qui passera dans ce périmètre qui sera piétonnisé. Le canton a mis en place, avec la ceinture urbaine, des axes qui permettent aux personnes qui sont en dehors du centre-ville de se déplacer si nécessaire. Le principe est d'éviter la voiture en ville et d'utiliser les infrastructures de qualité qui ont été mises en place.

Le président comprend que M^{me} Perler considère que ces quartiers doivent redevenir intégralement piétons et que les problématiques que ça peut générer pour le canton ne la concernent pas.

M^{me} Perler répond qu'une initiative populaire municipale a été validée par ledit Conseil et qu'il y a une forte attente des habitants de la Ville de Genève que des espaces publics leur soient rendus. Le Conseil administratif a la charge de mettre en œuvre cette initiative et il va le faire en concertation avec les transports publics et l'OCT.

Un député MCG trouve que l'on peut joindre la piétonnisation d'un endroit dense et maintenir la circulation. Il suffit de passer en tranchée couverte depuis le bas de Jaques-Dalcroze jusqu'à Pierre-Fatio. La Ville de Genève n'existe que depuis 1934 et elle a été mise en place pour supprimer des conflits entre des plus petites communes et, là, on se retrouve avec un monstre qui bloque l'ensemble du transit intercommunal à l'échelle du canton, car c'est la Ville qui tient le verrou. Si on sort des dogmes, on arrive à trouver des solutions qui marient les intérêts. Il demande la position de la Ville de Genève sur cette idée-là.

M^{me} Perler comprend que l'idée de son préopinant est que les personnes qui ont besoin de circuler en automobile puissent continuer à traverser ce périmètre.

Le député MCG souligne qu'il n'est pas opposé à la piétonnisation, mais quand on est aux affaires, on défend l'ensemble. L'intérêt général est de faire un transit le moins perturbant possible pour la mobilité collective afin de joindre les deux intérêts, c'est-à-dire augmenter le nœud de transport public, maintenir le marché à Pierre-Fatio et protéger les intérêts de ceux qui doivent pouvoir rejoindre d'autres quartiers de la ville depuis les quais. Il estime que c'est négliger les intérêts des habitants d'une partie du canton. Il parle de l'intérêt général de l'ensemble de la population. Il pense que la tranchée couverte permet de joindre les deux intérêts et il aimerait connaître la position de M^{me} Perler sur ce sujet.

M^{me} Perler précise qu'il n'y a pas de velléité de pénaliser certains mais d'arrêter de pénaliser les piétons, les cyclistes, les artisans et les personnes à mobilité réduite ; ce sont eux la priorité. Elle répond qu'une tranchée

couverte ne paraît pas envisageable. C'est un chantier immense et elle n'est pas certaine que ce soit une solution praticable à court terme et peu onéreuse.

Un député PDC estime qu'une des principales nuisances sonores est le bruit d'un bus à l'arrêt et au démarrage. Il demande si la Ville met la pression aux TPG pour qu'ils passent à l'électrique et afin que ce bruit qui dérange les habitants puisse être amélioré avant l'horizon 2030.

M^{me} Perler reçoit beaucoup de demandes et de plaintes à ce sujet, mais la Ville n'a pas la qualité pour mettre la pression suggérée sur les TPG. Par contre, les députés ont la compétence et la capacité de mettre la pression sur les transports publics pour qu'ils adoptent l'électromobilité ou d'autres mesures pour limiter les nuisances.

Le député PDC demande s'il est possible de chiffrer la proportion d'habitants par rapport aux surfaces commerciales. Il y a surtout beaucoup de commerces et des bureaux et il ne voit pas un habitant de Plainpalais qui va descendre se promener ici car c'est devenu soudainement vert.

M^{me} Perler répond qu'elle ne peut pas présager de l'avenir et de la circulation des habitants. Néanmoins, depuis qu'il y a un marché le dimanche à Plainpalais, il y a énormément de monde qui s'y déplace. On peut imaginer que tout nouvel espace convivial et commercial attire du monde.

Discussions de la commission

Le président indique à M. Widmer que M^{me} Perler, maire de la Ville de Genève, a été entendue et qu'elle a présenté un projet de piétonnisation de Rive. Il souhaiterait avoir un point de situation et savoir où en sont les discussions avec le canton à ce sujet.

M. Widmer indique que, suite à la présentation de la Ville de Genève, le département est satisfait de voir que la Ville travaille sur ce projet. Il rappelle que M. Dal Busco avait proposé à la Ville immédiatement après la votation de déterminer ce qui pouvait être piétonnisé, mais sans le projet de parking. M. Dal Busco et lui-même étaient convaincus qu'il ne servirait à rien de présenter à nouveau un projet de parking à cet endroit-là. Ils étaient favorables au projet de parking, mais la population n'en veut pas, et la population ne s'est pas prononcée contre la piétonnisation.

Le souhait était que la Ville puisse développer des projets tactiques de petits aménagements avec comme but de faire des gains rapides et des aménagements à moindres frais. Visiblement, la Ville n'y est pas favorable alors que le département pense que c'est toujours une bonne solution. Il convient de préciser que M. Betty avait indiqué que l'autorisation de construire était en force. Il conviendra de vérifier, du point de vue de la

procédure, si le fait que le parking tombe n'a pas pour conséquence qu'il faille redéposer un projet.

Le département est d'accord de travailler sur un projet de piétonnisation et les éléments prévus dans le projet Clé de Rive avec un grand giratoire pour les transports collectifs passant par les Glacis-de-Rive, Hodler et la rue d'Italie pour éviter le centre du Cours de Rive et de Pierre-Fatio. Ils tiennent énormément à la boucle de tram qu'il était prévu de simplifier. Pour eux, cela a une importance cruciale en termes d'exploitation, car cela sert non seulement aux trams venant des Rues Basses pour rebrousser à cet endroit-là mais aussi à tous les trams qui viennent de Thônex, Chêne-Bourg ou Annemasse, sachant que les options actuelles pour rebrousser ne permettent pas de repartir en direction d'Annemasse. Ce serait une forte amélioration. Il serait préférable d'éviter les tiroirs avec des voies de stockage en écartant les lignes de tram pour que le tram puisse repartir dans l'autre sens. Ce n'est pas forcément élégant au niveau de l'aménagement urbain.

Ils tiennent à un espace public de qualité. Il y a un enjeu à créer quelque chose à l'image de Genève et ceci dans le respect du principe de compensation. La Ville de Genève a également évoqué les dérogations possibles avec l'assouplissement de la loi sur la compensation. Cependant, si des possibilités de compensation existent, il faut remplir ces conditions de compensation avant de réfléchir à comment y déroger. Il y a des possibilités de dérogation sur la rue d'Italie par exemple, mais cela dépendra du projet global.

Concernant le report de trafic qu'il y aura par rapport au trafic actuel qui passe à Cours de Rive ou Pierre-Fatio ou encore rue d'Italie, il faudra que les éléments qui avaient été mentionnés en termes d'amélioration des capacités sur le boulevard Helvétique via des suppressions de stationnement soient aussi opérés, pour ne pas impacter le U lacustre. Ils sont en attente de la Ville de Genève pour qu'elle lance le travail concret sur ce dossier.

Un député UDC indique que les transports publics devront passer par la rue d'Italie et il se demande si les véhicules pourront continuer de circuler sur Ferdinand-Hodler. Il a compris que les rues de la Rôtisserie et du Rhône seraient fermées.

M. Widmer répond qu'il n'y avait pas d'interdiction de trafic individuel sur Ferdinand-Hodler dans le premier projet. L'accès par la rue de la Rôtisserie était possible. Il n'y avait pas de projet de fermer cette rue à la circulation. Il y a des places de parking, et notamment des places de parking privées, à la rue de la Rôtisserie. Si la Ville veut rediscuter de ceci et aller vers une piétonnisation complète de la rue de la Rôtisserie, il s'agirait alors

d'un autre projet, mais jusqu'à présent il s'agissait d'une zone de rencontre. La fermeture de la rue du Rhône n'est pas prévue sachant qu'il y a beaucoup de bus qui passent ainsi que de nombreuses livraisons.

Il rappelle les mesures prises en vue de la réduction du trafic sur la place Bel-Air en renforçant le dispositif depuis la place du Rhône. Pour le département, ce sont des aménagements qui conviennent et il n'y a pas de volonté de fermer complètement la rue du Rhône à la circulation.

Le député UDC déclare que, selon lui, l'une des raisons principales de l'échec de Clé de Rive est le fait que les TPG, lorsqu'ils sont venus présenter le projet à la Ville de Genève, n'ont pas été très clairs et sont restés dans le flou. Il se demande s'il y a eu un retour des TPG depuis, sachant que cela date d'un an environ.

M. Widmer rappelle que les TPG sont les exploitants du réseau, mais que c'est le département qui en définit la configuration. En l'occurrence, sur le projet Clé de Rive, ils ont été associés au groupe de travail et ils ont été consultés sur le fait de déplacer le pôle de transports collectifs. Il y avait aussi une volonté de donner plus d'air au secteur Clé de Rive. C'est pour cette raison qu'il était prévu que des transports collectifs passent par le haut, rue Ferdinand-Hodler. Ces éléments ont été vus avec les TPG et, dans le cadre du préavis sur les autorisations de construire, ils n'ont pas manifesté d'opposition. Ce travail se fait en commun, mais ce ne sont pas les TPG qui décident et qui pilotent le projet.

Le député UDC mentionne que tout va passer par la rue d'Italie et il se demande comment va se mettre en place la compensation. Il rappelle que 46 places étaient prévues au parking Saint-Antoine et il se demande s'il s'agit d'enlever des places de la rue d'Italie pour les mettre à Saint-Antoine.

M. Widmer indique que 152 places avaient été annoncées comme disponibles pour la compensation en 2021 dans le périmètre autour de Rive lors de l'audition du DI, mais la question de la dérogation dépendra du projet. Si les seules places supprimées sont celles qui sont dans la rue d'Italie et qu'il y a 150 places disponibles dans le périmètre, ces places seront compensées.

En revanche, s'il y a 150 places disponibles aux alentours et que le projet supprime 200 places, pour les 150 qu'on peut compenser, on les compense et, pour les 50 qu'on n'arrive pas à compenser, on applique la dérogation avec la possibilité laissée par la loi pour autant que les critères soient respectés. L'objectif n'est pas de recourir à l'exception mais de compenser dès que cela peut être fait.

Un député S se déclare très étonné d'entendre la Ville qui dit que le travail se fait et que le canton est informé, mais que cela pourrait être

amélioré, et que le département indique qu'il est content d'apprendre que la Ville travaille là-dessus. Il se demande pourquoi la Ville et le canton ne travaillent pas davantage ensemble pour échanger toutes les informations et aller de l'avant. Il remarque que M. Widmer a indiqué attendre le projet global de la Ville avant d'aller de l'avant. Il revient sur les compensations de la zone II et se demande s'il ne faudrait pas davantage travailler ensemble, notamment sur ce point. Il pense ne pas être le seul à penser que la Ville et le canton devraient travailler ensemble.

M. Widmer abonde dans le sens du député S.

Le député S déclare que la Ville a fait une remarque sur le prix de la boucle des TPG. Il se demande qui doit payer la boucle dans le cadre d'un projet avec la Ville.

M. Widmer déclare que le canton finance l'infrastructure ferroviaire et, ensuite, cela dépend de la configuration de l'espace public. Ce qui est dans le site tram est pris par le canton et ce qui concerne le génie civil des arrêts est réparti à 50/50 entre le canton et communes. Lorsqu'il y a un projet façade à façade, il y a une clé de répartition et la commune paie entre 50 et 100%. La nouvelle loi votée au mois de juin donne la possibilité au canton de financer sur le domaine communal. La nouvelle boucle de tram ne coûtera pas bien plus cher à la Ville que ce qui est présenté dans le projet lauréat de l'architecte, il y avait un projet d'anneau pour tenir les lignes de contact et ceci était pris en charge par le canton et la Ville sachant que cela améliore les lignes de contact. Cela entraine plus ou moins dans l'infrastructure du tram. S'il n'y a pas la boucle de tram, il n'est pas certain que le canton paie.

Le député S se demande si un groupe de travail existe actuellement ou s'il va être créé. Il se demande si la Ville va construire les abris là où les rails seront placés par le canton.

M. Widmer expose qu'il y avait trois parties d'autorisations de construire contenues dans les deux autorisations délivrées (parking, espaces publics, tram) et il avait été convenu avec la Confédération qu'il n'y avait pas de procédure fédérale pour le site tram, ce dernier étant inclus dans la procédure cantonale d'espaces publics. En effet, si c'est une part réduite du projet, c'est une procédure de rang cantonal. Ils ont collaboré de manière efficace avec la Ville pour l'élaboration de ce projet, notamment sur la structure de l'anneau, etc. Le travail a déjà été fait et il s'agirait de le mettre en œuvre et de le republier tel qu'il a été prévu.

M. Widmer confirme au député S que cela figure bien dans les planifications.

Le député S remarque que la Ville semble attendre un retour du canton en ce qui concerne la rue d'Italie et sa restructuration. L'objectif pour avancer rapidement est de définir qui attend quoi de qui.

M. Widmer déclare que les éléments qui ont changé avec le covid sont la charge de trafic TIM qui a été modifiée et la mobilité douce, mais le besoin d'accéder en transports collectifs au centre-ville est toujours aussi important, notamment dans le cadre des projets sur l'urgence climatique. Cela reste donc d'actualité. Il n'y a pas de nouvelle ligne de transports collectifs prévue dans le périmètre mais plutôt des adaptations. Ils sont toujours favorables à ce projet sur la rue d'Italie en tant que pôle de transports collectifs. Sur le ping-pong évoqué entre la Ville et le canton, la Ville devait peut-être attendre de savoir si le Conseil municipal allait entrer en matière. Il confirme qu'ils sont dans les starting-blocks pour travailler avec M^{me} Perler et la Ville de Genève.

Le député S se demande si cela signifie que l'échéance 2023 est envisageable en ce qui concerne la 1^{re} phase.

M. Widmer indique que le dossier d'autorisation de construire était arrivé à son terme et avait abouti. Il n'y a pas de problème de son côté pour mettre en œuvre le projet dès que possible. S'il n'y a pas de modification fondamentale à apporter, cela semble envisageable dans le délai annoncé par la Ville.

Un député MCG se demande où seront placées les stations de taxis.

M. Widmer déclare qu'elles devaient se trouver à la rue du Rhône, sauf erreur. Il précise que cela figure dans le plan d'autorisation de construire. Il peut éventuellement transmettre le plan pour que les députés puissent voir où sont situées précisément les places de taxis. Dans son souvenir, elles étaient situées le plus près possible du périmètre.

M. Widmer répond au président qu'il n'avait pas connaissance de la présentation faite par la Ville de Genève, mais que la proposition lui semble bonne si elle va dans le sens de mettre en œuvre ce qui était prévu dans l'autorisation de construire du projet de Clé de Rive. Le fait de séparer en trois périmètres en commençant par les espaces publics de Rive pour ensuite réfléchir au périmètre de la rue du Rhône et de la rue de la Rôtisserie lui semble assez pragmatique. Le seul doute du département en lien avec cette présentation était cette hypothèse de nouvelle discussion du schéma global des transports collectifs au centre-ville.

Le président a l'impression que ce projet a été fait pour satisfaire les besoins des résidents de la Ville de Genève mais pas les utilisateurs externes. Il se demande si ce plan est réaliste en termes de circulation routière.

M. Widmer confirme que, dans le fonctionnement prévu avec Clé de Rive, le report de trafic se faisait sur le boulevard Helvétique, et si les adaptations prévues sur le boulevard Helvétique sont maintenues, cela devrait fonctionner. Il est clair que les places de parking prévues permettaient d'avoir une orientation plus directe sur les places de stationnement disponibles (parking Clé de Rive ou parking du Mont-Blanc). Il sera un peu plus compliqué de trouver une place de stationnement et c'est pour ceci qu'il est important que l'accès en transports publics soit maintenu.

Un député S remercie le département pour les éléments fournis durant les auditions. Pour le PS, il est important d'aller de l'avant rapidement avec un projet de piétonnisation du rond-point de Rive avec les rues qui sont mentionnées dans la motion 2745. Il est pour donner un signal clair, positif et constructif à la Ville de Genève pour aller de l'avant, pour travailler ensemble pour la piétonnisation et faire en sorte que l'hypercentre soit plus agréable pour les gens. Il s'agit d'en faire un attrait pour les commerçants et commerçantes. Ce n'est pas seulement pour les habitantes et les habitants du rond-point de Rive et des alentours mais pour l'ensemble du Grand Genève qui vient se restaurer et faire ses courses autour de ce rond-point. Il soutiendra la motion 2745 et refusera la motion 2746.

Un député MCG n'est pas opposé à la piétonnisation de cet espace, mais il est opposé à la suppression de la radiale qui permet de relier le quai de la rive gauche vers le quartier de Plainpalais. Il voudrait entendre quelqu'un qui parle de la possibilité et du coût de faire une tranchée couverte pour ne pas altérer la radiale. Cela éviterait de détruire les grands arbres dans le bas la rue Pierre-Fatio, entre François-Versonnex et le quai. Il souhaite entendre des personnes qui ont la compétence pour envisager cette possibilité, étant précisé que c'est la seule condition à laquelle il est d'accord avec la piétonnisation.

Un député UDC soutient la proposition d'entendre le département avec des spécialistes. Lors de l'audition de M^{me} Perler, il a été effaré de voir que la Ville envisageait de piétonniser les rues de la Rôtisserie et du Rhône. Il pense qu'il faudra piétonniser d'une manière ou d'une autre, mais il faut permettre un trafic de transit pour les livraisons et ne pas fermer le centre-ville. Il faut maintenir des pénétrantes. Il souhaite avoir un plan d'ensemble de ce qui est prévu dans le quartier et il serait bien que le département vienne avec une présentation solide, précise et réaliste intégrant la question de la compensation à la rue d'Italie.

M. Favre ne voit pas ce que le département pourrait présenter d'autre. Il y avait le projet de Clé de Rive de base avec la Ville. Le département est ouvert pour autant que les procédures soient faites et que le principe du

stationnement soit respecté. Le canton n'a pas de plan de piétonnisation à la place de la Ville. Le département avait évoqué des possibilités, mais il faut maintenant laisser la Ville faire son projet, l'accompagner, être attentif aux aspects du stationnement et des transports publics, au rebroussement des trams et au fait qu'il y aura des terminus. C'est de la compétence des communes de faire ce genre de projets. M. Favre est emprunté pour présenter quelque chose à ce sujet.

Le président rappelle qu'il y a la question de la tranchée couverte.

M. Widmer indique que M. Barthassat avait posé la même question au début de la réflexion sur Clé de Rive mais plutôt sur le boulevard Helvétique. Du côté des boulevards Dalcroze ou Helvétique, il y a de la pente, donc pour respecter les pourcentages maximaux, il faudrait faire commencer la tranchée bien en amont. Dans le projet imaginé, on était au-delà de Hodler. Il faut passer sous le tram, donc la trémie doit être assez profonde. Sous la rue Pierre-Fatio, il y a un collecteur d'eaux usées très compliqué à déplacer, puis il faudrait ressortir. Le périmètre entre la rue du Rhône et le quai Gustave-Ador ne serait pas le plus simple. Cela ferait des trémies monumentales en plein cœur du centre-ville. On ne serait pas dans un projet de piétonnisation mais dans un endroit fortement impacté par les trémies d'entrée et de sortie d'une telle tranchée. Le magistrat précédent avait décidé d'abandonner cette option.

Une députée Ve indique que les Verts et les Vertes souhaitent voter ces motions aujourd'hui. Tant qu'il n'y a pas une explication qui va dans le sens de ses collègues MCG et UDC, il faudrait continuer de travailler. Il existe des exemples de piétonnisation qui n'ont pas tué le centre-ville mais qui l'ont rendu plus attrayant. Pour le MCG qui veut mettre la population locale en avant, c'est un des arguments clés qui devrait faire pencher la balance pour la motion du PS. Elle souhaite voter rapidement pour éviter de perdre du temps. Peu important les explications qui seront données par des professionnels, les positions ne vont pas changer.

Un député UDC rappelle que le peuple a voté pour la complémentarité des moyens de transport. Le groupe UDC n'est pas opposé à la piétonnisation de Rive sur le principe. A la Ville de Genève, le groupe municipal n'a pas voté contre l'IN 7 ce qui montre l'ouverture de l'UDC. Il veut que les voitures puissent circuler, que les entreprises puissent continuer à travailler et qu'il y ait des places de livraison pour décharger. Il rappelle qu'en ville de Genève, le peuple a refusé en votation 50 rues piétonnes. Concernant le collecteur d'eaux usées, il aurait dû être déplacé sous la rue d'Italie ; il demande si c'est une possibilité et combien cela coûterait.

Un député MCG estime qu'à cause du parking de Clé de Rive, il fallait déplacer cette canalisation jusqu'à la rue d'Italie. Il veut entendre des spécialistes pour savoir si c'est possible moins loin.

M. Widmer précise que c'est une canalisation de 1500 et il confirme que c'est le seul accès.

Le député MCG pense que l'on doit exposer cette possibilité. Il est favorable à la piétonnisation, mais il rappelle que le libre choix du mode de transport est constitutionnel au même titre que l'obligation de veiller à la fluidité des trafics. Il ne connaissait pas l'éventualité de passer sous le boulevard Helvétique et il lui semblait qu'il était plus simple de passer sous Rive. Cela mérite que la commission entende des spécialistes sur le sujet. Il trouve que c'est une erreur de vouloir passer cela en force et qu'il faut trouver une solution qui convienne à tous les usagers de la route. Il est favorable à la pacification de cette partie de la ville.

Une députée Ve indique qu'elle sait que la constitution donne le libre choix du mode de transport, mais ce n'est pas parce qu'on est libre d'avoir le choix du mode de transport que l'Etat doit garantir une place parking au centre-ville. Elle relève que son collègue MCG veut une piétonnisation mais avec des cautèles, et sa position est figée. Elle trouve que c'est dommage et elle veut aller de l'avant.

Un député S précise que le libre choix du mode de transport ne veut pas dire qu'on peut utiliser n'importe quel mode de transport à n'importe quel endroit. Pour le PS, il est exclu de piétonniser Rive en creusant une tranchée avec des trémies affreuses. C'est une aberration en termes de mobilité. Il signale que, dans tous les projets, les places de livraison sont maintenues voire augmentées. Le MCG et l'UDC disent qu'il faut écouter le peuple. Le projet de Clé de Rive est discuté depuis dix ans. Le résultat a été très clair et les gens veulent piétonniser le centre-ville, mais ils ne veulent pas d'un nouveau grand parking souterrain. Il pense qu'il faut avancer en écoutant la volonté de la population et de la majorité de la Ville de Genève qui ne veut pas exclure la voiture de la zone mais réserver une partie du rond-point aux piétons, à la mobilité douce et aux transports publics.

M. Favre indique que ce n'est pas le canton qui va imposer à la Ville de construire quelque chose sur son territoire. Quelles que soient les variantes retenues, le canton veillera à ce que les charges de trafic permettent de circuler autour de ce projet, à ce que le principe de compensation soit respecté et à ce que les transports publics ne soient pas pénalisés. Le rôle du canton dans ce projet s'arrête là et ce n'est pas le canton qui peut imposer des projets à la Ville de Genève sur son territoire.

Un député UDC relève qu'à la première invite de la M 2745, il est indiqué que le Grand Conseil 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) ». Il demande au département quel est ce nouveau schéma de circulation.

M. Favre répond que la Ville a présenté le nouveau projet Clé de Rive en commission, mais il faut maintenant analyser les choses. Il ne sait pas ce que signifie le « nouveau schéma de circulation ». Il ne sait pas encore ce que la Ville va sortir exactement comme projet.

M. Widmer indique que les motionnaires veulent dire que le schéma de circulation inclus dans le projet doit être mis en application, c'est-à-dire mettre en place une zone de rencontre sur la partie basse de Dalcroze, mettre une rue piétonne sur Pierre-Fatio jusqu'à la rue du Rhône et réserver la rue d'Italie aux bus et aux vélos. Le département s'était mis d'accord avec la Ville sur les éléments qui faisaient partie du projet Clé de Rive.

Un député PLR estime qu'il est prématuré de voter, car il n'a pas le sentiment que le projet est suffisamment mûr pour faire l'objet d'un vote. Il rappelle que l'expression de la volonté populaire ne souffre pas d'une quelconque géométrie variable. Le peuple a refusé le projet de Clé de Rive et il faut respecter cette décision. Le 23 septembre 2012, un projet de la Ville de Genève qui voulait piétonniser Rive avait été refusé à hauteur de 57%. Il ne faut pas interpréter le projet de Clé de Rive comme un blanc-seing en faveur de la piétonnisation de ce secteur. On ne doit pas mélanger ces deux projets. Si on en venait aujourd'hui à présenter un projet de piétonnisation aux habitants de la Ville de Genève, rien n'indique qu'il serait accepté. Il pense qu'il faut accepter la proposition d'audition de son collègue MCG afin de discuter de la faisabilité de ce projet.

Le président relève qu'il a cru comprendre que le département avait été au bout de ses précisions. Il demande néanmoins si celui-ci peut revenir avec des précisions pour que la commission puisse procéder à un vote plus éclairé.

Le député S demande à son collègue MCG s'il peut préciser sa demande d'audition. Il a compris que le département venait au bout de ce qu'il pouvait présenter et si son collègue souhaite entendre les personnes qui ont fait la tranchée couverte de Vésenaz, par exemple, pour savoir si on peut faire la même sur le rond-point de Rive, il s'y oppose. L'idée n'est pas de faire traîner les débats, mais il propose de voter à la rentrée.

Le député MCG salue ce geste qui lui permettra de faire les investigations nécessaires pour proposer les auditions pertinentes. Il va utiliser ce temps

pour trouver les personnes ad hoc pour être entendues, que ce soient des privés ou l'Etat. La tranchée couverte de Vérenaz a totalement pacifié la zone. Il souhaite que l'on puisse continuer à utiliser des radiales afin de transiter d'un quartier à l'autre sans pour autant perturber le trafic piéton.

Le président retient de l'audition de la Ville de Genève qu'elle ne tient pas compte du fait que c'est un noyau central en termes de trafic. Il n'y avait dans la présentation de la magistrature qu'une volonté de réfléchir en termes de Ville de Genève exclusivement sans réfléchir à l'impact pour le reste du canton. Il trouve que la Ville de Genève avance sur ce sujet sans vraiment se coordonner avec le canton. Il aurait aimé un retour plus clair sur la façon dont le département entend mener ce projet et infléchir les projets de la Ville de Genève sachant qu'on ne peut pas imaginer une piétonnisation de Rive aussi ambitieuse que celle du projet de Rive puisqu'il y avait un parking. Il aimerait que le département fasse une présentation plus affinée.

M. Favre répond que le canton applique la LMCE. La LMCE prévoit une piétonnisation dans les zones de l'hypercentre. Il y a deux projets majeurs : un projet majeur sur la rive droite autour de Cornavin et le projet autour de Rive. La LMCE encourage la pacification des zones I et elle spécifie que les zones I doivent favoriser aussi la circulation et la mobilité et des piétons. La piétonnisation ne peut pas se décréter. Elle répond à un certain nombre de schémas, car un principe de compensation continue à exister et il y a des dérogations à la LMCE qui sont plus souples et permettent d'envisager si on fait des aménagements en lien avec la fluidité ou la sécurité. Il peut y avoir des dérogations et des suppressions de places. Le canton doit veiller à ce que ces principes de compensation soient respectés et a un droit de regard sur le dossier qui sera présenté par la Ville. Tous les éléments qui modifient la circulation, qui sont en lien avec le principe de la compensation et avec les TPG sont des leviers sur lesquels le canton sera très attentif pour, le cas échéant, s'opposer à des projets qui supprimeraient des possibilités de rebroussement à Rive. Il y a un comité de compensation piloté par le canton. Le canton a des garde-fous. Une fois qu'il aura donné son blanc-seing, il y aura les procédures classiques d'enquête publique, de modification des schémas de circulation qui donnent droit à des recours. A ce stade-là, le canton est favorable et il pousse la Ville à revoir un projet de piétonnisation bien géré qui, dans cette zone, fait sens relativement au plan climat et à la LMCE votée par le peuple. Le canton ne va pas mettre des bâtons dans les roues de la Ville sur cet aspect, mais il sera très strict sur les aspects qui semblent préoccuper la commission ; la Ville ne pourrait pas passer en force sur ces aspects-là.

M. Widmer explique que, par rapport au projet de Clé de Rive, on était dans un schéma de compensation où l'on crée environ 500 places de stationnement en sous-sol et il fallait en supprimer 500 en surface dans un périmètre de 750 mètres. Maintenant que le parking ne se fait pas, la configuration est de piétonniser un certain espace et de regarder ce qui doit être compensé. Dans le périmètre strict de piétonnisation qui était prévu par Clé de Rive, il y a 205 places horodateur qui sont considérées dans le projet. Si on veut faire ce projet-là, il faut trouver 205 places à compenser moyennant une dérogation ou non pour la rue d'Italie ; c'est là-dessus que le département travaille.

Une députée Ve trouve normal que M^{me} Perler présente la position de la Ville de Genève en tant que magistrate. Il est important que les usagers et les usagères du canton n'utilisent pas la ville uniquement comme une zone de transit. Il y a des habitants et habitantes en ville de Genève. On doit favoriser la piétonnisation et la mobilité douce. Elle donne l'exemple du quai des Bergues qui a été piétonnisé et où beaucoup de monde se balade à pied et à vélo. Il y a plus de monde qui profite des quais et des surfaces commerciales. Cet exemple montre les avantages de la piétonnisation.

Sur proposition d'un député Ve, le président accepte de regrouper les deux motions dans un rapport unique, étant donné leur connexité.

Le député Ve remarque que les deux motions demandent une collaboration entre la Ville et le canton, ce que tout le monde souhaite, mais qu'elles entretiennent certaines confusions, par exemple en demandant au Conseil d'Etat d'agir sur un domaine purement municipal. Il remarque aussi que les amendements proposés par le PLR sur la M 2746 ne concernent que les invites, à l'exclusion des considérants. Il semble en outre que les travaux sont en cours, la Ville de Genève travaille sur le projet Clé de Rive avec les mêmes mandataires qu'à l'époque, dans le but de mettre le projet en conformité, et il serait utile de faire un point de situation avec la Ville de Genève.

Une députée S relève que son groupe soutiendra le M 2745, qui propose d'aller de l'avant dans la piétonnisation du secteur de Rive. Ce sujet reste en effet pour partie de compétence cantonale, s'agissant des schémas de circulation, même si la Ville est compétente pour l'aménagement en tant que tel. Ce projet est un élément essentiel pour pacifier le centre-ville, avec des avantages pour le canton, ainsi que le commerce de proximité. En effet, les déambulations piétonnes sont favorables au commerce, ce qui a été relevé par les commerçants de Carouge qui ne sont pas inclus dans la piétonnisation et qui demandent à l'être afin de ne pas fausser la concurrence. Il faut rappeler que la votation à la Ville de Genève attaquait le parking, qui dérogeait à tous

les principes de la loi qui veut éloigner le trafic du centre-ville, et non la piétonnisation, ce qui ressort clairement des arguments des référendaires. En ce qui concerne la motion 2746, on a pu constater lors des débats de cette commission qu'elle concerne des sujets qui ne sont pas de rang cantonal, ainsi que des droits réels fonciers qui appartiennent à la Ville, et que le canton ne peut donc pas se réapproprier pour en faire un projet d'envergure cantonale. Pour finir, quant aux propositions d'amendement du PLR, la députée S y serait favorable, mais la formulation de la deuxième invite pose un énorme problème de respect de la volonté politique de la population de la Ville de Genève qui a clairement voté contre ce projet de parking, qu'il est donc mal venu d'appuyer maintenant.

Un député UDC rappelle qu'il y a eu en 2011 un référendum à la Ville de Genève par lequel la population a refusé, à 58% des voix, 50 rues piétonnes. Il serait donc bon d'être cohérent jusqu'au bout. Le député est favorable à la motion M 2746 et soutient les amendements déposés par le PLR, il avait d'ailleurs prévu de déposer un amendement afin de supprimer la première invite. Le député n'a pas encore d'avis sur la motion 2745, même s'il considère qu'elle enfonce des portes ouvertes. Il pense cependant qu'il y a un problème avec la compensation des places de parking supprimées conformément à la loi.

Une députée S pointe que le projet sur les 50 rues piétonnes, refusé en votation populaire, était un projet très concret. Il faut se souvenir que la population de la Ville a aussi accepté un projet plus large de piétonnisation, ce qui montre que le temps amène des changements. Or, la direction dans laquelle on se dirige est d'encourager la création de rues piétonnes au centre-ville et de favoriser la mobilité douce et les transports publics.

Une députée PLR indique que son groupe ne soutiendra pas la motion 2745 car la Ville de Genève sait parfaitement où elle veut aller, elle n'a pas besoin qu'on lui explique ce qu'elle doit faire, la commission a pu le constater en auditionnant M^{me} Perler. Il soutiendra cependant la M 2746 avec les deux amendements déposés, et en ajoutera un troisième :

Le premier consiste à modifier la première invite en la supprimant. Le second amendement vise à modifier la seconde invite en « à travailler conjointement avec la Ville de Genève sur le projet « Clé de Rive » avec son pôle de mobilité multimodale ». Le troisième vise à modifier le titre de la motion en « pour une reprise du projet « Clé de Rive » », soit à supprimer la partie visant à en faire un projet d'envergure cantonale.

Un député PDC prend position pour son groupe. Concernant la M 2745, il est d'accord avec sa collègue PLR et pense que, aussi bonne soit l'intention,

ce sujet n'est pas du ressort du canton. La motion sera donc refusée par son parti. La M 2746 sera quant à elle acceptée, telle qu'amendée par le PLR. En effet, le canton ne peut pas travailler seul, sans concertation avec la Ville ; de plus, les quartiers concernés sont plutôt des quartiers de bureaux, mais très vivants, et il serait intéressant de les rendre plus attractifs visuellement.

Le président note l'absence de prises de position supplémentaires et propose de passer au vote.

Votes de la commission

M 2745

Le président met aux voix la M 2745 :

Oui :	6 (3 S, 2 Ve, 1 EAG)
Non :	8 (1 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)
Abstentions :	—

La M 2745 est refusée par 8 non et 6 oui.

M 2746

*Le président met aux voix l'amendement du PLR relatif au titre : **pour une reprise du projet « Clé de Rive »** :*

Oui :	8 (1 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)
Non :	5 (3 S, 1 Ve, 1 EAG)
Abstentions :	1 (1 Ve)

L'amendement est accepté.

*Le président met aux voix l'amendement du PLR visant à **supprimer la première invite** :*

Oui :	11 (1 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 1 EAG, 1 S, 1 Ve)
Non :	—
Abstentions :	3 (2 S, 1 Ve)

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'amendement du PLR modifiant la deuxième invite : à travailler conjointement avec la Ville de Genève sur le projet « Clé de Rive » avec son pôle de mobilité multimodale :

Oui : 8 (1 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)

Non : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'ensemble de la M 2746 ainsi amendée :

Oui : 8 (1 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)

Non : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstentions : –

La M 2746, telle qu'amendée, est acceptée par 8 oui et 6 non.

Catégorie de débat préavisée : II

Conclusion

Au vu des explications qui précèdent, la majorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser la motion 2745 et à accepter la motion 2746.

Annexes

1. *Présentation de l'OCT – DI du 3.11.2021*

2. *Présentation de la Ville de Genève du 7.12.2021*

CLÉ DE RIVE : Et après ?

ANALYSE DES MOTIONS M2745 ET M 2746

COMMISSION DES TRANSPORTS
2 NOVEMBRE 2021



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

03/11/2021 - Page 1

LES INVITES

> M 2746 POUR UNE REPRISE PAR LE CANTON DU PROJET « CLÉ DE RIVE »

- à faire du projet « Clé de Rive » un projet d'envergure cantonale ;
- à reprendre en main le projet d'intérêt cantonal « Clé de Rive » avec son pôle de mobilité multimodale ;
- à veiller à la stricte compensation des places supprimées en surface en vue de réaliser la zone piétonne.

> M 2745 POUR UNE PIÉTONISATION RAPIDE DE RIVE

- à concrétiser au plus vite tout ou partie du nouveau schéma de circulation sous-jacent au projet Clé de Rive,
- 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-Maitresse ;
- 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.

M 2746 : 2 ECUEILS

- > **Le Canton n'est pas le propriétaire des espaces publics concernés** : l'obtention d'un droit de superficie en faveur de la construction d'un parking serait potentiellement à nouveau soumise à référendum de la Ville de Genève
- > Le Canton ne dispose *a priori* **pas des bases légales pour investir sur territoire de la Ville de Genève**, hormis pour les projets inscrits à la H 1 50 (réseau TC) ou au projet d'agglomération

03/11/2021 - Page 3

M 2745 : LA PROBLÉMATIQUE

- > Le périmètre de piétonisation s'inscrit dans le **périmètre de compensation obligatoire des places de stationnement**

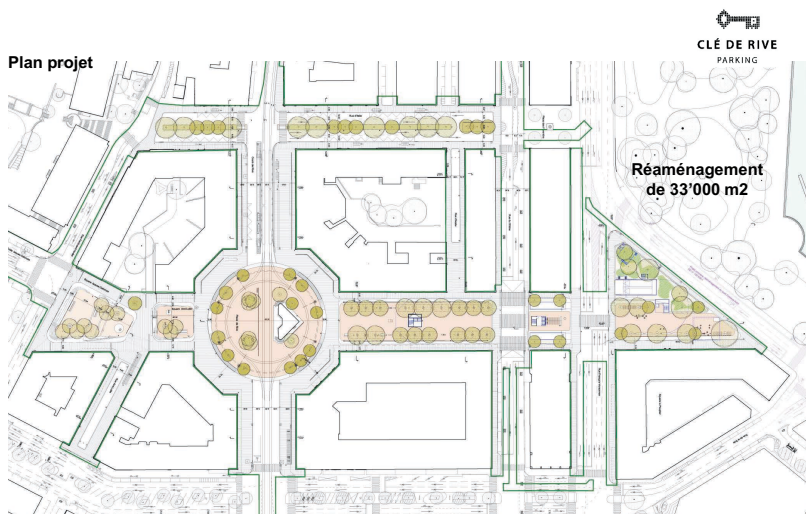
03/11/2021 - Page 4

RAPPEL : LE PROJET CLÉ DE RIVE #1



03/11/2021 - Page 5

RAPPEL : LE PROJET CLÉ DE RIVE #2



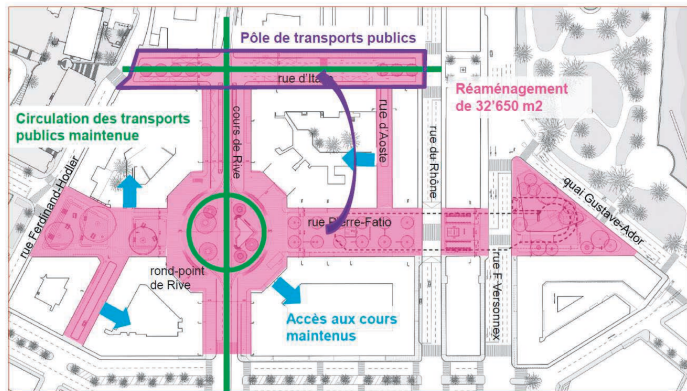
03/11/2021 - Page 6

RAPPEL : LE PROJET CLÉ DE RIVE #3



3. PRÉSENTATION DU PROJET D'ESPACES PUBLICS

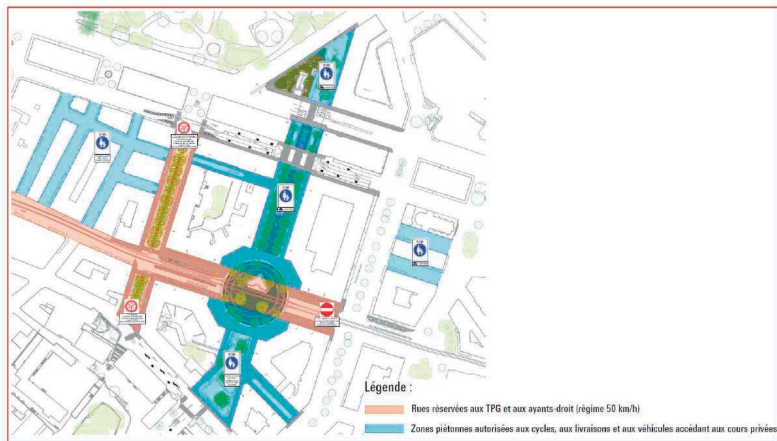
Principes du projet



03/11/2021 - Page 7

RAPPEL : LE PROJET CLÉ DE RIVE #4

Régimes de circulation après réalisation du projet



03/11/2021 - Page 8

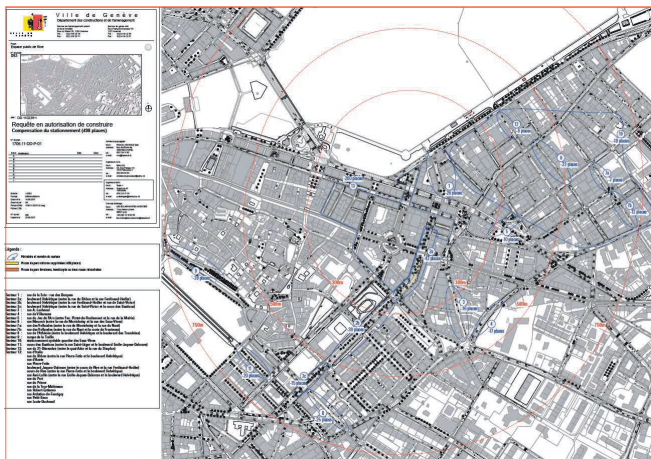
Impact du projet sur le stationnement



- Payant 30 min
- Payant 90 min
- Gratuit 90 min
- (Zone bleue macarons)
- Habitant-nuit
- (Macarons Vielle-Ville)

RAPPEL : LE PROJET CLÉ DE RIVE #6

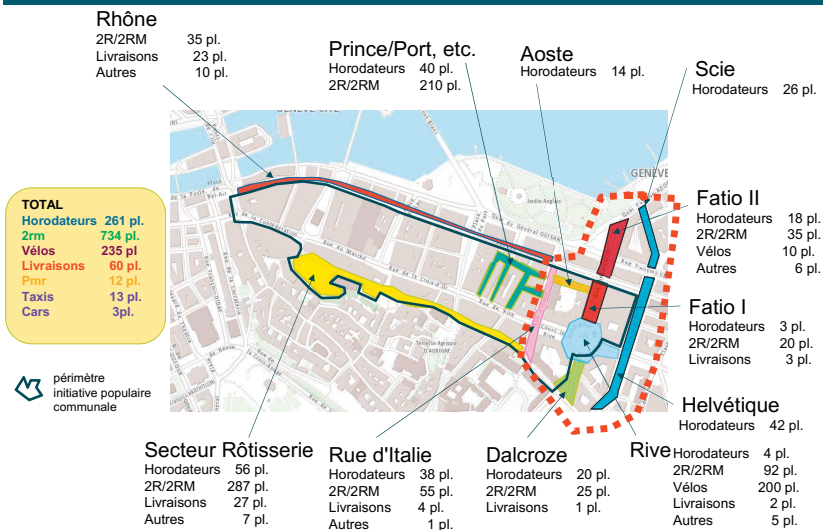
Impact du projet sur le stationnement



- 200 au démarrage des travaux
- 298 à la mise en service du parking

03/11/2021 - Page 10

SITUATION ACTUELLE



03/11/2021 - Page 11

PARKINGS UTILISABLES POUR LA COMPENSATION EN 2021

Nlle méthode de calcul
Données **2019**

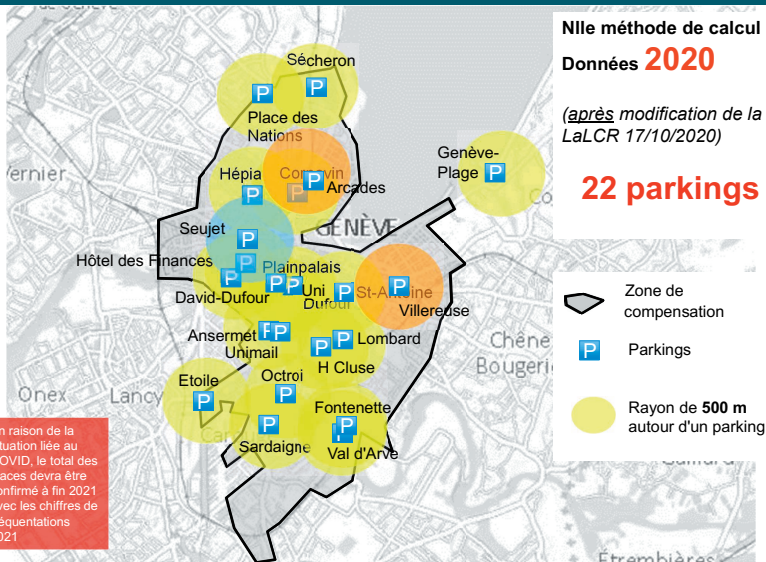
(après modification de la
LaLCR 17/10/2020)

10 parkings

-  Zone de compensation
-  Parkings
-  Rayon de 500 m autour d'un parking

En raison de la situation liée au COVID, le total des places devra être confirmé à fin 2021 avec les chiffres de fréquentations 2021

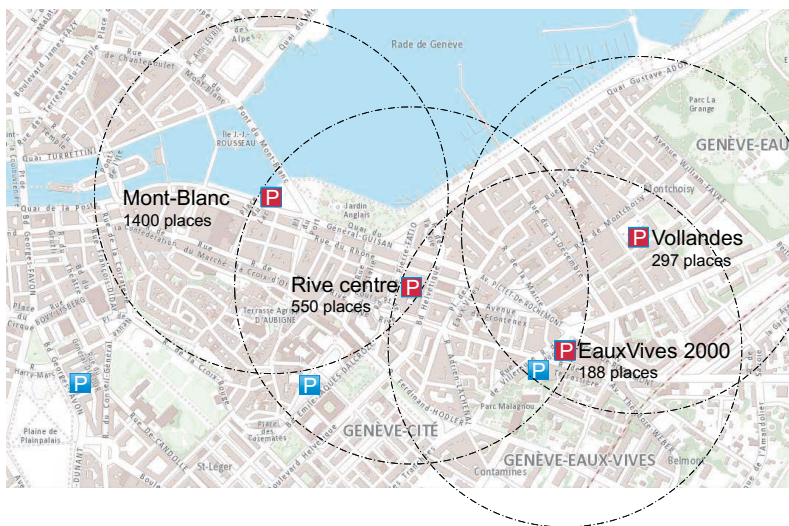
PARKINGS UTILISABLES POUR LA COMPENSATION EN 2021



PARKINGS INTÉGRÉS À LA COMPENSATION 2021

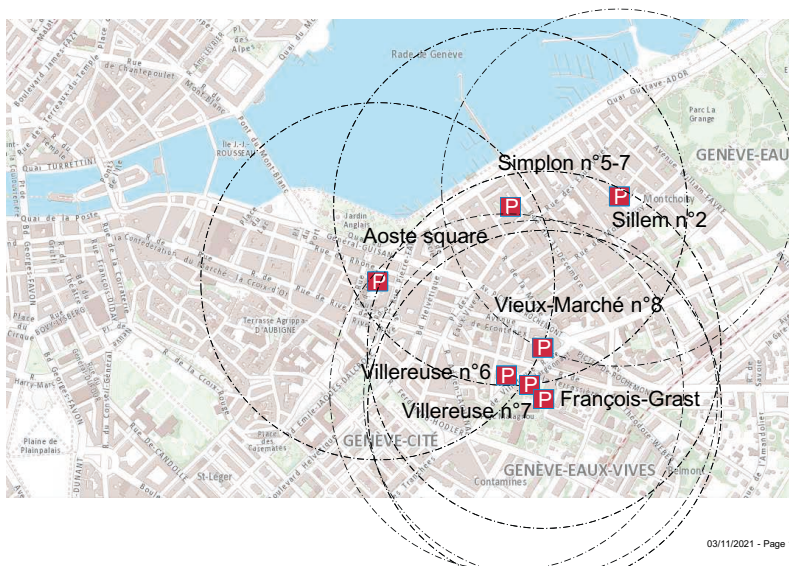


PARKINGS À INTÉGRER À LA COMPENSATION ?



03/11/2021 - Page 16

AUTRES PARKINGS GIM



03/11/2021 - Page 17

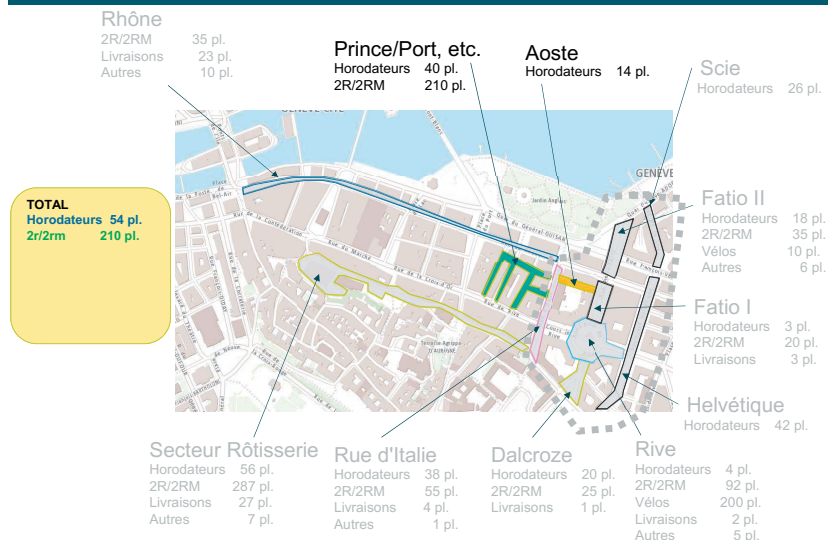
LES PLACES DISPONIBLES ?

parking	propriétaire	Nb places	Places dispo compensation	Hyp. 5%	Hyp. 10%
intégrés à la compensation en 2021					
Saint-Antoine	Etat/FdP	1678	152	83	168
Villereuse	Parkgest				
Vollandes	GIM				
Autres parkings GIM du secteur	GIM				
Uni-Dufour	Etat/FdP				
non intégrés à la compensation en 2021					
Mont-Blanc	Parkgest	1400	0	70	140
Rive-centre	Société immobilière Rive Centre	550	0	28	55
Eaux-Vives 2000	Wincasa	188	0	9	19
total		3816	152	190	382

Entre 150 et 380 places disponibles dans le périmètre rive/eaux-vives ?

03/11/2021 - Page 19

SCENARIO 1 : PETITES RUES



03/11/2021 - Page 22

SCENARIO 2 : RIVE, ITALIE, FATIO PARTIEL

Rhône
2R/2RM
Livraisons
Autres

35 pl.
23 pl.
10 pl.

Prince/Port, etc.
Horodateurs
2R/2RM

40 pl.
210 pl.

Aoste
Horodateurs

14 pl.

Scie
Horodateurs

26 pl.

Fatio II
Horodateurs
2R/2RM
Vélos
Autres

18 pl.
35 pl.
10 pl.
6 pl.

Fatio I
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons

3 pl.
20 pl.
3 pl.

Helvétique
Horodateurs

42 pl.

Secteur Rôtisserie
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons
Autres

56 pl.
287 pl.
27 pl.
7 pl.

Rue d'Italie
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons
Autres

38 pl.
55 pl.
4 pl.
1 pl.

Dalcroze
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons

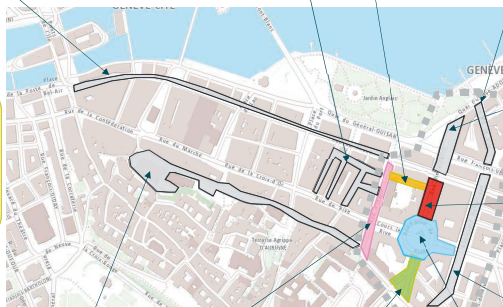
20 pl.
25 pl.
1 pl.

Rive
Horodateurs
2R/2RM
Vélos
Livraisons
Autres

4 pl.
92 pl.
200 pl.
2 pl.
5 pl.

TOTAL

Horodateurs 79 pl.
2r/2rm 192 pl.
Vélos 200 pl.
Livraisons 10 pl.
Pmr 1 pl.
Taxis 5 pl.



03/11/2021 - Page 23

SCENARIO 3 : RIVE, ITALIE, FATIO AVEC SCIE ET HELV.

Rhône
2R/2RM
Livraisons
Autres

35 pl.
23 pl.
10 pl.

Prince/Port, etc.
Horodateurs
2R/2RM

40 pl.
210 pl.

Aoste
Horodateurs

14 pl.

Scie
Horodateurs

26 pl.

Fatio II
Horodateurs
2R/2RM
Vélos
Autres

18 pl.
35 pl.
10 pl.
6 pl.

Fatio I
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons

3 pl.
20 pl.
3 pl.

Helvétique
Horodateurs

42 pl.

Secteur Rôtisserie
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons
Autres

56 pl.
287 pl.
27 pl.
7 pl.

Rue d'Italie
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons
Autres

38 pl.
55 pl.
4 pl.
1 pl.

Dalcroze
Horodateurs
2R/2RM
Livraisons

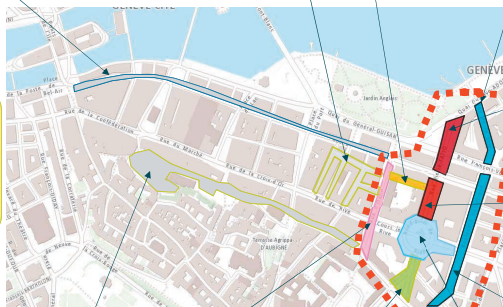
20 pl.
25 pl.
1 pl.

Rive
Horodateurs
2R/2RM
Vélos
Livraisons
Autres

4 pl.
92 pl.
200 pl.
2 pl.
5 pl.

TOTAL

Horodateurs 165 pl.
2r/2rm 202 pl.
Vélos 235 pl.
Livraisons 10 pl.
Pmr 3 pl.
Taxis 5 pl.
Cars 3 pl.



03/11/2021 - Page 24

SYNTHÈSE DES SCENARIOS

	Clé de Rive périmètre strict	Scénario 1 Petites rues	Scénario 2 Fatio partiel	Scénario 3 Fatio complet
Horodateurs	205	54	79	165
2R/2RM	412	210	192	202
Vélos	235		200	235
Livraisons	10		10	10
PMR	3		1	3
Taxis	5		5	5
cars	3			3

en **gras**, places concernées par la compensation

NB #1 : pour obtenir un périmètre aménagé quasi similaire à celui de Clé de Rive, il faut cumuler le scénario 1 au scénario 2 ou 3.

NB #2 : pour les scénarios 2 et 3, la quantité de places pour la capacité du réseau routier à supprimer reste à déterminer (fluidité TIM, priorité TC, etc.)

03/11/2021 - Page 25

EN GUISE DE CONCLUSION

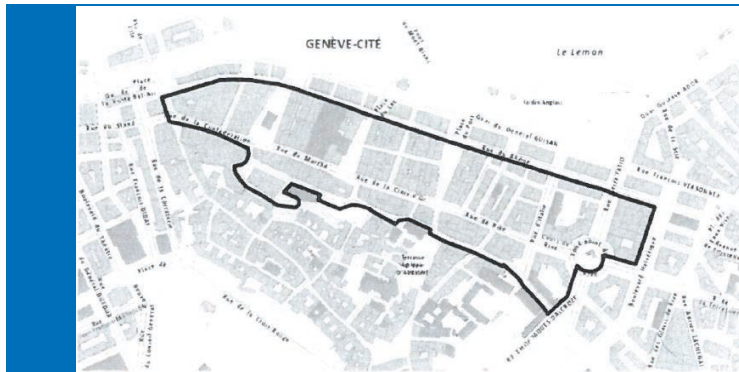
- > un nouveau projet de parking se heurterait sans doute à un référendum VdG
- > s'inscrire dans une démarche de piétonisation avec les possibilités légales de compensation et des "gains rapides"
- > La principale différence avec le projet Clé de Rive était que celui-ci créait 498 places en sous-sol et supprimait 498 places en surface. Le projet à définir part du nombre de places disponible pour la compensation dans les parkings et en supprime un nombre correspondant en surface.
- > coordination avec la PRD 289 Ville de Genève *Piétonisation de Rive sans parking souterrain*

03/11/2021 - Page 26



M-2745 et 2746

“Pour une piétonisation rapide de Rive” et “Pour une reprise par le Canton du projet Clé-de-Rive afin d'en faire un projet d'envergure cantonale



COMMISSION D'AMÉNAGEMENT DU GRAND CONSEIL
SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT, DU GÉNIE CIVIL ET DE LA MOBILITÉ
7 DECEMBRE 2021

2.



SOMMAIRE

1- Secteur de Rive: les enjeux et les éléments d'aménagement du projet initial pouvant être conservés.

- Rappel du projet autorisé,
- Les nouveaux potentiels en l'absence du parking souterrain,
- Les arbres existants à prendre en compte,
- Le marché: confirmation de son déplacement sur la rue Pierre-Fatio,
- Les transports en communs: situations actuelle et future,
- Le pôle transports en communs: relocalisation sur la rue d'Italie à confirmer,
- Les principes et régimes de circulation: zone piétonne excepté les rues supportant les TC.

2- Proposition de scinder le périmètre de l'initiative «Pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé» (IN-7) en 3 périmètres opérationnels.

3- Pour une reprise par le Canton du projet Clé-de-Rive

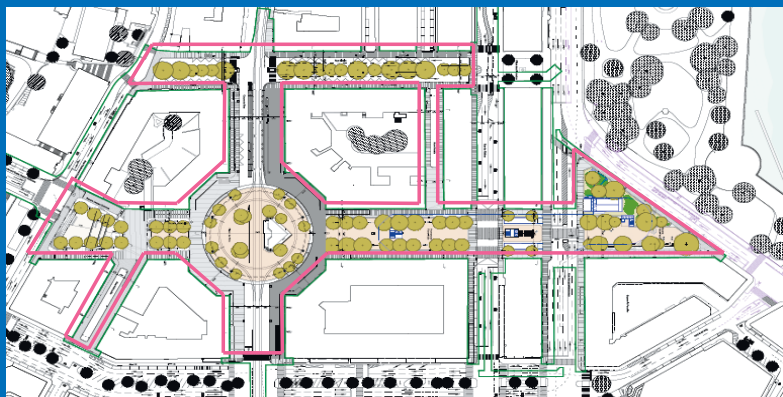
3.



1- SECTEUR DE RIVE

Rappel du projet autorisé

33'000m² aménagés



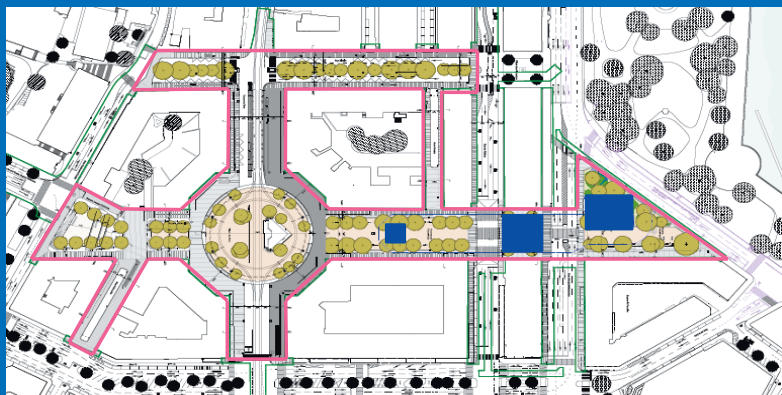
4.



1- SECTEUR DE RIVE

Les nouveaux potentiels en l'absence du parking souterrain

Nouveaux potentiels = anciennes trémies et émergences



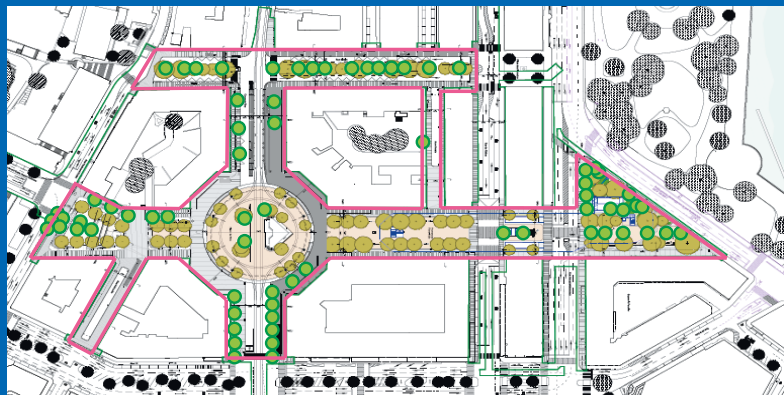
5.



1- SECTEUR DE RIVE

Les arbres existants à prendre en compte

L'abandon du parking souterrain permet de conserver des arbres existants. Le projet initial est à adapter

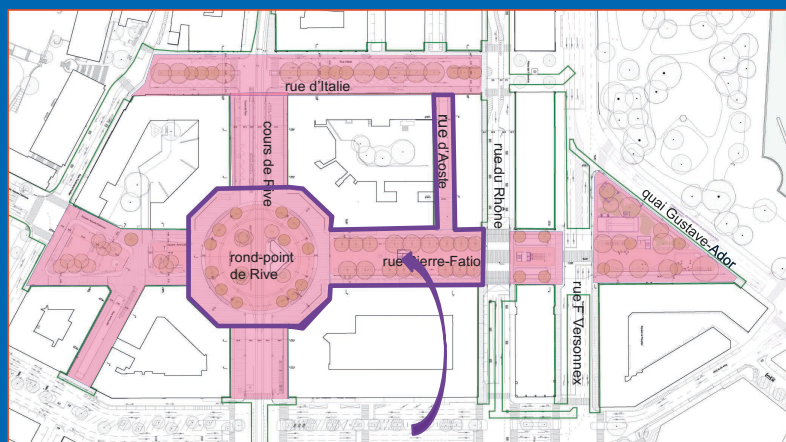


6.



1- SECTEUR DE RIVE

Le marché: confirmation de son déplacement sur la rue Pierre-Fatio

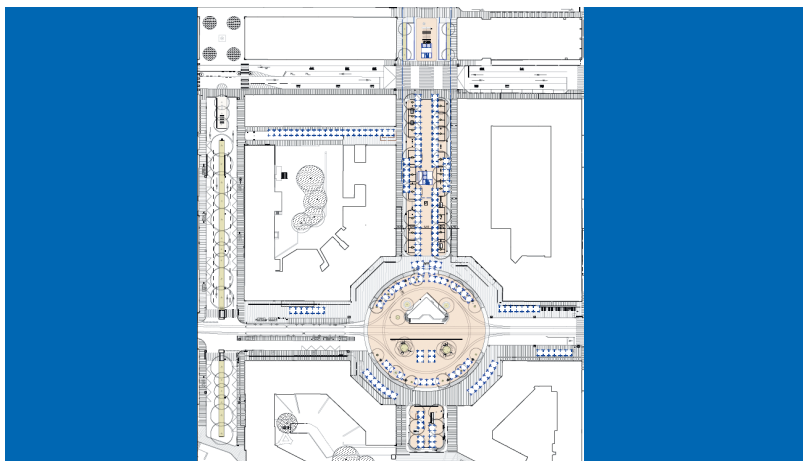


7.



1- SECTEUR DE RIVE

Le marché: son périmètre (rue Pierre-Fatio, rond-point et cours de Rive) et sa configuration

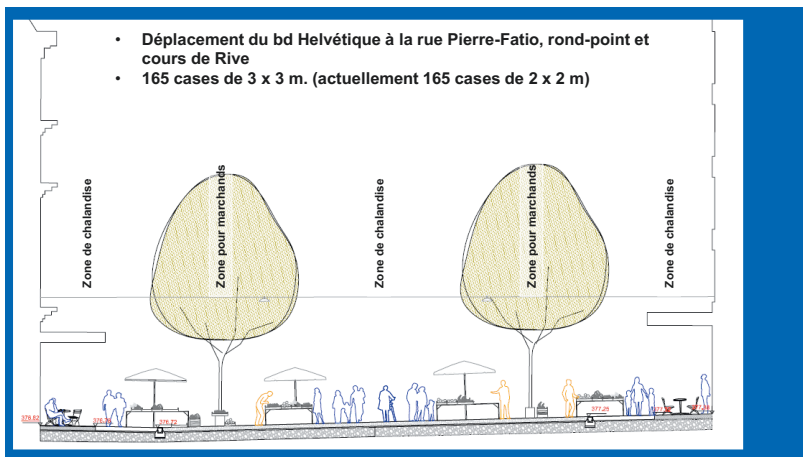


8.



1- SECTEUR DE RIVE

Le marché: son périmètre (rue Pierre-Fatio, rond-point et cours de Rive) et sa configuration



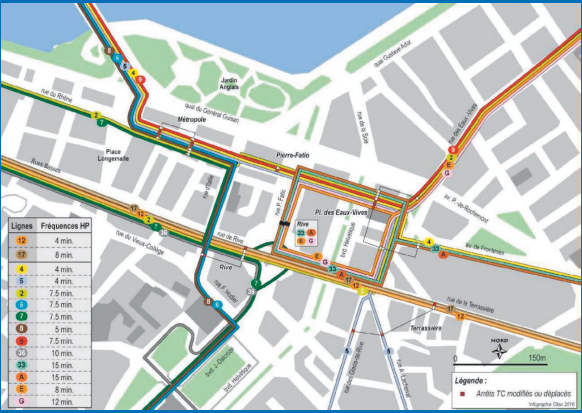
9.



1- SECTEUR DE RIVE

Les transports en communs: situations actuelle et future

Situation actuelle



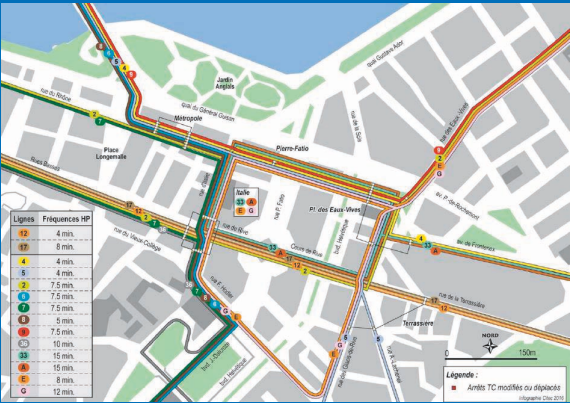
10.



1- SECTEUR DE RIVE

Les transports en communs: situations actuelle et future,

Situation future: maintien ou remise en cause des principes?



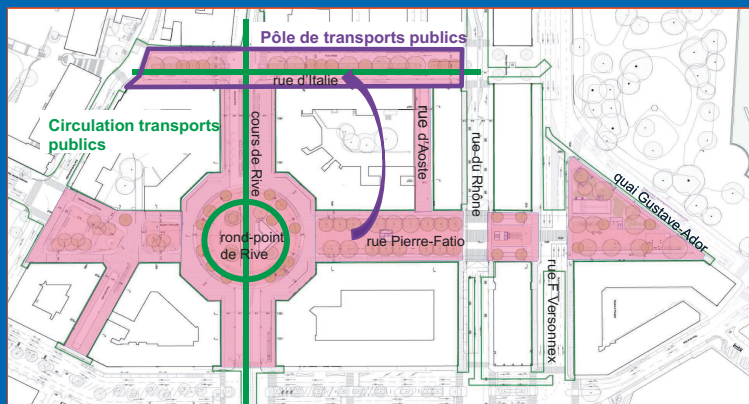
11.



1- SECTEUR DE RIVE

Le pôle transports en communs: relocalisation sur la rue d'Italie à confirmer

Une relocalisation qui permet de «desservir» les arrêts et de localiser le marché sur Pierre-Fatio



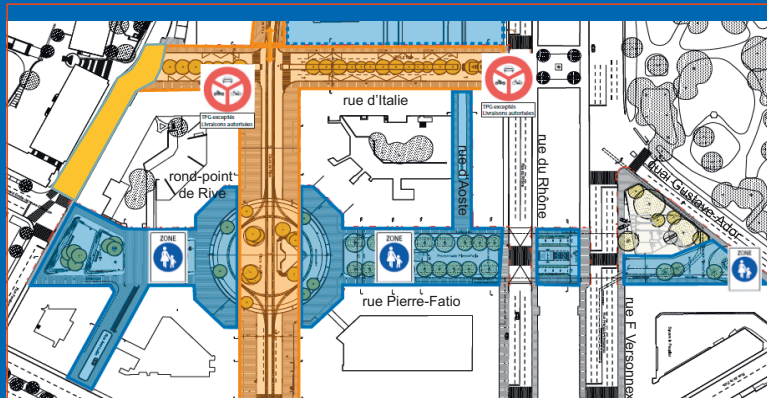
12.



1- SECTEUR DE RIVE

Les principes et régimes de circulation: zone piétonne excepté les rues supportant les TC

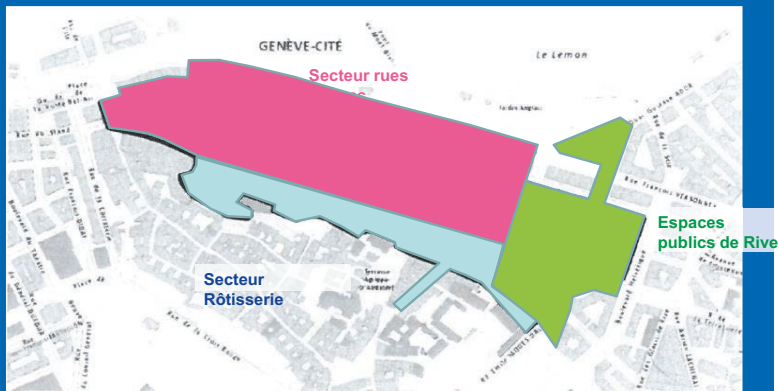
La zone piétonne serait à étendre à la rue F.-Hodler entre la rue d'Italie et le boulevard J.-Dalcroze



13.



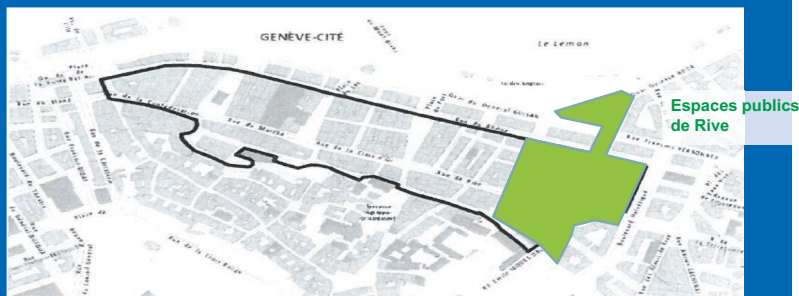
3 périmètres opérationnels pour plus d'efficacité et engager rapidement la piétonisation du secteur



14.

**Secteur de Rive**

- Adapter le projet existant du concours (autorisé), comme précisé dans le PRD-289,
- Délocaliser le pôle d'échange multimodal à la rue d'Italie,
- Délocaliser le marché sur la rue Pierre-Fatio
- Inclure le bas du bd Jacques-Dalcroze, la rue Ami-Lullin et l'entier du rond-point et cours de Rive



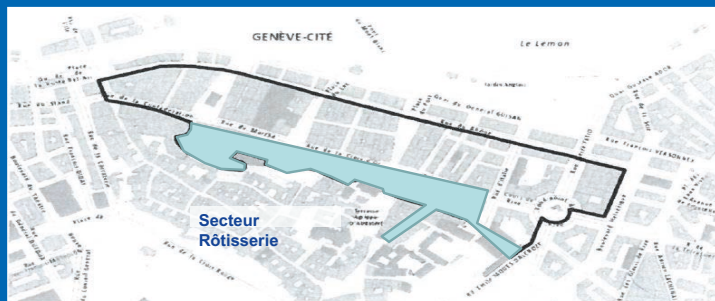
15.



2- PROPOSITION DE SCINDER LE PERIMETRE DE L'INITIATIVE

Secteur Rôtisserie

- Engager un projet opérationnel visant à transformer rapidement cet espace en zone de rencontre ou piétonne.



17.



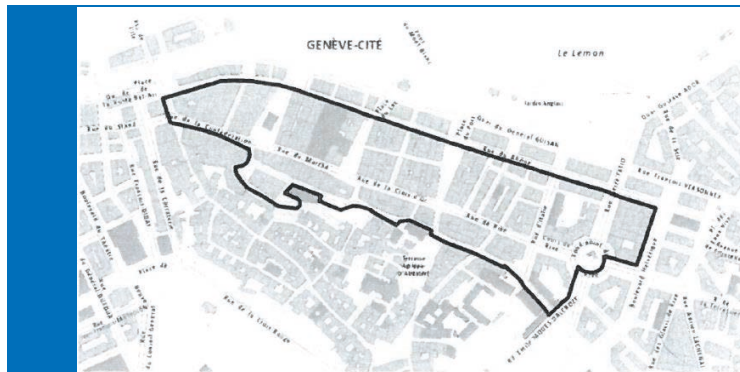
3- POUR UNE REPRISE PAR LE CANTON DU PROJET CLÉ-DE-RIVE

Pour rappel :

- La Ville de Genève est propriétaire de l'ensemble de l'espace public sur son territoire.
- Selon les rapports de la Cour des comptes de juin 2014 et décembre 2015, 42,5 km de rues en Ville de Genève ont un caractère cantonal.
- ➡ Les rues concernées par le projet Clé-de-Rive n'ont pas de caractère cantonal.
- Depuis 2014, Canton et Ville travaillent pour établir une convention d'entretien des routes à caractère cantonal en Ville de Genève, sachant qu'après analyse, les deux parties se sont mises d'accord pour ne pas faire de transfert de propriété.
- ➡ En conséquence : le projet Clé-de-Rive est de compétence communale.

M-2745 et 2746

“Pour une piétonisation rapide de Rive” et “Pour une reprise par le Canton du projet Clé-de-Rive afin d'en faire un projet d'envergure cantonale



Date de dépôt : 15 août 2022

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

Le 7 mars 2021, la population de la Ville de Genève s'est opposée, avec une majorité très nette de 64%, à la construction du parking de Clé de Rive. Si le refus de ce nouveau parking est incontestable, personne ne pourra légitimement prétendre que le résultat de cette votation doit se lire comme un refus du projet de piétonnisation du secteur de Rive. En effet, lors de la campagne de votation, aucune voix ne s'est élevée contre le projet « Clé de Rive » en raison de son volet « piétonnisation ». La piétonnisation de ce secteur n'a été contestée par aucune des parties.

Deux motions qui s'opposent

La motion 2645 *pour une piétonnisation rapide de Rive*, déposée par le parti socialiste et soutenue par des député-e-s d'Ensemble à Gauche, des Verts et du PDC, s'inscrit dans le prolongement du processus démocratique initié en ville de Genève en faveur d'une piétonnisation du secteur de Rive sans parking souterrain. En revanche, la motion 2746 *pour une reprise par le canton du projet Clé de Rive afin d'en faire un projet d'envergure cantonale*, déposée par l'UDC et soutenue par le MCG et le PLR, entend outrepasser la décision des habitant-e-s de la Ville de Genève et imposer la construction de ce parking.

Pour une piétonnisation rapide de Rive, une motion qui respecte la volonté populaire

Suite au refus du projet « Clé de Rive » en votation populaire et après avoir adopté l'initiative « *Pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé* » en novembre 2021, le Conseil municipal de la Ville de Genève a accepté à une large majorité (42 oui, 18 non et 5 abstentions) le premier crédit visant à piétonniser le carrefour de Rive et la rue Pierre-Fatio. La motion 2745 vise à appuyer cette démarche en cours et à en faciliter la réalisation par une meilleure concertation entre la Ville et le canton. Il est également demandé à l'OCT de permettre la concrétisation rapide du nouveau schéma de circulation nécessaire à la réalisation du projet de piétonnisation. Cette

motion respecte ainsi la volonté populaire clairement exprimée ainsi que l'autonomie communale dans la gestion de son espace public et de sa voirie.

Pour une piétonnisation rapide de Rive, une motion en accord avec la LMCE

La motion 2745 est, plus globalement, en accord avec les principes légaux inscrits dans la LMCE, notamment la priorisation des transports publics et des modes doux au centre-ville ainsi que la limitation du stationnement dans les zones fortement urbanisées.

Pour une piétonnisation rapide de Rive, une motion qui répond aux ambitions du plan climat cantonal 2030

Le plan climat cantonal 2030 prévoit une réduction de l'empreinte carbone global du canton de 60% d'ici à 2030 pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour ce faire, le plan prévoit, dans le domaine de la mobilité, une réduction de 40% des déplacements en TIM d'ici à 2030. Pour répondre à ces exigences, nous devons donc opérer une véritable révolution de la mobilité dans notre canton. Cela implique de favoriser les déplacements en transports publics mais aussi en mode doux. Cela passe donc par des projets ambitieux et rapides de piétonnisation tels que le projet de piétonnisation de Rive.

Pour une piétonnisation rapide de Rive, une motion qui œuvre en faveur des exigences de l'Accord de Paris

Pour répondre à l'urgence climatique, 196 pays, dont la Suisse, ont signé en décembre 2015 l'Accord de Paris qui impose aux Etats signataires une réduction de leurs émissions de gaz à effets de serre (neutralité carbone en 2050) permettant de réduire le réchauffement global à 1,5 °C. Cet accord, signé par la Suisse, contraint l'ensemble des collectivités publiques de notre pays, y compris le canton et la Ville de Genève. Etant donné que les transports (hors aviation) représentent ¼ des émissions de gaz à effet de serre dans notre canton, des efforts très importants doivent être opérés dans ce domaine pour que nous puissions respecter nos engagements internationaux.

Pour une piétonnisation rapide de Rive, une motion qui améliore la qualité de vie au centre-ville

S'il est impératif d'œuvrer avec la plus grande détermination pour réduire le réchauffement climatique global, nous devons également nous adapter pour faire face aux épisodes météorologiques extrêmes qui s'intensifient avec le dérèglement climatique. Nous en avons encore fait la douloureuse

expérience cet été avec un enchaînement de canicules qui nuisent grandement à notre bien-être, notre santé et notre qualité de vie. Or le réseau routier et le stationnement augmentent l'effet d'îlots de chaleur, quand la piétonnisation et la végétalisation des rues le réduisent. Par ailleurs, une rue libérée des voitures permet une requalification de ces espaces publics qui peuvent alors être investis par les habitant-e-s pour d'autres usages tels que les rencontres, la détente, le jeu, etc.

Pour une reprise par le canton du projet « Clé de Rive », une motion qui s'oppose à la volonté populaire

Comme exprimé plus haut, la motion 2746 foule aux pieds tant la volonté populaire que l'autonomie communale. La position de la Ville de Genève sur le projet « Clé de Rive » est on ne peut plus claire. La population ne veut pas du gigantesque parking sous-terrain en plein centre-ville. En revanche, la Ville de Genève souhaite poursuivre le projet de piétonnisation du secteur de Rive comme le démontre le double vote positif du Conseil municipal sur l'initiative « Pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé » et sur le crédit pour la piétonnisation du rond-point de Rive et de la rue Pierre-Fatio. Il est d'ailleurs à noter que ces votes dépassent le classique « clivage » gauche-droite, puisque le PDC en plus des partis de gauche a également voté en faveur de l'initiative, rejoint par l'UDC s'agissant du crédit de piétonnisation. Le domaine public ainsi que le réseau routier du secteur de Rive étant communaux, il est tout simplement grotesque de vouloir que le canton « reprenne » la main sur ce projet et illustre le peu de cas que les auteur-e-s de cette motion font du respect de l'autonomie communale.

Pour une reprise par le canton du projet « Clé de Rive », une motion contraire à la LMCE

Comme expliqué ci-dessus, la LMCE prévoit formellement la priorisation des transports publics et des modes doux au centre-ville ainsi que la limitation du stationnement dans les zones fortement urbanisées. L'idée sous-jacente qui prévaut à travers la LMCE est de limiter au maximum le trafic individuel motorisé au centre en favorisant le stationnement des TIM à l'extérieur de l'agglomération et en encourageant le transfert modal. Dans ce cadre, construire un immense parking en plein cœur du centre-ville est totalement contraire à l'esprit et à la lettre de cette loi.

Pour une reprise par le canton du projet « Clé de Rive », une motion qui entrave les efforts pour répondre aux engagements du plan climat cantonal 2030 et des Accords de Paris

Comme exprimé précédemment, cette motion qui souhaite maintenir le projet du parking de « Clé de Rive », en favorisant le trafic individuel motorisé, va totalement à l'encontre des engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre pris par la Suisse à travers la signature des Accords de Paris, et leur mise en œuvre locale à travers le plan climat cantonal. Au vu de l'urgence climatique et de la grave menace que cette situation fait peser sur la planète et sur l'espèce humaine, lutter envers et contre tout pour réaliser à tout prix ce parking est proprement irresponsable.

Pour une reprise par le canton du projet « Clé de Rive », une motion qui nuit à la santé des habitant-e-s et à la qualité de vie au centre-ville

Ce n'est pas un mystère si la population de la Ville de Genève a refusé nettement ce nouveau projet de parking. Non seulement il apparaît que la population est aujourd'hui beaucoup plus progressiste que les autorités politiques en matière de transports durables (42% des ménages en ville de Genève n'ont pas de voiture), mais, en plus, les habitant-e-s des quartiers du centre-ville sont celles et ceux qui subissent les plus fortes nuisances liées au trafic automobile. Pollution, nuisances sonores, risques d'accident et îlots de chaleur sont le lot quotidien des habitant-e-s du centre. La construction d'un gigantesque parking sous leur fenêtre ne fera qu'accroître ces nuisances.

Une tentative de sauvetage grotesque

Les travaux de commission ont vite démontré que les invites de la motion 2746 n'étaient absolument pas réalistes, puisque la Ville de Genève est propriétaire de son espace public et que le canton n'a aucun moyen de lui imposer un projet dont la Ville ne veut pas. Le PLR s'est alors lancé dans une tentative de sauvetage de cette motion en modifiant les invites de manière à ce que le canton ne soit pas appelé à « reprendre en main » le projet de *Clé de Rive*, ce qui n'est pas possible comme expliqué à l'instant, mais de « travailler conjointement avec la Ville de Genève sur le projet d'intérêt cantonal *Clé de Rive* ». Ces amendements de dernière minute évitent donc que cette motion soit totalement irréaliste, mais elle n'en reste pas moins grotesque dans la mesure où la Ville de Genève a très clairement renoncé à ce projet. Il ne sert donc à rien de « travailler conjointement avec elle » sur un projet dont elle ne veut pas. Ce projet de parking demeure de surcroît totalement contraire à la LMCE et aux objectifs des Accords de Paris et du plan climat cantonal, ce qui amène la minorité de la commission à vous recommander chaleureusement de rejeter la motion 2746 et d'accepter la motion 2745.