

Date de dépôt : 7 février 2012

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour une garantie d'accessibilité au et dans le quartier des Eaux-Vives et la possibilité pour ses habitants, commerçants et autres usagers d'y circuler et d'en sortir sans entraves à leur mobilité

Rapport de majorité de M. Ivan Slatkine (page 1)

Rapport de minorité de M. Olivier Norer (page 38)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions s'est réunie à 4 reprises pour étudier la pétition 1781 demandant *une garantie d'accessibilité au et dans le quartier des Eaux-Vives et la possibilité pour ses habitants, commerçants et autres usagers d'y circuler et d'en sortir sans entraves à leur mobilité*.

Les 4 séances consacrées à cette pétition se sont déroulées sous la présidence de M. Antoine Droin. Les procès-verbaux ont été tenus de manière précise par M. Christophe Vuilleumier (31.10.2011, 7.11.2011 et 14.11.2011) et M. Lionel Binz (17.10.2011), que la commission remercie. A assisté à l'ensemble des séances, M^{me} Mina-Claire Prigioni, collaboratrice scientifique SGGC.

Présentation de la pétition

Les pétitionnaires demande la garantie d'accessibilité dans le quartier des Eaux-Vives en insistant en particulier sur :

- la liberté du choix du mode de transport et les possibilités de stationnement ;
- la non-fermeture de rues ou de portions de rues à la libre circulation tel le projet de fermeture de la rue de Montchoisy entre les rues Maunoir et du 31 décembre ;
- la garantie de mobilité dans et à travers le quartier pour tous modes de transports et de déplacements confondus, publics et individuels ;
- le maintien et l'amélioration de la fluidité du trafic tout en maîtrisant les nuisances et en garantissant la sécurité de tous les usagers, piétons inclus.

Audition de M. Bailly, pétitionnaire

M. Bailly excuse en premier lieu la présidente de l'Association des Eaux-Vives qui a été retenue. Il rappelle que la Ville de Genève a prévu de fermer le tronçon de la rue de Montchoisy compris entre la rue du 31 décembre et la rue Maunoir. Il signale que deux pétitions ont déjà été remises en 2002 et 2004 afin de garantir la libre circulation aux Eaux-Vives. Il indique qu'un courrier signé par 22 commerçants concernés par la fermeture du tronçon a été remis au Conseil municipal, en parallèle à cette pétition. Il observe qu'après l'instauration d'une zone 30, la Ville persiste dans sa volonté de fermer cette portion de la rue Montchoisy.

M. Bailly poursuit en expliquant que l'axe de la rue de Montchoisy est important pour la desserte à l'interne du quartier, contrairement à d'autres axes qui traversent les Eaux-Vives. Il relève que de nombreux commerçants vivent du passage et du transit, et que, sans transit, il n'y aurait pas autant de blanchisseries, de pharmacies et de coiffeurs notamment. Il rappelle que la zone 30 instaurée récemment prévoit également des parkings en épi qui rendent la circulation impossible car il n'est pas possible de croiser.

Il observe que la zone 30 prévoit de limiter la vitesse des véhicules, et il explique que la pollution est plus forte actuellement car les voitures doivent s'arrêter pour croiser. Il fait savoir que les commerçants ne sont pas satisfaits de la solution des parkings en épi, car cela pose certains problèmes pour les livraisons.

M. Bailly indique qu'il ne s'agit que de créer des détours qui déplaceront le trafic vers les rues adjacentes. Il signale que la zone 30 actuelle pose également des problèmes de sécurité, tant pour la gendarmerie que pour la police municipale, les pompiers et les ambulances.

M. Bailly relève que la Ville de Genève veut supprimer le trafic de transit. Il précise que parmi le transit, une partie n'est pas du transit pur, car il profite

aux commerçants et aux artisans des Eaux-Vives. Il observe que la Ville a prévu une augmentation de 18 places de parking. Il relève néanmoins qu'il s'agit d'abord de places motos ou vélos alors que des places pour les voitures sont supprimées. Il signale qu'il n'y a pas suffisamment de places de parking pour les touristes, qui se retrouvent face à des interdictions de tourner et de croiser.

M. Bailly considère qu'il faut commencer par s'attaquer aux problèmes à une grande échelle avant de passer à l'échelle du quartier. Il se réfère à un article de la *Neue Zürcher Zeitung* qui signalait une baisse de 70% du trafic aux alentours du contournement ouest de Zurich. Il pense que si la traversée du lac était construite, le trafic passerait par en haut. Cela serait bénéfique pour les Eaux-Vives, car pour aller à l'aéroport aujourd'hui, toute la rive gauche doit passer par le pont du Mont-Blanc et donc transiter par les Eaux-Vives. Il rappelle que les pétitions précédentes ont été classées par la Ville de Genève, et qu'une pétition a été renvoyée au Conseil Administratif sans qu'il y soit donné de suite.

M. Bailly indique que la pétition a aussi été déposée en Ville de Genève et fait savoir et que l'Association a déjà été entendue par la Commission des pétitions du nouveau Conseil Municipal. Il précise que le Conseil d'Etat a pris la décision de suspendre cette fermeture en décembre 2010 et qu'il a demandé un audit de la Direction Générale de la Mobilité.

Selon M. Bailly, d'autres mesures que celle envisagée par la Ville de Genève seraient pertinentes. Il relève en premier lieu l'amélioration qui pourrait être faite au niveau de la coordination des travaux. En second lieu, pour fluidifier le trafic, il reconnaît que la création de zone 30 n'est pas une mauvaise chose mais il dénonce la création de places de parkings en épi comme indiqué au début de sa présentation.

Pour M. Bailly, le transit néfaste est celui qui s'engouffre dans le quartier pour trouver une échappatoire aux axes qui sont bouchonnés. Il définit le bon transit comme celui qui vient d'ailleurs et qui passe par les Eaux-Vives permettant de passer chez un des commerçants sur sa route. Il rappelle que beaucoup de salons de coiffures et de blanchisseries vivent de ce transit.

M. Bailly considère que certaines rues piétonnes sont aberrantes, comme celle de la rue du Lac entre la rue des Eaux-Vives et la rue du Simplon, car elles ne réduisent pas les nuisances. Il n'y a pas observé plus de tranquillité ou une diminution du trafic qui vient de la rue des Eaux-Vives. Il considère qu'il ne s'agit que d'un déplacement des nuisances vers les autres rues. Il indique que la rue Blanvalet va être fermée, avec l'installation de nombreux

restaurants et de bars avec des terrasses. Il ajoute que les terrasses posent beaucoup de problèmes, de nuisances sonores notamment.

Concernant une question d'un commissaire (Ve) relative aux normes fédérales sur le bruit et les impératifs fixés pour 2018, M. Bailly explique que les membres de l'Association et d'autres personnes considèrent qu'avec la traversée du lac, le trafic et les nuisances seraient réduits aux Eaux-Vives et aux Pâquis. Il rappelle qu'actuellement, pour emprunter l'autoroute et se rendre à Lausanne, il faut passer par le pont du Mont Blanc. Il relève aussi que les nouveaux revêtements phono-absorbants pourraient être une mesure pour lutter contre le bruit. Il explique qu'en semaine, avec le balcon ouvert, le bruit est moindre l'après-midi que le soir et la nuit, car les nuisances proviennent essentiellement des terrasses. Il relève qu'il n'est pas possible d'enlever ce qui fait le plus de bruit, à savoir les terrasses.

Discussion de la commission

Un commissaire (L) demande l'audition de la Direction Générale de la Mobilité et de la Ville de Genève.

Un commissaire (MCG) demande d'entendre un professeur de droit constitutionnel, afin d'étudier les possibilités pour que le canton reprenne certaines prérogatives de la Ville en matière de circulation. Il considère que la Ville exagère actuellement car elle ne sait plus s'arrêter dans la création d'entraves à la circulation.

Un commissaire (R) relève que la personne auditionnée a créé une confusion. Il précise que ce qu'elle appelait trafic de transit est en réalité du trafic de destination. Il considère que ce problème est réel, car le transit de quartier est nécessaire et que les gens sont empêchés d'accéder et de sortir de leur quartier. Il indique aussi l'existence d'une ordonnance fédérale sur les zones où le trafic doit être diminué, et relève que celle-ci prévoit également une fluidification des axes qui bordent ces zones pour absorber le trafic supplémentaire.

Le commissaire (UDC) demande l'audition du Groupement Transports et Economie car il s'agit ici d'un problème de circulation et de commerce.

Cette demande entraîne une demande de la part des Verts pour entendre un pendant du GTE, la Coordination Transports et Déplacements.

Votes

Le Président met aux voix l'audition de la Direction Générale de la Mobilité. Celle-ci est acceptée à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'audition de la Ville de Genève. Celle-ci est acceptée à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'audition du Groupement Transports et Economie.

Oui :	7 (1 Ve, 2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)
Non :	1 (1 Ve)
Abst. :	4 (2 PDC, 1 MCG, 1 S)

Cette audition est acceptée par la majorité.

Le Président met aux voix l'audition d'un constitutionnaliste.

Oui :	2 (2 MCG)
Non :	7 (2 Ve, 1 S, 2 R, 2 PDC)
Abst. :	4 (1 UDC, 2 L, 1 Ve)

Cette audition est refusée par la majorité.

Le Président met aux voix l'audition de la Coordination Transports et Déplacements.

Oui :	6 (3 Ve, 2 L, 1 S)
Non :	3 (1 UDC, 2 PDC)
Abst. :	1 (1 R)

Cette audition est acceptée par la majorité (deux commissaires (MCG) ne prennent pas part au vote).

Audition de M. Thierry Messenger, représentant la Direction Générale de la Mobilité/DIM

M. Messenger rappelle que la Ville de Genève veut restreindre le trafic de transit dans le réseau de quartier. Il précise que c'est un trafic difficilement compatible avec la vie d'un quartier mais il remarque que la DGM souhaite que le réseau cantonal ne soit pas bloqué. Il ajoute que c'est la raison pour laquelle la DGM a proposé de faire un essai afin de voir les effets collatéraux des mesures mises en place. Il ajoute que cela permet d'objectiver le fonctionnement avec un bilan à la fin de l'exercice, lequel dure une année. Il signale encore que le 22 décembre 2010, le Conseil d'Etat a demandé un moratoire sur ces essais. Il ajoute que la Ville de Genève, quelques temps plus tard, demandait la fermeture de l'avenue de Montchoisy pour une période d'essai. Il précise que c'est à présent au Conseil d'Etat de décider de lever ce moratoire.

M. Messenger rappelle que les aménagements en place aux Eaux-Vives correspondent à la zone 30 qui a été acceptée. Il ajoute qu'un bilan de cette zone 30 devra être fait dans une année.

Au sujet du mode de concertation pour la mise en place de telles mesures (zone 30, piétonisation d'une rue) et de la vision globale que porte la DGM sur les demandes qui lui sont adressées par la Ville, M. Message indique que le moratoire a été demandé par le Conseil d'Etat en décembre 2010 et est toujours en vigueur. Il ajoute qu'aucune décision n'a été prise pour le moment. Au niveau de la concertation, M. Messenger remarque qu'elle s'est déroulée avec les commerçants et les associations de quartier. Il signale ensuite que la vision de la DGM est d'accompagner la zone 30 avec la disparition du trafic de transit. Il mentionne que la DGM a bien évidemment fait des études pour mesurer les impacts mais il remarque que les essais sont plus parlants.

Concernant le trafic au niveau large dans le quartier, M. Messenger indique que les Eaux-Vives voient 12 000 mouvements dans les deux sens chaque jour, et la rue de Montchoisy 8 000. Il reconnaît que la fermeture demandée par la Ville va poser un problème supplémentaire sur le réseau structurant qui est déjà assez saturé. Mais il mentionne qu'il est légitime que les communes fassent ce type de demande. Au surplus, la DGM a pour mission de répondre aux communes qui font la demande que le trafic de transit respecte la hiérarchisation du réseau routier.

M. Messenger ajoute que le réseau de quartier a pour vocation d'accueillir du trafic de quartier. Il est clair que la DGM ne peut pas être favorable à la fermeture d'une artère du réseau primaire mais qu'elle ne peut qu'entrer en matière sur les demandes concernant les voies secondaires.

A la question posée de savoir si cette fermeture s'inscrit dans le cadre de la fermeture de 200 rues en ville de Genève, M. Messenger déclare que c'est la Ville qui mène les concertations et non la DGM. Il ne sait pas à ce stade si cette rue entre dans le cadre de la fermeture des 200 rues évoquées dans l'initiative. La DGM se base quant à elle, dans ces prises de décision, sur la loi.

Concernant l'impact estimé par la DGM de cette fermeture de rue, M. Messenger relève qu'il y aurait une baisse de 60% du trafic de transit au niveau de la rue Maunoir. Il ajoute qu'il resterait un trafic de destination se montant à 40%.

Un commissaire (MCG) relève que la rue de Montchoisy est l'axe qui sépare le haut du bas du quartier des Eaux-Vives et il n'imagine pas cette rue fermée. Il rappelle qu'il y a des projets de construction sur le haut du quartier

et il se demande si cet aspect a été pris en compte. Il ne croit pas qu'un bouchon continu sur Frontenex soit très agréable pour la population.

M. Messenger répond que les habitants de ces nouveaux logements utiliseront le réseau primaire pour quitter leur quartier.

M. Messenger rappelle pour conclure que la demande actuelle s'inscrit dans le cadre d'un essai qui doit se terminer avec un bilan. Il ajoute que si la demande est maintenue, tous les départements donneront leur préavis. Il précise que c'est le DCTI qui décide de consulter tel ou tel service puisque c'est une autorisation de construire dont il est question à ce stade.

Audition de M. Boris Calame, représentant de Coordination Transports et Déplacements

M. Calame déclare que le problème du trafic aux Eaux-Vives est un serpent de mer et que les demandes qui sont faites dans la pétition relèvent de l'utopie. Il rappelle que son association a fait des observations en 2008, déplorant le manque de vision paysagère des zones 30, la dimension purement technique demeurant insuffisante. Il ajoute qu'à Genève, cette valeur ajoutée est complètement oubliée et il comprend que plus d'une personne se soit offusquée. Trop souvent les projets et réalisations sont le fait uniquement d'ingénieurs en circulation, alors même qu'il faudrait des équipes pluridisciplinaires qui sachent donner une autre dimension et une forme de valeur ajoutée aux projets.

S'il ne dispose d'aucun chiffre, M. Calame évoque la rue du Lac qui a été fermée il y a des années de cela sans que ce projet ait été terminé. Il ajoute que les commerçants ne sont pas d'accord avec ce principe qui ne porte aucune vision qualitative. Il pense que renoncer à sa place de parc « privative » doit être compensé au minimum par une approche qualitative de l'espace public.

Pour M. Calame, le projet de la Ville est mal abouti. Il indique qu'il s'agit d'un projet technocratique qui dessert l'image d'un aménagement de ce type. Il rappelle que l'OPB et l'OPAIR sont loin d'être respectés mais qu'il faudra y souscrire d'une manière ou d'une autre. Il précise que la zone 30 est la mesure permettant de répondre au mieux à ces attentes. Il répète que le projet en question répond aux mesures techniques mais pas humaines. Il fait passer un document concernant la zone 30 aux Eaux-Vives qui me met en exergue aucune plus-value qualitative sur ce nouvel espace commun¹.

¹ Voir annexe 1.

M. Calame relève que son association n'a pas été consultée lors de la concertation menée par la Ville de Genève.

M. Calame a l'impression que les aménagements réalisés aux Pâquis fonctionnent assez bien. Il ajoute que la seule solution de transfert de charge relève des TPG. Il précise que seuls les TPG proposent une solution efficace pour déplacer des personnes en nombre. Il ajoute que la traversée de la Rade ne résoudra pas, selon lui, ce problème. Il signale ensuite qu'il faut assurer la mobilité des entreprises qui font de l'intervention. Il rappelle qu'il y a également pour les chalands un problème entre le nombre de places et de macarons.

Au niveau des mesures prises à la rue de Montchoisy, M. Calame rappelle qu'une zone 30 vise à donner une autre convivialité à la chaussée. Il pense toutefois que la zone de rencontres est plus explicite que la zone 30. Il ajoute que son association est favorable aux zones 30 mais de qualité afin que tout le monde puisse s'y retrouver. Mais il convient que la situation proposée n'est pas satisfaisante. Selon M. Calame, la vision actuelle n'est pas bonne, car elle ne permet pas aux habitants et entreprises d'un quartier de trouver une plus-value qualitative en cas de fermeture de rue, ce qui semblerait pourtant légitime.

Pour M. Calame, les zones 30 en Ville de Genève demeurent trop technocratiques. Il ajoute qu'il y a également un manque d'anticipation. Il évoque alors la motion 833 adressée à la Ville de Genève et la réponse du Conseil administratif en date du 31 août 2011. Il pense qu'il y a dans ce texte quelque chose d'intéressant à prendre en compte au sujet de l'« aménagement privilégiant le vivre ensemble ». Il précise qu'il y a eu deux tables rondes sans qu'un compromis puisse se dégager. Il le regrette alors que sur d'autres sujets les parties adverses trouvent des terrains d'entente².

Audition de M^{me} Isabelle Fatton et M. Victor de Oliveira, représentant du Groupement Transports et Economie (GTE)³

Mme Fatton déclare que le GTE est constitué de quatorze associations qui cherchent une politique de mobilité répondant à tous les usagers. Elle ajoute que le GTE soutient la liberté de choix du mode de transport. Elle rappelle que le GTE estime que les différents modes de transport sont complémentaires.

² Voir annexe 2.

³ Voir annexe 3 – texte de leur présentation.

M. de Oliveira signale représenter le GTE mais travailler pour le TCS. Il remarque que le TCS a entendu parler de la fermeture d'un tronçon de route aux Eaux-Vives, et il mentionne que la Ville aurait semble-t-il consulté un ou deux commerçants uniquement, ce qui aurait inquiété les autres commerçants. Il remet alors une lettre de vingt-quatre commerçants opposés à ce projet⁴.

Mme Fatton poursuit en ajoutant que le commerce se porte mal au centre-ville. Elle rappelle que les centres commerciaux en périphérie et le franc fort en sont les raisons. Elle aimerait que puisse se dégager une vision d'ensemble et cohérente d'une zone piétonne. Elle rappelle en l'occurrence que plusieurs démarches de ce type coexistent en parallèle sans coordination. Elle pense que ce projet vise surtout à empêcher toute circulation dans cette rue.

M. de Oliveira déclare que la rue de Montchoisy n'est pas une simple ruelle du réseau secondaire puisqu'elle joue un rôle de collecteur, tout comme la rue du 31-décembre. Il remarque que les commerçants craignent la suppression de trafic et la suppression des places de parc. Il rappelle également que cette rue a fait l'objet d'une zone 30, laquelle rend difficile le croisement des véhicules en raison des aménagements qui ont été ajoutés. Il pense toutefois que l'objectif est atteint.

M^{me} Fatton relève que sans une réflexion globale sur la mobilité et sans compensation des places perdues en surface en sous-sol, le GTE soutiendra vigoureusement cette pétition.

Concernant le nombre de places de parcs disponibles dans le quartier des Eaux-Vives, M. de Oliveira indique ne pas avoir le recensement des places publiques et privées. Il rappelle que le stationnement en ouvrage coûte mais qu'il s'agit d'une plus-value pour les habitants qui gagnent en tranquillité.

Au sujet des fermetures de rues, M^{me} Fatton signale qu'il y a également un enjeu de sécurité. Elle explique qu'une rue simplement fermée devient déserte la nuit tombée, ce qui inquiète plus d'une personne.

Au niveau de la concertation menée par la Ville, M^{me} Fatton indique que le GTE n'a pas été approché. Pour M^{me} Fatton, il n'y a pas une vision globale sur la mobilité au niveau du CODEP⁵. Elle remarque que M^{me} Künzler a par contre commencé à adhérer au compromis sur le stationnement.

⁴ Voir annexe 4.

⁵ CODEP qui reste un organe de consultation. Pour Mme Fatton quand les projets sont présentés au CODEP il est souvent déjà trop tard pour revenir en arrière.

Concernant les compétences des communes en matière de mobilité, M. de Oliveira rappelle que si les communes peuvent faire des demandes, il appartient au canton de refuser ou d'accepter les projets proposés. Les communes n'ont pas de compétences au niveau de la loi.

M^{me} Fatton relève qu'il manque « un pilote dans l'avion ». C'est d'ailleurs un des résultats qui a été relevé dans l'audit qui a été fait à la DGM.

Audition de M. Rémy Pagani, en charge du département des constructions et de l'aménagement de la Ville de Genève et de M^{me} Piriz, adjointe de direction du service d'aménagement urbain et de la mobilité⁶

M. Pagani rappelle qu'il y a des accidents graves qui se déroulent et que les zones 30 permettent de supprimer les accidents mortels. Il ajoute que du point de vue sanitaire, 45 rues de la Ville de Genève se trouvent en zone d'alarme. Il rappelle à cet égard que la Confédération impose d'assainir la pollution sonore et qu'il sera nécessaire, le cas échéant, de payer en 2018 les travaux nécessaires pour isoler les façades, ce qui représente une dépense de vingt millions de francs par rue. Il évoque alors la zone 30 de Saint-Jean et il remarque que le trafic de transit a percolé sur la rue de Saint-Jean. Il constate cela étant que le bruit est apaisé et qu'il n'y a plus d'accidents mortels dans la zone 30. Il signale que ce principe est défendu par le Conseil administratif. Il explique ensuite que depuis 2004, vingt-quatre associations réclament une zone 30 dans le quartier des Eaux-Vives et il remarque que ce projet a été validé par l'ensemble des associations.

Mme Piriz ajoute que certains projets ont été mis en place alors que d'autres sont encore à l'étude comme la piétonisation d'un tronçon de Montchoisy. Elle remarque que différentes propositions ont été faites en 2006, dont la demande d'autorisation de construire pour la zone 30, délivrée en 2009. Elle remarque qu'un bilan doit être réalisé une année après la mise en place de la zone 30, soit en 2012 avec des témoignages recueillis auprès des différentes parties. Elle rappelle que trois écoles existent dans le quartier et que des pointes de vitesse ont été enregistrées à 80 Km/h sur Montchoisy, plus les dépassements de bruit. Elle précise qu'en termes d'accidentologie, la

⁶ On trouvera en annexe 5 la présentation de la Ville de Genève concernant les réalisations et les projets d'aménagement au niveau de la mobilité. En annexe 6 figure les différentes zones 30 de la Ville de Genève, étapes réalisées, en cours et en projet. Enfin, en annexe 7 on trouvera une présentation de la stratégie OPB de la Ville de Genève.

police indique que les accidents concernant le carrefour Montchoisy/Eaux-Vives et tous les carrefours de la rue des Eaux-Vives sont dangereux. Elle déclare encore que 30% du trafic concerne un trafic de transit. Elle signale qu'à Montchoisy les valeurs limite de bruit sont dépassées de jour comme de nuit sur l'ensemble des façades. Elle évoque alors les mesures – élargissement de trottoirs, trottoirs traversant – et elle relève que la rue des Eaux-Vives n'est pas dans la zone 30 en raison des TPG qui y passent.

Elle en vient à la piétonisation et elle déclare qu'elle concerne un tronçon de 40 mètres de long. Elle explique que la fermeture se fait grâce à des potelets, à une végétalisation et à des bancs. Elle indique que ce projet entraîne la création de treize places voitures supplémentaires et de trente-quatre places pour les deux roues. Elle remarque que l'accès dans la rue se fera toujours par William-Favre et par la rue des Eaux-Vives. Elle mentionne que les voitures devront rester sur les quais et sur Frontenex pour pouvoir transiter.

M. Pagani indique ensuite à un commissaire que les commerçants de Carl-Vogt ont subi les travaux du TCOB et la suppression de nombreuses places de parc. Il explique qu'ils étaient inquiets mais qu'au final, ils se réjouissent des mesures prises tout en réclamant des places de livraison. Il rappelle alors que tout le concept de la ville est en train de changer avec la pose de revêtements phono-absorbants et de l'éclairage amélioré. Il ajoute qu'il est clair que deux ou trois commerçants devront ré-axer leurs activités mais il rappelle qu'il y a une question de défense des intérêts de la collectivité. Il remarque encore qu'en cas de problème les commerçants peuvent s'adresser à lui pour qu'il leur trouve une solution dans l'une des arcades de la Ville.

M. Pagani ajoute se rendre 2 fois par ans dans les écoles des Eaux-Vives et qu'il a remarqué que le carrefour Montchoisy/rue du 31-décembre est très fréquenté par des enfants. Il ne comprend pas que l'on puisse remettre cela en cause. Il ajoute être membre de la fondation des parkings et il rappelle que des millions de francs sont dépensés pour des parkings relais. Il remarque que les gens doivent imaginer des parcours différents, un principe d'ailleurs validé par le Grand Conseil.

M. Pagani indique ensuite que les tarifs des parkings mis à disposition des collaborateurs de la Ville ont été augmentés, ce qui a permis de financer des abonnements TPG pour ces derniers⁷. Il signale ensuite participer au projet

⁷ Le coût mensuel d'une place de parking pour les employés de la Ville de Genève dans les parkings situés sur leur lieu de travail s'élève à 130 F pour une place réservée et à 65 F pour une place non réservée. (Source : Ville de Genève, M^{me} Piriz).

d'agglomération et il ne croit pas que la traversée de la Rade résoudra les problèmes de la Ville. Il explique qu'il est nécessaire de passer d'une ville polaire à une ville multipolaire. Il ajoute que c'est la centralité actuelle qui pose de gros problèmes. Il rappelle alors que la Ville a validé la charte du projet d'agglomération et il précise qu'elle va signer le projet d'agglomération II.

A la remarque faite d'un commissaire relevant que l'école ne se trouve pas sur la zone concernée, M^mc Piriz répond que c'est la fermeture de ce tronçon qui est le plus dissuasif pour supprimer le trafic de transit. Elle ajoute que cette solution s'est imposée au travers des études qui ont été menées par le CITEC. Elle mentionne encore que la fermeture n'est que de 40 mètres afin de permettre l'accessibilité dans ce quartier pour les voitures.

A la question posée par un commissaire concernant les spécificités des zones 30 et plus particulièrement à l'ordonnance sur les zones 30 qui indique que les axes adjacents sont fluidifiés, M. Pagani rappelle que le pont du Mont-Blanc a un trafic relativement fluide comme le démontre les comptages. Il rappelle enfin que cette fermeture est une mesure prise pour une année et qu'un bilan viendra ponctuer l'exercice.

Discussion et vote de la commission

Un commissaire (L) revient sur l'audition de M. Pagani. Il mentionne que cette audition l'a profondément choqué. Il ajoute que M. Pagani a répondu sur les autres quartiers sans dire exactement de quoi il retourne pour les Eaux-Vives. Il relève que les places de parkings pour les collaborateurs de la Ville sont très bon marché et s'étonne que cette même Ville ne pratique pas une politique plus dissuasive afin d'inciter ses collaborateurs à utiliser les transports publics ou la mobilité douce. Il relève ensuite qu'aux heures de pointes la route de Frontenex tout comme les quais sont déjà proches de la saturation. La mesure proposée ne peut être envisagée en l'état et c'est pourquoi il propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire (Ve) propose le dépôt de cette pétition car elle n'amène pas de solution et se révèle par ailleurs contradictoire. Il remarque que revenir à une situation antérieure ne sera pas possible.

Un autre commissaire (Ve) déclare être également choqué par le fait que le prix des places de stationnement pour les employés de la Ville soit si modeste. Il rappelle encore que la Ville doit se protéger contre les mesures OPAIR et OPB qui tomberont en 2018 et il précise que la Ville prend des mesures pour assainir le réseau routier mais que le canton semble mettre des bâtons dans les roues de la Ville. Il rappelle également que les coûts de la

santé augmentent en raison de la pollution et il mentionne que l'on verra bien dans cinq ans quelle sera la situation.

Un commissaire (MCG) déclare partager l'avis du commissaire (L) et soutenir sa proposition. Il rappelle alors que le but de cette fermeture est de protéger les enfants mais que tout le trafic est renvoyé vers deux des trois écoles de ce quartier.

Le commissaire (UDC) dit soutenir également la proposition de renvoi au Conseil d'Etat. Il se déclare étonné que le débat ait porté sur la zone 30 alors que la pétition parle de la fermeture de Montchoisy. Il ajoute que cette mesure est une décision anti-voitures et anti-commerces de la part de la Ville de Genève.

Un commissaire (PDC) déclare que son groupe renverra également cette pétition au Conseil d'Etat. Il rappelle ensuite que l'Ordonnance fédérale est une déclaration d'intention plus qu'une contrainte. Il signale également que la fermeture de Montchoisy lui semble incohérente avec des répercussions importantes qui satureront tout le quartier. Il se déclare par ailleurs sensible à la situation des commerçants et il doute qu'ils soient si heureux de la suppression de places de parc devant leurs commerces.

Le Président passe alors au vote du dépôt de la P 1781 :

Oui :	3 (3 Ve)
Non :	10 (2 R, 2 PDC, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Abst. :	2 (2 S)

La proposition de dépôt est refusée.

Le Président passe alors au vote du renvoi de la P 1781 au Conseil d'Etat :

Oui :	10 (2 R, 2 PDC, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	3 (3 Ve)
Abst. :	2 (2 S)

Cette proposition est acceptée.

La catégorie de débat est prévue en catégorie II.

Conclusion

Le traitement de cette pétition a permis de mettre en relief les limites de la politique menée en termes de mobilité dans notre canton. La Ville de Genève, de par sa situation géographique, est obligée d'être spectatrice d'un trafic de transit intense, trafic passant d'une rive à l'autre par le pont du Mt-Blanc. Le quartier des Eaux-Vives, tout comme celui des Pâquis, subit ainsi de forts désagréments. Il est donc légitime que les habitants du quartier, et le Conseil Administratif le représentant, cherchent à se protéger des nuisances subies.

Néanmoins, vu de manière plus globale, et connaissant la croissance prévue de la mobilité dans notre canton, qu'elle soit privée, publique ou douce, on est en droit de s'interroger sur la politique qui est menée par la Direction Général de la Mobilité. Le réseau primaire étant déjà saturé, en l'absence de toute alternative pour contourner la Ville par l'ouest, il est difficile d'envisager des fermetures de rues surtout quand ces dernières poursuivent des buts mal définis. Alors qu'un moratoire a été décrété par le Conseil d'Etat en décembre 2010, alors que la zone 30 actuelle doit être évaluée courant 2012, la DGM se dit prête à accepter, à titre d'essai et pour une période de 1 an, la fermeture partielle de la rue de Montchoisy !

Les pétitionnaires, tout comme certains commerçants des Eaux-Vives, démontrent, si cela est nécessaire, que la concertation entreprise par la Ville de Genève n'a pas été optimale et que les habitants et les commerçants du quartier n'ont pas tous été écoutés. Et que dire de l'absence de concertation auprès de groupements tels que le GTE ou Coordination Transports et Déplacements ?

M. Calame représentant cette dernière association a aussi permis de mettre en relief l'absence de vision paysagère des zone 30, soit l'absence de toute valeur ajoutée dans les mesures présentées par la Ville. Comme cela a été expliqué à la commission, les mesures prises par la Ville, et validée par la DGM, sont trop technocratiques, élaborées par des ingénieurs de la circulation, sans donner une autre convivialité à la chaussée. Cela entraîne *de facto* une insatisfaction de la part des habitants et commerçants du quartier, de la zone concernée.

Au niveau de la DGM, on peut s'étonner de l'absence d'une vision globale, vision qui permettrait de comprendre quelle politique elle mène en matière de mobilité. Relevant que les mesures proposées par la Ville poseront un problème supplémentaire sur le réseau primaire qui est déjà saturé, la DGM n'affirme pas sa politique, laissant ainsi la Ville agir à sa guise. Si cela peut se comprendre d'un point de vue communal, cela est tout simplement

incompréhensible d'un point de vue cantonal. Comme l'a indiqué M. de Oliveira du GTE, si les communes ont la liberté de proposer des mesures en matière de restriction de la circulation, c'est bien la DGM, de par la loi, qui peut accepter ou refuser les demandes qui lui sont adressées.

Cette pétition met donc en relief les nombreux dysfonctionnements et contradictions qu'il existe au niveau institutionnel. En l'absence d'une politique globale de la mobilité avec des buts stratégiques clairement définis, en l'absence d'un véritable *leadership* de cette politique, on est en droit de s'interroger sur la pertinence des mesures demandées par la Ville de Genève aux Eaux-Vives, comme dans d'autre quartier de la ville.

Afin d'améliorer la qualité de vie des habitants des Eaux-Vives, mais aussi celle de tous les Genevois, la majorité de la Commission des pétitions vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat. Non seulement pour qu'il réponde rapidement aux invites de la pétition mais également pour qu'il nous explique clairement quelle est sa politique en matière de mobilité et de quelle manière il coopère avec les communes, plus spécialement la Ville de Genève.

Pétition (1781)

pour une garantie d'accessibilité au et dans le quartier des Eaux-Vives et la possibilité pour ses habitants, commerçants et autres usagers d'y circuler et d'en sortir sans entraves à leur mobilité

Mesdames et
Messieurs les députés,

Attendu les projets et plans élaborés par la Ville de Genève, en particulier ceux de février/mars 2011, les soussignés, habitants et commerçants des Eaux-Vives, ainsi que tous les employés, ouvriers, visiteurs et touristes qui se rendent régulièrement dans ce quartier en utilisant les voies de circulation routière, tant cantonales que communales, demandent :

La garantie d'accessibilité au et dans le quartier des Eaux-Vives et la possibilité pour ses habitants, commerçants et autres usagers d'y circuler et d'en sortir sans entraves à leur mobilité, en particulier par :

1. La liberté du choix du mode de transport et les possibilités de stationnement ;
2. La non-fermeture de rues ou de portions de rues à la libre circulation tel le projet de fermeture de la rue de Montchoisy entre les rues Maunoir et du XXXI-Décembre ;
3. La garantie de mobilité dans et à travers le quartier pour tous modes de transports et de déplacements confondus, publics et individuels ;
4. Le maintien et l'amélioration de la fluidité du trafic tout en maîtrisant les nuisances et garantissant la sécurité de tous les usagers, piétons inclus ;

En insistant pour que toutes les mesures qui pourraient être prises concernant la circulation aux Eaux-Vives ne restreignent pas la mobilité ni les accès et n'engendre pas de dangerosité ni ne pénalisent les habitants et usagers du quartier.

N.B. 2076
*p.a Association des Intérêts des
Eaux-Vives (AIEV)
M^{me} S. Borgstedt Vogt,
Présidente
Case postale 6232
1211 Genève 6*



Zone 30 km/h du quartier des Eaux-Vives



ZONE 30

QUARTIER DES EAUX-VIVES

Travaux prévus sous la forme d'une quarantaine d'interventions ponctuelles, réparties sur l'ensemble du quartier.

- mise en place de la signalisation et des marquages au sol «30km/h»;
- construction de seuils de ralentissement;
- élargissement de trottoirs;
- aménagement de stationnement;
- transformation de carrefours pour appliquer la règle de la priorité de droite;
- création de trottoirs cyclables;
- mise en place de nouvelles cases de stationnement pour les deux-roues.

DÉBUT DES TRAVAUX

Septembre 2010

DURÉE DES TRAVAUX

Environ 6 mois, sous réserve de conditions météorologiques favorables

DÉROULEMENT DES TRAVAUX

www.geneve.ch/transport/urbanisme/zone30

Toutes les dispositions sont prises pour minimiser les désagréments liés à ce chantier. Cependant, des cases de stationnement peuvent être supprimées temporairement et des tronçons de rues fermés ponctuellement au trafic. Les usagers sont priés de se conformer aux échantillons et à la signalisation mise en place. Tous les accès aux bâtiments et commerces sont garantis pendant la durée des travaux.

La mise en zone 30 ne diminuera pas le nombre de places de stationnement pour les voitures et les deux-roues dans le quartier.

La Ville de Genève, consciente des désagréments occasionnés par ces travaux, remercie le public de sa patience et de sa compréhension.

Renseignements service du génie civil, tel. 022 418 42 00

POURQUOI UNE ZONE 30



POUR PROTÉGER

Une zone 30 offre bien plus de sécurité aux enfants et aux âlées.



POUR SÉCURISER

Une vitesse limitée permet de mieux partager la chaussée entre piétons, cyclistes et automobilistes. Les rues et les autres sont ainsi rassurés.

POUR CIRCULER ZEN

En roulant plus doucement, on voit mieux les autres usagers de la rue et on partage leurs mouvements, mais d'un coup sans perte de temps.



POUR RESPIRER

Une vitesse réduite limite le bruit et la pollution de l'air.



POUR SE RESPECTER

Une rue de quartier est un lieu de vie.



RÈGLES DE LA ZONE 30

VITESSE

La vitesse est limitée à 30 km/h

PRIORITÉ

La priorité de droite est en vigueur

PIÉTONS

Les piétons peuvent choisir ou traverser la chaussée (d'ailleurs, il n'y a pas de passage piétons, sauf exception)

VOITURES

Les voitures et les deux-roues restent prioritaires sur les piétons

VÉLOS

Les vélos peuvent rouler à contresens (si cela est signalé)

TROTINETTES...

Les trottinettes, rollers, planches à roulettes, vélos d'enfants ont le droit de circuler sur la chaussée et sur le trottoir

Ville de Genève Conseil municipal

M-833

Réponse du Conseil administratif à la motion du 10 novembre 2008 de MM. Jean-Charles Lathion, Gérard Deshusses, Alexandre Chevalier, Simon Brandt, Miguel Limpo, Christian Zaugg, Pascal Rubeli, M^{mes} Alexandra Rys, Sarah Klopmann, Nicole Valiquer Grecuccio, Marie Chappuis, Catherine Buchet-Harder et Anne-Marie Gisler, acceptée par le Conseil municipal le 13 octobre 2010, intitulée: «Pour des états généraux de l'aménagement privilégiant le vivre ensemble et une gestion équilibrée de la mobilité».

TEXTE DE LA MOTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'organiser, en partenariat avec l'Etat, des états généraux de la mobilité et de l'aménagement privilégiant la notion de vivre ensemble à Genève;
- d'y associer les représentants de toutes les parties concernées: associations d'habitants, Touring Club Suisse, Association transports et environnement, Pro Vélo, services concernés de la Ville et de l'Etat, etc.;
- de présenter les conclusions au Conseil municipal en particulier sous l'angle des points de convergence, de divergence, des risques et des opportunités.

RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Conseil administratif n'a pas attendu l'adoption de cette motion par le Conseil municipal pour procéder à une large concertation en matière d'aménagement et de mobilité.

A la fin de 2009, après plusieurs mois de concertation, notre Conseil est arrivé à un projet commun basé sur la proximité, la convivialité et la sécurité, en vue de doter enfin notre ville de véritables zones piétonnes.

Ce projet, qui devrait permettre d'intervenir sur une trentaine de lieux, rues ou places, et d'assainir le bruit routier d'une quinzaine d'axes, répond à différentes demandes exprimées par le Conseil municipal ou par la population.

Afin de débattre des différentes options qui lui sont liées, et dans l'intention de pouvoir concrétiser sa réalisation dans des délais raisonnables, les principaux acteurs concernés ont été invités à participer à deux tables rondes. Celles-ci ont eu lieu les 1^{er} février et 8 mars 2010. Elles ont réuni les représentants de toutes les parties concernées, citées dans l'invite de la présente motion, soit différentes associations d'habitants, le Touring Club Suisse, l'Association transports et envi-

– 2 –

ronnement, Pro Vélo, de même que des représentants des milieux économiques, les TPG, ainsi que plusieurs services concernés, tant de la Ville que de l'Etat (Direction générale de la mobilité).

A l'issue des deux tables rondes, malgré la volonté clairement exprimée par les membres du Conseil administratif présents, il n'a pas été possible de trouver un compromis acceptable permettant la réalisation du projet. Au contraire, les positions souvent fort divergentes des uns et des autres, toutes sensibilités confondues, ne sont ressorties que renforcées au terme de ces réunions.

Cet exemple et le peu de résultat auquel il a abouti illustrent les limites de l'exercice demandé par les invites de cette motion. Cette situation ne décourage cependant pas le Conseil administratif, mais le contraint en l'espèce à développer une stratégie différente. Il va de soi que celle-ci, le moment venu, sera à nouveau présentée à l'ensemble des parties concernées.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:
Jacques Moret

Le conseiller administratif:
Rémy Pagani

Le 31 août 2011.

DISPENSÉ DU DÉCRET
2/11/2011

G. T. E.

Groupement Transports et Economie

**AUDITION DEVANT
LA COMMISSION DES PETITIONS DU GRAND CONSEIL
SUR LA GARANTIE D'ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES P 1781
7 NOVEMBRE 2011**

Le Groupement Transports et Economie est composé de 14 associations représentant les milieux de l'économie, du commerce, du transport professionnel et de l'automobile, qui ensemble visent à une politique de la mobilité qui réponde aux besoins de l'économie.

Nous remercions les membres de la commission de bien vouloir nous recevoir et vous confirmons dès à présent que **nous soutenons cette pétition.**

Les différents objectifs clairement identifiés du GTE sont :

- maintenir l'accessibilité au centre-ville
- sécuriser les déplacements,
- hiérarchiser le réseau routier,
- compléter le contournement de Genève,
- réaliser une traversée de la rade,
- améliorer l'offre en stationnement,
- améliorer le réseau des transports publics,
- diminuer les nuisances dues au trafic.

Nous soutenons la liberté du choix du mode de transport qui est un droit constitutionnel et rappelons que les différentes formes de mobilité sont désormais complémentaires. En effet, une personne peut, à différents moments de la même journée, avoir recours successivement au bus, à son vélo et à sa voiture.

Historique

La fermeture à l'essai d'une portion de la rue de Montchoisy et la mise en sens unique partielle de la rue des Eaux-Vives, ont été initiées par la Ville, suscitant de vives réactions des riverains et du monde politique.

Le Grand Conseil a décrété fin 2010 un moratoire d'un an qui arrive à présent à échéance

Début 2011, une représentante du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité a fait une tournée dans le quartier des Eaux-Vives. En parallèle à cette pétition qui a recueilli 2076 signatures en un temps record, les 34 commerçants directement concernés par la fermeture de la rue de Montchoisy ont signé une lettre d'opposition à l'attention des autorités (cf. pièce jointe). Au vu de ces réactions, il y a lieu de s'interroger à nouveau sur le processus de consultation mené par la Ville de Genève dans le cadre de ses réflexions sur la mobilité. Depuis ces événements, le dossier de la Ville a été remis courant juin à la DGM qui doit se prononcer.

Notre inquiétude - Pas de vision d'ensemble, planifiée

Les commerçants sont extrêmement inquiets car **les ventes se portent mal au centre-ville.**

En effet, le marché local, devenu franco-valdo-genevois, est extrêmement concurrentiel. Le commerce réagit à tout changement : franc fort, conjoncture, météo, nouvelle concurrence, chantiers, suppression de places de stationnement... font qu'il s'en va en périphérie, où il trouve moins d'entraves. **Il est crucial d'aider ce secteur économique à rester au centre-ville grâce, notamment, à l'accessibilité et à des places de parking.**

Nous rappelons que les milieux économiques sont favorables à une piétonisation réfléchie, cohérente et respectueuse de la complémentarité des modes de transport. Ils ont toujours été force de propositions.

Nous sommes à présents inquiets car nous notons que la piétonisation fait au détriment de tout le reste, sans concertation ni cohérence. Tous les projets continuent leurs vies indépendamment les uns des autres : des demandes plus anciennes, la stratégie de piétonisation de la Ville, l'initiative des 200 rues, les Eaux-Vives... Nous regrettons que soient discutés les éléments séparément.

Les compétences en matière d'aménagement de la voirie sont **cantonales**. La gestion des transports doit avoir une vision globale et élargie. Il faut des solutions viables pour la mobilité à l'échelle cantonale.

En fait, l'on constate que l'objectif visé est avant tout de pénaliser, limiter, empêcher la circulation motorisée. Contrairement à ce que la Ville dit, il ne s'agit pas d'empêcher la circulation du trafic de transit à travers les quartiers d'habitation, mais **d'empêcher la circulation de tout trafic**, y compris celui des résidents, des travailleurs, des visiteurs et clients.

Dans le cas qui nous occupe, il y a lieu de préciser que la rue de Montchoisy a une fonction qui dépasse celle que l'on souhaite lui prêter. En effet, actuellement cette rue permet de collecter tout le trafic provenant des ruelles de quartier pour le canaliser vers les axes primaires. Certes, il y a une partie de

trafic de transit, qui au demeurant, reste minoritaire par rapport au trafic de destination qui est attiré par les nombreux commerces et autres activités sociales et culturelles du quartier, ce qui explique la préoccupation légitime des habitants et commerçants.

Nous nous permettons de mettre en évidence que le quartier des Eaux-Vives a été mis récemment en statut de zone 30 et que de fortes mesures de modération du trafic ont mises en œuvre, en particulier à la rue de Montchoisy où le croisement de véhicules doit désormais se faire au ralenti. Alors pourquoi vouloir fermer de nouveaux tronçons de rues dans ce quartier par le principe du saucissonnage ?

La logique de la Ville est simple : "paralysons un peu plus le réseau ce qui aura des effets dissuasifs". C'est irresponsable et déconnecté des réalités et des besoins de la population. Le corollaire de ceci est un accroissement des bouchons sur le reste du réseau routier avec des répercussions défavorables sur les transports publics.

De plus, on passe sous silence les dizaines de milliers de travailleurs qui gagnent la ville tous les jours, avec l'extraordinaire impact fiscal que l'on sait.

Les entreprises que nous représentons rechignent de plus en plus à venir délivrer des prestations en ville et envisagent même de taxer leurs interventions urbaines car l'accessibilité est toujours plus entravée par des décisions politiques incompréhensibles.

Le GTE rappelle qu'à chaque modification du schéma de circulation **il conviendra au préalable de proposer des mesures d'accompagnement, notamment des itinéraires de substitution.**

Aucune mesure d'accompagnement n'est prévue par la Ville, telles que le renforcement des P+R en périphérie, le bouclage du contournement autoroutier de Genève et la construction de parkings notamment.

Stationnement – compensation des places

Des possibilités de stationnement doivent être engagées. Beaucoup de trafic aux Eaux-Vives est lié aux automobilistes tournant à l'intérieur du quartier à la recherche d'une place. La réalisation de parkings n'entraîne pas une augmentation de la circulation au centre-ville car une fois garé un véhicule ne circule plus, donc ne pollue plus.

Le GTE est l'initiateur d'un compromis sur le modèle zurichois, qui instaure le principe de la compensation « une place de parc en surface = une place de parc en sous-sol ».

Conclusion

Dans la mesure où la création de rues piétonnes s'effectue sans concertation, sans mesures d'accompagnement, sans volonté de permettre une réelle complémentarité des modes de transports, sans réflexion globale sur la mobilité, que ces rues sont pensées uniquement comme entrave au trafic motorisé, **le GTE soutient donc avec fermeté la P1781.**

Nous espérons que nos remarques permettront à votre commission de faire évoluer le projet de piétonisation dans une direction prenant mieux en compte les intérêts et les attentes **des entreprises, des commerces, des habitants ainsi que ceux liés au tourisme**, afin de tous mieux vivre ensemble.

Isabelle Fatton

Victor de Oliveira

Annexe : ment

ANNEXE 4

Commerçants
18-19 rue de Montchoisy
1207 Genève

Reçu Copie à : 52, H.P.G.

Reçu le : 25 MAR. 2011

Compte n° :
Visas / Dates

Pdt Commission Directeur Trésorier

A qui de droit

Genève, le 17 mars 2011

Concerne : le ~~Projet d'une zone piétonne sur la rue de~~ Montchoisy

Madame, Monsieur,

Par la présente, nous, commerçants soussignés du tronçon 18-19 rue de Montchoisy destiné à être transformé en zone piétonne, vous informons de notre désapprobation en ce qui concerne l'aménagement projeté.

En effet nous jugeons qu'il est aberrant d'avoir choisi ce tronçon, pour « assurer la sécurité des écoles face aux pendulaires ».

Il est précisément le seul à n'avoir, hormis deux immeubles d'habitations, que des commerces et pas d'école en vue. !

Ces commerces pour leur bon fonctionnement nécessitent évidemment des livraisons.

De plus nous craignons que la fermeture de ce tronçon à la circulation génère une zone propice aux rassemblements nocturnes qui ne manqueront pas d'engendrer déchets et dégradations. Donc si ce projet devait devenir réalité et que de tels dégâts devaient survenir, nous considérerions implicitement qu'il serait de votre responsabilité d'assumer les coûts occasionnés.

Pour ces raisons, il semblerait plus judicieux, en premier lieu pour les enfants, puis pour l'accès aux petits commerçants, de fermer un tronçon proche d'établissements scolaires et d'habitations (le tronçon William Favre-Merle D'Aubigné entre autres).

En espérant votre attention et en vous remerciant d'avance de votre réponse, veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Tabac-Presse
M. et Mme Da Camara
TABACS JOURNAUX
DA CAMARA
19 Rue de Montchoisy
1207 GENEVE
Tél/Fax 022 736 70 58

Cordonnerie de Montchoisy
M. Louro

CORDONNERIE MONTCHOISY
Jean-Louis
18 rue de Montchoisy
1207 Genève

Bijouterie Vert de Gris
M. Grand

Boutique Ladies- Lumi
M. et Mme Quesada

BOUTIQUE

Ladies-Lumi

PRÊT-A-PORTER

18 rue de Montchoisy 18
1207 GENEVE t. 022 735 50 38

Café-restaurant
CINECITTA S.A.
17, rue de Montchoisy
1207 Genève 022 736 49 59



SALON DE L'AVENIR
COIFFEUR

SALON DE L'AVENIR
COIFFURE MESSIEURS
19, rue de Montchoisy
1207 GENEVE Tél. 735.45.83

WWSPOUNTS SA

FOOT JUNIOR

FOOT JUNIOR
19, Rue Maunoir
CH - 1207 GENEVE
Tél : 022 / 700 16 00
Fax : 022 / 700 16 60

ARIANA TABAC BOISSONS

ARIANA Tab. Boissons
17 rue de Montchoisy
1207 Genève
022 736 38 40

ATELIER REPARATION AUTO

ATELIER REPARATION AUTO
EDGAR JEANMAIRET
19, rue Maunoir
1207 GENEVE, 0 22 70 0 21

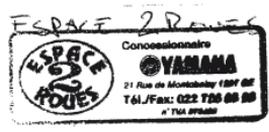
Restaurant Chaupan
Rue de Montchoisy 19
1207 GENEVE

BOUCHERIE TAGHEN

Boucherie
17 rue de Montchoisy
1207 GENEVE

CAFÉ GOBLET D'ARGENT

Café-restaurant
AU GOBELET D'ARGENT
27 rue Montchoisy
1207 Genève
Tél: 022 735 17 95
Mail: gobletdargent@gmail.com



PHARMACIE DU SOLEIL

PHARMACIE DU SOLEIL
S. Beltrami - pharmacienne
34, rue de Montchoisy
1207 Genève
Tél. 022 786 46 48 - Fax 022 786 46 61

RETOUCHES ELEGANCE

RETOUCHES ELEGANCE
Rue Maunoir 19
1207 Genève
Tél: 022 700 30 72

LA BAECHELE

CAFE PORTOFINO

TEINTURIERS SA
Route de Jussy 5
1225 CHENE-BOURG

Paula Loris

CHEZ RAMONA
Rue de Montchoisy 20
1207 Genève
022 / 735 11 98

Ramona

BLANCHISSERIE IMPEC

Rue de Montchoisy 20
1207 Eaux-Vives
Tél./Fax 022 735 48 10
TVA N° 648 651

Boynami

CHEZ ASHANTI

23, rue de Montchoisy (Eaux-Vives)
1207 Genève
Tél. 022 736 18 09 Fax 022 736 18 06

Rashid

CHEZ NESTOR

Articles de pâtis
N. MOUËRE
4, rue Montchoisy
1207 Genève Tél. 736 80 17

CAFÉ DE L'AMITIÉ

7, rue Montchoisy
1207 GENEVE
Tél. 022 700 05 24 TVA N° 474 464
Fam. RASHANI

TENDANCE CONFURE
TINACONTY
RUE MAUGUOIR 13
022 736 27 60

Tendance

SOLEIL INCA
022 700 79 90

Soleil Inca

COUD de Girafe

CAFE HAUTE COUTURE / BOUTIQUE
18, rue du Malin noir
1207 Eaux-Vives Genève
Tél. 022 700 96 35

Coud de Girafe

COULEURS & PARFUMS Sàrl

Rue de Montchoisy 25
1207 GENEVE
Tel 022 700 60 80
Fax 022 735 80 88

Couleurs & Parfums

Le Petit Prince
Rue de Montchoisy 36
1207 Genève
022 736 10 95

P + M MONACHOISY
40 Rue de Montchoisy
1207 Genève
Tel 022 735 91 16
Fax 022 735 94 17

Monachois

Boutique First and Second
Rue Montchoisy 27
022 735 65 51

First and Second

L'AMIESSE d'Alprouche

L'Amiesse

TABLE & WEAR

32, rue du 31-Décembre 1207 Genève
tél. +41 (0)22 736 32 32 - fax +41 (0)22 736 90 07
info@ladress.ch



Quartier des Eaux-Vives : réalisations et projets



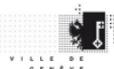
**COMMISSION DES PETITIONS
7 NOVEMBRE 2011**



ACCESSIBILITE AU QUARTIER DES EAUX-VIVES REALISATIONS ET PROJETS

Sommaire

1. Concertation: constats et mesures
2. Réalisations: aménagements ponctuels et zone 30km/h
3. Projet en cours: piétonnisation d'un tronçon de la rue de Montchoisy



ACCESSIBILITE AU QUARTIER DES EAUX-VIVES

Résumé du processus

2004-2005 : concertation

2006 : réalisation de mesures de sécurisation ponctuelles

dépôt de la demande d'autorisation de construire de la zone 30km/h

2009 : autorisation de construire de la zone 30km/h délivrée

autorisation des mesures à l'essais sur la rue de Montchoisy et la rue des Eaux-Vives

2010-2011: réalisation de la zone 30km/h



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

La situation avant la prise de mesures : vitesses

o Vitesses élevées jusqu'à 65km/h sur Montchoisy et 80km/h sur la rue des Eaux-Vives (réglementée à 50km/h et localement à 40km/h)



Rue des Eaux-Vives (école)

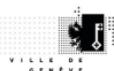
o Trafic important notamment en heures de pointe du matin et du soir

o Dépassements des niveaux de bruit routier



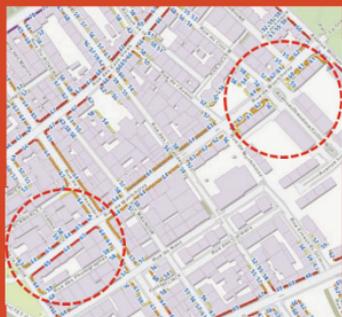
Rue de Montchoisy (école)

o Insécurité pour les modes doux notamment sur les itinéraires scolaires



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

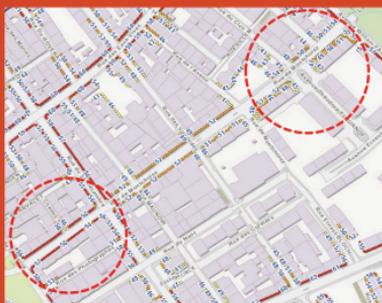
Les immissions sonores à la rue de Montchoisy (état 2011)



Jour : dépassements
VLI DSIII et DSII

Degrés de sensibilité	VLI [Lr en dB(A)]		VA [Lr en dB(A)]	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
DS II	60	50	70	65
DS III	65	55	70	65

Nuit : dépassements VLI
DSIII et DSII



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Une évidence : la zone 30km/h



Interventions ponctuelles

- Plateau de ralentissement
- Elargissements de trottoirs
- Avancées de trottoirs
- Trottoirs traversants

Bilan stationnement :

- +13 places TI 90'
- +6 places TI macarons
- +40places deux-roues



Périphérie des zones 30: deux zones

Sens de circulation



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Le projet de piétonnisation d'un tronçon de la rue de Montchoisy

Bilan
stationnement
zone 30km/h et
piétonnisation
Montchoisy :

+13 places TI
+34 places deux-
roues



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Les schémas d'accessibilité de la zone 30km/h

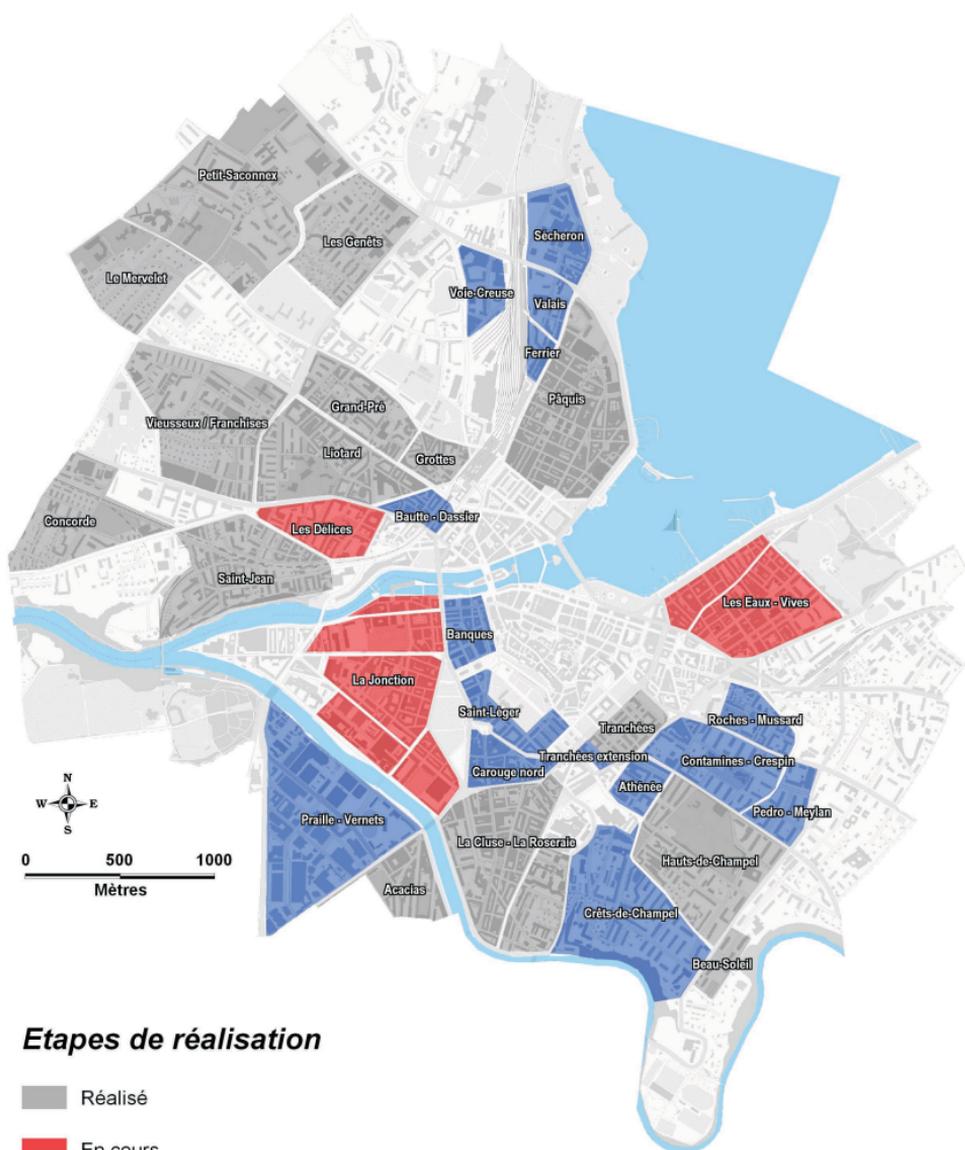




ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Merci pour votre attention

Ville de Genève - Zones 30 Km/h



Étapes de réalisation

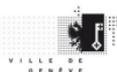
- Réalisé
- En cours
- En projet



STRATEGIE OPB |



SAM/SEPTEMBRE 2011



STRATEGIE OPB

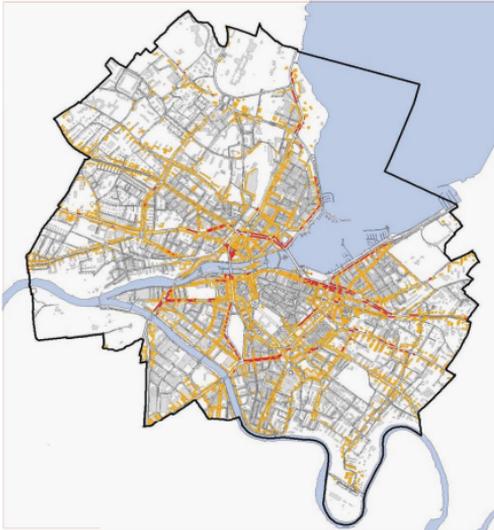
Sommaire

1. Contexte de l'assainissement du bruit routier en Ville de Genève
2. Moyens techniques
3. Stratégie d'assainissement



STRATEGIE OPB

Contexte de l'assainissement du bruit en Ville de Genève



Cadastre du bruit

Types de dépassements

- Dépassements des valeurs limites
- Dépassements des valeurs d'alarme



STRATEGIE OPB

Contexte de l'assainissement du bruit en ville de Genève

- **80'000 habitants** touchés par des dépassements des valeurs de bruit en Ville de Genève sur les **185'000 personnes** résidant sur son territoire
- **65 kilomètres** de rues subissant des dépassements des valeurs limites de bruit
- **200 rues** (ou tronçons de rues) à assainir
- Délai d'assainissement: **31 mars 2018** au plus tard
- VLI ou VA dépassées: le détenteur de l'installation doit assumer les coûts de l'assainissement
- VA encore dépassées après 2018: l'insonorisation acoustique des bâtiments est obligatoire et les coûts incombent à la Ville de Genève

STRATEGIE OPB

Assainissement: moyens techniques

	Faibles dépassements des VLI	Forts dépassements des VLI	Faibles dépassements des VA	Forts dépassements des VA
Axes du réseau de quartier	Solutions d'assainissement: - Modérer le trafic - Supprimer le trafic de transit - Valoriser la mobilité douce - Modifier le gabarit de la chaussée	Solutions d'assainissement: - Modérer le trafic - Supprimer le trafic de transit - Valoriser les transports en commun - Changer le revêtement	Aucun habitant concerné par ces dépassements	Aucun habitant concerné par ces dépassements
Axes du réseau secondaire	Solutions d'assainissement: - Fluidifier le trafic - Appliquer la hiérarchie du réseau - Modifier le gabarit de la chaussée	Solutions d'assainissement: - Fluidifier le trafic - Appliquer la hiérarchie du réseau (supprimer le transit) - Valoriser les transports en commun - Changer le revêtement	Solutions d'assainissement: - Fluidifier le trafic - Appliquer la hiérarchie du réseau (supprimer le transit) - Valoriser les transports en commun - Changer le revêtement	Solutions d'assainissement: - Fluidifier le trafic - Appliquer la hiérarchie du réseau (supprimer le transit) - Changer le revêtement - Changer les vitrages
Axes du réseau primaire	Aucun habitant concerné par ces dépassements	Solutions d'assainissement: - Fluidifier le trafic - Changer le revêtement	Solutions d'assainissement: - Fluidifier le trafic - Changer le revêtement	Solutions d'assainissement: - Changer le revêtement - Changer les vitrages



STRATEGIE OPB

2009-2011: Personnes et kilomètres concernés selon les solutions d'assainissement par types d'axes et par degrés des dépassements des nuisances sonores.

	Aucun dépassement	Faibles dépassements des VLI		Forts dépassements des VLI		Faibles dépassements des VA	Forts dépassements des VA
		2009	2011	2009	2011	2009 - 2011	2009 - 2011
Axes du réseau de quartier	99'000 habitants 120 kilomètres	7'000 habitants 7 kilomètres	7'000 habitants 7 kilomètres	8'500 habitants 6 kilomètres	8'500 habitants 4,5 kilomètres	Aucun habitant concerné par ces dépassements	Aucun habitant concerné par ces dépassements
Axes du réseau secondaire	7'000 habitants 10 kilomètres	8'500 habitants 7 kilomètres	7'000 habitants 4 kilomètres	4'000 habitants 3 kilomètres	4'000 habitants 3 kilomètres	5'000 habitants 4 kilomètres	1'000 habitants 1 kilomètres
Axes du réseau primaire	3'000 habitants 8 kilomètres	Aucun habitant concerné par ces dépassements	Aucun habitant concerné par ces dépassements	10'000 habitants 7 kilomètres	10'000 habitants 7 kilomètres	7'000 habitants 5 kilomètres	7'000 habitants 8 kilomètres

- Assainissement au travers des projets de modulation de trafic
- Assainissement au travers des projets de modulation de trafic adaptée au TC
- Assainissement en coordination avec des projets d'aménagement en cours
- Assainissement au cas par cas suivant les conditions locales
- Assainissement à travers la pose des vitrages isolants
- Aménagements existants. Allègements partiels nécessaires

Date de dépôt : 7 février 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Olivier Norer

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cela ne surprendra personne au sein de ce parlement, mais il est important de souligner que les votes en commission des pétitions sur les problématiques de transports n'arrivent souvent pas à sortir des ornières idéologiques dans lesquels on a trop pris l'habitude de les y enfoncer. Si l'on rajoute à cette problématique, une question liée à la Ville de Genève, l'on voit le plus souvent en plus la majorité s'étouffer de rage sur la gestion du dossier transports par la municipalité. Pourtant, cette si-décriée Ville de Genève ne vote ni ne promulgue aucune loi cantonale en matière de transports, car elle n'en a tout simplement pas les prérogatives (H 1 05.01 chapitre 1 art. 1.) Tout au mieux, peut-elle faire des demandes que les instances cantonales en matière de mobilité, la DGM, confirment ou infirment.

Dans les faits, en matière de transports, à chaque fois que certains commissaires s'insurgent sur la politique de transports de la Ville, elle en oublie que c'est le Canton qui en a fixé le cadre légal et que son législatif en particulier se trouve pas du même bord politique. Le débat mené en commission sur la circulation et le stationnement aux Eaux-Vives est un vibrant hommage à une certaine futilité de nos débats et à l'incohérence entre le vote de lois cadres par le plénum et les réactions populistes de commission dignes des meilleurs cafés de commerce.

Rappelons qu'en substance, cette pétition demande simplement que l'on ne change rien dans le quartier, nonobstant l'application des lois sur la circulation routière et les velléités de compromis, tant de la majorité du Grand Conseil que de l'Exécutif municipal, en matière de stationnement.

Portée de la Pétition 1781

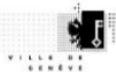
La pétition lancée par l'Association des Intérêts des Eaux-Vives (AIEV) porte sur plusieurs invites. Certaines invites sont des généralités qui

n'incitent en tant que telles pas à une discussion spécifique, si ce n'est pour souligner qu'à force de vouloir, comme le demandent les pétitionnaires, en permanence l'accessibilité optimale pour tous les moyens de transports, pour toutes les destinations et pour les trajets possibles, il faudra bien raser quelques immeubles, freins à l'élargissement continu des artères, ou alors étendre, comme un élastique, les distances entre façade pour y prévoir une voie de circulation et de stationnement pour chaque moyen de transports.

Plus sérieusement, les invites de la pétition incitent à se poser la question de la hiérarchie entre les différents moyens de transports afin que l'intérêt général soit prépondérant. Car il est évident que tous ne peuvent être matériellement traités à la même enseigne. Les moyens de transports les plus économes en espace doivent être valorisés. Les moyens de transports les moins polluants et bruyants doivent être soutenus. Les moyens de transports s'adressant au plus grand nombre, sans exclusions, doivent être mis en avant, les moyens de transports engendrant la plus grande plus-value économique doivent être favorisés.

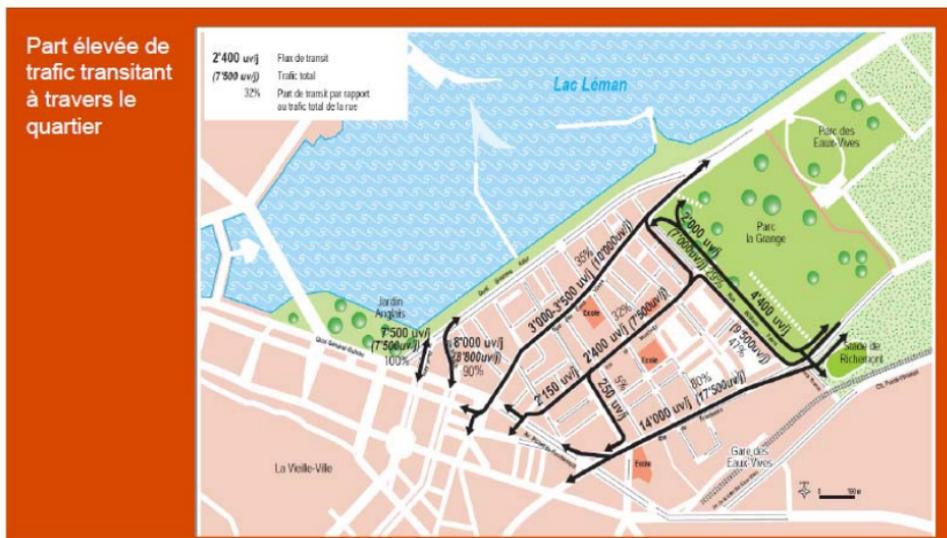
Théoriquement, depuis des années, le Législatif et l'Exécutif ont mis en pratique ces choix essentiels de hiérarchisation des transports, puisque tout en soutenant le développement des transports publics et de la mobilité douce, il est garanti une bonne accessibilité routière aux transports individuels motorisés. Selon l'Art. 12 de la L 1 10.04 portant sur l'organisation du réseau routier (RORR) « l'organisation des transports individuels motorisés suit les principes suivants: a) de façon à favoriser des échanges fluides, l'accès aux différents secteurs de l'agglomération est organisé en privilégiant l'utilisation d'itinéraires empruntant le réseau primaire; b) l'accès au centre-ville pour le trafic de destination (usagers et visiteurs) est garanti par des pénétrantes situées sur le réseau primaire; c) les déplacements des pendulaires sont dissuadés, principalement dans le périmètre du centre-ville ». Cela passe donc par des mesures coercitives sur certains types de trafics routiers, notamment à l'encontre des pendulaires, les fameuses voitures ventouses, et à l'encontre des véhicules en transit simple à travers les localités, car l'apport économique est nul et l'impact négatif social et environnemental est maximal.

Concrètement, cette hiérarchisation des priorités se traduit par un plan de circulation comprenant trois types d'artères : le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier. Ce dernier ne devrait pas accueillir du trafic de transit et, selon l'article 22, « des zones de modération ou d'interdiction du trafic, définies selon la législation fédérale en vigueur, ne peuvent être installées que sur le réseau de quartier, sous réserves des prescriptions fédérales ».



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

La situation avant la prise de mesures : transit



Le trafic de transit à travers le centre du quartier des Eaux-Vives n'apporte rien à ses habitants ou commerçants. En effet, une voiture qui transite simplement à travers les rues prend la place de tous les autres moyens de transport mais également des voitures des résidents et des livraisons. Le trafic de transit nuit donc à l'accessibilité des Eaux-Vives. Il est donc inconséquent de vouloir ne pas restreindre le transit à travers les rues de Montchoisy et des Eaux-Vives pour améliorer l'accessibilité globale du quartier. En ce sens, dans l'intérêt du respect des lois cantonales, la pétition doit être rejetée car elle s'oppose à toute mesure de contrôle du trafic de transit.

Le levier de contrôle du stationnement

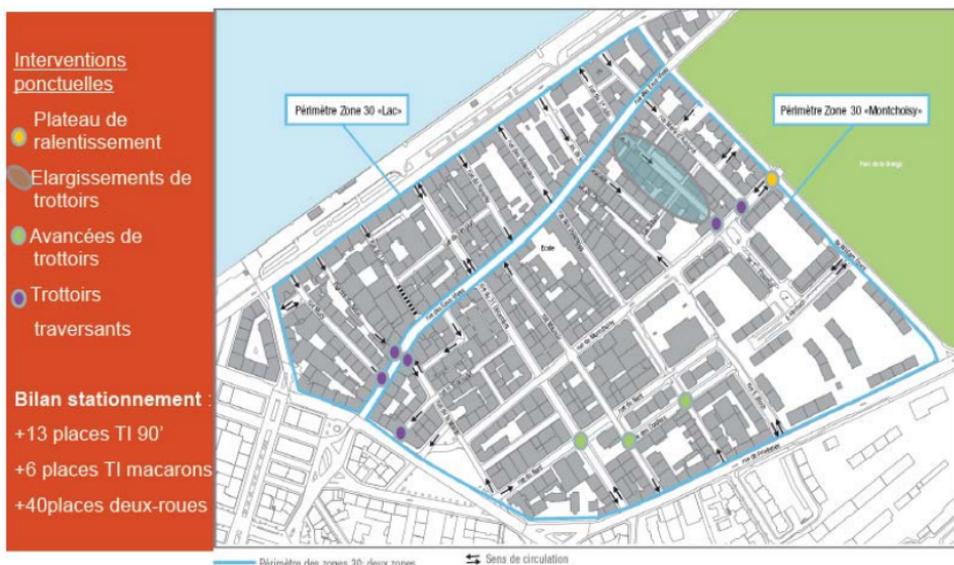
De même, les pétitionnaires souhaitent le statu quo en matière de stationnement et que les places en surface ne soient pas impactées par des aménagements de modération du stationnement ou autres. Pourtant le contrôle du stationnement automobile devient nécessaire quand la demande dépasse l'offre, quand le type d'usage n'est pas souhaité (longue durée contre courte durée), quand l'affectation à d'autres modes de transports permet d'augmenter globalement la mobilité et donc l'accessibilité ainsi quand la sécurité des riverains et des usagers est en jeu.

En se tenant aux propos des pétitionnaires, on ne pourrait par exemple même pas paradoxalement transformer des places de parcs longitudinales en places en épi, engendrant à la fois une réduction du gabarit et donc une baisse souhaitable de la vitesse et des flux, mais aussi une augmentation du nombre de places de stationnement, au profit des habitants et commerçants. Selon les études pour la zone 30, que conteste la pétition, le bilan établi par les études serait favorable de 19 places automobiles et de 40 places deux-roues motorisés.



ACCESSIBILITE AUX EAUX-VIVES

Une évidence : la zone 30km/h



Dans le cadre du projet de loi de l'Entente sur le compromis en matière de stationnement, des mesures de compensations permettent de mettre en souterrain les places de stationnement supprimées en surface. Cette vision économe en matière d'espace public de surface et relativement pragmatique en matière de mobilité ne pourrait même plus être appliquée au quartier des Eaux-Vives si le Grand Conseil acceptait cette pétition.

Notons tout de même que l'on peut comprendre les inquiétudes d'habitants et de commerçants motorisés ou soucieux de leur clientèle motorisée ne trouvant pas place à stationner dans un quartier urbain ancien et dense, comme les Eaux-Vives. Mais cette pétition pose la mauvaise réponse, car elle interdit tout changement, y compris en matière de régulation du trafic de transit et du stationnement des pendulaires.

Proposition

La minorité vous propose donc, Mesdames et Messieurs les députées et les députés, de bien vouloir déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil, pour ne prêter les tentatives de compromis en matière de stationnement en Ville de Genève, pour ne pas créer d'inégalités de traitement entre les communes par la non application de la hiérarchie du réseau routier, pour, au contraire, pacifier la circulation dans le quartier et en améliorer conjointement l'accessibilité pour les seuls visiteurs et habitants.