



*Date de dépôt : 24 mars 2023*

## **Rapport**

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition : De la place pour les piétons et les espaces verts aux Eaux-Vives**

*Rapport de majorité de Jean-Marie Voumard (page 4)*

*Rapport de minorité de Sylvain Thévoz (page 25)*

## **Pétition (2156-A)**

### **De la place pour les piétons et les espaces verts aux Eaux-Vives**

Nous sommes habitant.e.s des Eaux-Vives, souvent de longue date. Nous sommes très attaché.e.s à notre quartier, vivant, proche du lac, avec ses nombreux commerces de proximité et avons beaucoup de plaisir à y vivre. Cependant, il existe un gros point noir lié **aux nombreux désagréments de la forte emprise de la voirie largement dédiée aux automobiles** au détriment des piétons, des espaces verts et de la convivialité. Notre quartier est cerné par de véritables autoroutes urbaines et une forte densité de rues ouvertes à la circulation automobile (notamment de transit) à l'intérieur du quartier.

Cela entraîne des problèmes de pollution, de nuisances sonores, de sécurité (notamment pour nos enfants et nos aîné.e.s) et d'espace pour se promener (trottoirs étroits et manque d'espace vert).

Nous demandons par cette pétition adressée la mise en œuvre des mesures suivantes dans notre quartier :

#### **1. Rendre de l'espace aux piétons et à la mobilité douce par :**

- Des rues piétonnes : par exemple des tronçons de la rue du 31-Décembre et de la rue de Montchoisy (entre rue du 31-Décembre et rue du Nant).
- Des passages de rues en sens unique qui libèrent de la place pour élargir les trottoirs ou mettre en place des voies cyclables, par exemple A.-W.-Favre, rue des Eaux-Vives direction Parc des Eaux-Vives.
- Des passages de rues en zone de rencontre (zone 20) où le piéton est prioritaire dans le cœur de quartier, par exemple par des aménagements de type « superbloc ».
- La fermeture de certaines rues la nuit au trafic motorisé.

#### **2. Réduire la vitesse automobile autour et à l'intérieur du quartier par :**

- Limitation à 30 km/h la journée et à 20 km/h la nuit sur les axes entourant le quartier : quai Gustave-Ador, av. Pictet-de-Rochemont, av. de Frontenex.
- Passage en zone 30 km/h et 20 km/h la nuit sur les rues internes au quartier et qui ne le sont pas encore : exemple la rue des Eaux-Vives.

- La réactivation du feu de circulation pour entrer dans les Eaux-Vives côté Plage des Eaux-Vives (en attendant la mise en sens unique).

### 3. Plus d'espaces verts :

- Des poumons de verdure, par exemple avec un parc au lieu du Parking de Pré-l'Evêque.
- Des cheminements végétalisés, par exemple sur la rue de Montchoisy.
- La plantation d'arbres, îlots de fraîcheur, sur l'espace récupéré sur la voirie automobile.

*N.B. 1 signature<sup>1</sup>*

Vivre aux Eaux-Vives (VAEV)

M. Paul Ghidoni

Rue des Eaux-Vives 67

1207 Genève

---

<sup>1</sup> Une pétition identique avec 502 signatures a été adressée au Conseil municipal de la Ville de Genève.

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Jean-Marie Voumard

La commission des pétitions a étudié cette pétition lors de ses séances des 16 janvier, 6 et 13 février ainsi que 6 et 20 mars 2023, sous la présidence de M. Alexis Barbey.

M<sup>me</sup> Nadia Salama, secrétaire scientifique, a assisté aux débats. Les procès-verbaux ont été tenus correctement par M. Christophe Vuilleumier, lequel est ici remercié de son travail.

### Audition de M. Antoine Stroh, M. Matthias Lecoq et M<sup>me</sup> Mady Seynaud, pétitionnaires

M. Stroh prend la parole et déclare que la pétition propose de rendre de la place aux piétons, de limiter la vitesse des véhicules et de créer des espaces verts dans le quartier. Il rappelle que l'association est ancienne et défend les intérêts des habitants. Il signale que, si le quartier est agréable à bien des égards, la forte emprise de la voirie et les deux axes qui l'encerclent génèrent de nombreuses nuisances. Il rappelle que ce quartier compte de nombreuses crèches et écoles et que la rue de Montchoisy voit tous les matins des bouchons se former alors qu'il s'agit d'une rue de quartier.

Il déclare encore que le quartier est un îlot de chaleur durant l'été. Il pense que des rues piétonnes pourraient être une mesure permettant d'améliorer la situation, tout comme des sens uniques et la création de zones de rencontre, voire la fermeture de certaines rues la nuit.

Il mentionne que la pétition demande une réduction de la vitesse à 30 km/h la journée et 20 km/h la nuit sur les axes entourant le quartier ainsi que dans l'ensemble des rues internes au quartier, et une réactivation des feux du côté du lac.

Il signale qu'un tronçon de la rue de Montchoisy a été fermé durant l'été, ce qui a été un vrai succès. Il montre ensuite un aménagement *Superblock* à Barcelone en remarquant qu'il n'est pas utile de créer d'énormes structures comme le démontre cet exemple.

M. Lecoq mentionne que l'on pourrait penser que la question est purement communale. Il rappelle également qu'il est souvent indiqué que les habitants sont au bord du lac et bénéficient du parc des Eaux-Vives, mais il mentionne que l'idée est de parler de l'intérieur du quartier. Il précise que tous les

aménagements doivent passer par les services cantonaux, raison pour laquelle cette pétition a été envoyée non seulement à la Ville de Genève mais aussi au canton. Il déclare ensuite que certains quartiers ont fait l'objet d'améliorations et ont été rendus partiellement aux habitants, et il remarque les Eaux-Vives aimeraient avoir les mêmes résultats. Il signale encore que l'association travaille avec les habitants et souhaite une ambiance plus apaisée pour les enfants, les personnes âgées et l'ensemble de la population.

M<sup>me</sup> Seynaud déclare que l'immobilisme en matière de circulation lui fait penser à la problématique qui existait jadis sur la fumée et elle remarque que personne ne songe plus aujourd'hui à fumer dans un restaurant. Elle pense qu'il serait judicieux d'évoluer également dans le domaine de la circulation.

Un député MCG demande si les pétitionnaires ont été entendus par la Ville de Genève.

M. Lecoq acquiesce.

Une députée PLR déclare avoir l'impression que les pétitionnaires souhaitent pouvoir vivre en ville comme à la campagne. Elle se demande si les mesures qui ont été réalisées comme le U lacustre ou l'introduction du 20 km/h n'ont pas permis d'améliorer la situation. Elle observe par ailleurs que de nombreux habitants des Eaux-Vives se plaignent de vivre un enfer pour trouver des places de parking et elle demande ce qu'il faut en penser.

M. Lecoq répond être surpris puisque c'est à la campagne qu'il faut utiliser des véhicules pour se déplacer. Il ajoute que le quartier est sous tension en raison de la circulation et notamment du trafic de transit.

Il rappelle qu'il existe aujourd'hui plusieurs parkings, comme celui d'Eaux-Vives 2000 ou celui de la gare des Eaux-Vives, et il pense que le quartier doit être accessible pour tout le monde. Il indique ensuite que les Eaux-Vives s'avèrent être le quartier qui a le plus de macarons distribués, mais il répète que le problème relève du trafic de transit.

M<sup>me</sup> Seynaud mentionne qu'il n'y a pas d'amélioration ressentie dans le quartier, sans compter le développement des quartiers suburbains comme Belle-Terre dont le trafic est venu aggraver la situation. Elle déclare qu'il y a simplement plus de trafic qu'au préalable.

M. Stroh rappelle que le parking de la gare des Eaux-Vives propose 300 places avec la première heure gratuite.

Une députée PDC indique que ce parking n'est pas signalé. Elle ajoute que celui d'Eaux-Vives 2000 est fermé le soir. Elle demande si l'association a poursuivi des discussions avec les gérances de ces parkings pour obtenir des places destinées aux habitants.

M. Stroh répond que l'association s'est adressée à la Ville à cet égard, mais il mentionne que c'est le canton qui gère la signalétique.

M. Lecoq précise que l'association a la même préoccupation depuis une année, et il mentionne que la demande a été faite également pour avoir un macaron, venant remplacer temporairement les macarons actuels, afin de se garer dans l'un de ces parkings.

Une députée Ve demande si les pétitionnaires ont déjà entrepris des démarches ayant été refusées par l'OCT. Elle se demande si la Ville de Genève a par ailleurs renvoyé la balle en indiquant que c'était le canton qui gérait la situation.

M. Lecoq répond que c'est en effet souvent le cas. Il ajoute que l'association est composée de bénévoles, mais il remarque que l'on demande en fin de compte au comité de se professionnaliser de plus en plus en enchaînant les séances et les courriers adressés à des offices qui se renvoient la balle. Il observe que l'association a été renvoyée au canton par la Ville. Il se demande comment le plan climat pourra être réalisé dans les délais impartis compte tenu de la situation. Il indique que la Ville signale souvent ne pas pouvoir aller de l'avant en raison de la prise de position de l'OCT.

M. Stroh précise que c'est le cas par exemple pour le feu de régulation du côté du lac sur la rue des Eaux-Vives.

Un député S déclare avoir l'impression que le trafic de transit impacte les transports publics et il demande si activer ce feu permettrait de favoriser ces derniers. Il se demande si l'association a réfléchi aux places de livraison des commerces. Il évoque alors le stationnement de camions à côté de lignes jaunes sur un site propre des TPG rendant tous les dangers invisibles.

M. Stroh remarque que, si le feu était mis en activité, la progression des transports publics serait améliorée. Il pense que réactiver ce feu serait une première étape avant d'interdire le trafic dans le quartier et de récupérer de l'espace pour les piétons et les véhicules de livraison.

M. Lecoq mentionne que le passage piéton évoqué par le député S n'a pas été finalisé et il remarque que la situation est finalement dangereuse. Il observe que la seule amélioration réelle est la limitation à 20 km/h inscrite au sol, sans toutefois que cette mesure génère d'effets réels. Il pense que la rue des Eaux-Vives devrait être traitée comme la rue de Lausanne.

Une députée Ve demande ce qu'il en est des nuisances sonores.

M<sup>me</sup> Seynaud répond qu'il y a des plaintes de la part des habitants, mais elle mentionne qu'il n'y a pas de mesures réalisées.

M. Lecoq ajoute que les plaintes viennent de la rue des Eaux-Vives et de la rue de Montchoisy.

Une commissaire PLR demande s'il y a une association des commerçants.

M. Lecoq répond qu'elle n'existe plus. Il ajoute qu'il y a en revanche une seconde association à laquelle appartiennent des commerçants.

Cette même députée demande pourquoi il y a deux associations et quel est le nombre de membres.

M. Lecoq répond qu'elle a un point de vue différent et défend le statu quo.

M<sup>me</sup> Seynaud répond que cette seconde association vient d'être créée, et elle remarque que c'est un dissident de la première association qui en est l'instigateur.

Un député S demande quels sont les impacts du trafic sur la vie économique des habitants qui doivent, par exemple, accompagner leurs enfants à l'école. Il se demande encore quel est l'impact économique inhérent à l'engloutissement d'un quartier sous les véhicules.

M. Lecoq répond qu'il y a deux freins à l'autonomisation des enfants, inhérents à la peur de la circulation et à la peur de l'inconnu, les commerces de proximité étant considérés comme des refuges par les parents.

Il pense qu'il existe plusieurs solutions, par exemple celle de Bordeaux. Il déclare que c'est le statu quo qui est en train de pourrir la vie des habitants et l'image de la ville. Il signale qu'une borne coûte 20 000 francs et améliore la qualité de vie des habitants. Il rappelle que le quartier compte 27 000 habitants, soit une personne sur dix en ville de Genève.

M. Stroh pense que le chiffre d'affaires des commerçants augmente lorsqu'il y a une rue piétonne, comme le démontre l'exemple de Carouge.

**Audition de M<sup>me</sup> Deborah Maline et M. Jean-Louis Fazio, membres de l'association O Vivre Ensemble, M. Nicolas Burgy, président de l'association O Vivre Ensemble, et M<sup>me</sup> Joanna Martins, avocate stagiaire**

M. Burgy prend la parole et déclare que l'association O Vivre Ensemble a été créée en juillet 2022 par les commerçants du quartier, lors de l'expérience menée à la rue de Montchoisy, laquelle a provoqué un tel chaos que ces derniers ont vivement réagi. Il ajoute que nombreux étaient les habitants, en plus des commerçants, à être mécontents. Il remercie alors la commission pour cette audition.

M. Fazio mentionne que cette association a été créée lorsque M<sup>me</sup> Perler a décidé de fermer plusieurs tronçons de rue, en informant les commerçants le jeudi pour le lundi matin. Il mentionne que plusieurs artisans n'ont pas eu le

temps de prendre de dispositions et n'ont pas pu être livrés, et que d'autres ont dû trouver des solutions de fortune. Il déclare que ses apprentis ont dû ainsi porter des charges sur le dos de 100 kilos. Il ajoute que les bouchons inhérents à cette expérience, à la rue des Vollandes et à la rue Maunoir, ont en outre empêché ses camionnettes de se rendre sur les chantiers, entraînant une perte de chiffre d'affaires, non seulement pour lui mais aussi pour d'autres artisans. Il ajoute que M<sup>me</sup> Perler n'a pas pris acte de la situation, raison pour laquelle les commerçants se sont adressés à M<sup>c</sup> Lüscher.

M<sup>me</sup> Martins ajoute que l'association a ensuite déposé une pétition devant la Ville de Genève pour mettre un terme à cette expérience (P-473) tout en adressant un courrier à M<sup>me</sup> Perler pour la prier de venir écouter les doléances des habitants et des commerçants. Elle remarque qu'elle a reçu les uns et les autres le 21 et le 24 novembre. Elle indique que les services de M<sup>me</sup> Perler sont en train de réaliser un cahier des charges pour prévoir le réseau de quartier et elle déclare que la P 2156 a dès lors déconcerté nombre de personnes.

M<sup>me</sup> Maline ajoute que les ambulances ne parvenaient plus à sortir de la rue. Elle remarque que l'association représente les commerçants mais aussi des habitants qui sont mécontents de ces aménagements qui entravent la rue de Montchoisy. Elle ajoute que les commerçants souhaitent simplement travailler normalement.

M. Maline souligne la solidarité qui a sous-tendu la création de cette association. Il mentionne que c'est la défense commune de leurs intérêts qui a réuni les différents membres. Il ajoute que les fiduciaires, les médecins et les autres services sont également affectés. Il précise que les personnes âgées le sont tout autant, à l'instar des ambulanciers. Il déclare avoir l'impression d'être le cobaye de l'expérience de M<sup>me</sup> Perler. Il signale encore que dans cette rue se trouve le premier dépanneur de la ville de Genève qui se retrouve donc bloqué. Il rappelle en outre que cette expérience a été menée à la sortie du covid et il remarque que la bouffée d'oxygène a été très courte.

Un député PDC demande quelles sont les relations avec l'association des habitants qui a déposé la pétition 2156.

M. Burgy répond que l'association O Vivre Ensemble souhaite maintenir un accès au quartier des Eaux-Vives non seulement pour les commerçants mais aussi pour les habitants qui sont une majorité silencieuse par rapport à une minorité bruyante. Il remarque que les modifications apportées année après année choquent de nombreuses personnes. Il rappelle que la circulation aux Eaux-Vives est modérée, exception faite des grands axes et il observe que les priorités de droite sont intégrées. Il craint que ce quartier crève faute de pouvoir



y habiter. Il pense que toute expérience de blocage estival bidon et chaotique ne contribue pas au bien-être de ce quartier.

Un député S déclare habiter dans ce quartier et être membre de l'association des habitants et il demande ce qu'il faut penser de la pétition et s'il y a des points d'accord.

M<sup>me</sup> Maline répond que l'association O Vivre Ensemble demande l'arrêt de ces aménagements, et elle déclare que, si ces rues sont piétonnisées, il serait bon de créer des parkings souterrains comme à Barcelone, Milan ou Paris. Elle mentionne que ces principes de végétalisation sont nobles, mais elle déclare que c'est la manière dont ces mesures sont réalisées qui pose problème. Elle observe que l'expérience menée à Carouge a entraîné une perte de chiffre d'affaires pour de nombreux commerçants.

Elle estime que personne ne se rend compte de la réalité économique de ce quartier et elle estime qu'au final seules de grandes enseignes pourront se payer des arcades. Elle déclare comprendre qu'il faille mettre des arbres mais pas n'importe où.

M. Fazio rappelle que les Eaux-Vives ne sont pas les Acacias. Il ajoute qu'il y a à proximité du quartier le parc La Grange et le parc des Eaux-Vives avec en outre un quai magnifique. Il mentionne qu'il ne faut pas rétrécir les rues car cela entraînerait la mort des commerçants.

Un député S déclare que les quartiers qui passent à une piétonnisation comme à la rue Leschot ou au quai des Bergues génèrent une hausse de la clientèle des commerçants, comme l'ont laissé entendre les pétitionnaires. Il s'étonne dès lors de la perte financière qui a été évoquée. Il mentionne par ailleurs que l'avenue du XXXI-Décembre n'a pas été fermée. Il se demande ce qu'il faut penser de la fermeture de la rue Dunand.

M. Burgy déclare que les bistrotts des Eaux-Vives ont perdu de l'argent. Cela étant, il répète que la circulation des véhicules n'est pas embarrassante aux Eaux-Vives à l'exception de l'horaire entre 8h et 9h. Il remarque que la perte de chiffre d'affaires est évidente pour les commerçants qui ont des locaux dans les étages et qui n'ont pas pignon sur rue, car leurs clients ne peuvent plus venir. Il déclare que c'est une question d'accessibilité. Il répète que les habitants du quartier sont très déçus par ces aménagements et ne comprennent pas pourquoi il devient difficile d'accéder aux commerces.

M<sup>me</sup> Maline ajoute que rien n'a été fait devant les écoles dont les préaux sont dans des états pitoyables. Elle mentionne que c'est elle qui arrosait les plantes de la Ville de Genève devant son commerce faute d'entretien. Elle déclare qu'il n'est pas possible de supprimer des places et de maintenir les macarons à 400 francs. Elle ajoute que certains habitants ne peuvent plus

accéder à leur logement, et elle répète que ces aménagements sont déconnectés de la réalité. Elle rappelle qu'une pétition avait été déposée il y a dix ans, le 7 février 2012, pour ouvrir la rue de Montchoisy.

M. Maline remarque que le quai des Bergues voit des commerces de luxe et des multinationales et pas des commerces de proximité. Il ajoute que les parkings les plus proches des Eaux-Vives sont le parking du Mont-Blanc et celui de Baby-Plage qui sont en déjà suroccupés. Il signale que le commerce de vélos voisin a signé dans l'association, car le camion qui le livre d'Allemagne tous les trois jours ne peut plus accéder au quartier.

Il déclare que son restaurant a dû s'adapter, mais il mentionne qu'il a enregistré une perte de chiffre d'affaires à cause des nuisances inhérentes au chantier.

Un député S déclare que le trafic de transit représente un problème en plus des camions de marchandises qui engluent le quartier tous les matins et il demande s'ils seraient favorables à un système de bornes comme en Vieille-Ville.

M. Burgy répond que l'association est opposée à un système de bornes. Il aimerait entendre d'autres questions que celles du député S.

Un député UDC demande si la commission peut recevoir la pétition qui a été transmise à la Ville de Genève. Il demande également ce qu'il en est de la baisse du chiffre d'affaires.

M. Maline répond que son établissement s'est adapté, car il a pignon sur rue, contrairement à d'autres.

M<sup>me</sup> Maline mentionne que leur restaurant a enregistré une baisse de 20%, d'autres ayant vu des baisses de 70%.

Un député PLR déclare que de nombreux politiques de la Ville de Genève sont décorrélés de la réalité économique de la cité, et il demande quel a été le délai de réponse de M<sup>me</sup> Perler.

M<sup>me</sup> Martins répond que M. Lüscher a envoyé un courrier le 23 août et que l'audition a été réalisée le 21 novembre.

M. Fazio ajoute ne pas encore avoir eu de réponse à son courrier recommandé.

Une commissaire PLR demande qui utilise le parking de la place du Pré-L'Evêque.

M. Burgy répond que ce sont des personnes qui ont le macaron. Il ajoute que supprimer ce parking serait injuste.

Une députée PLR demande si un passage à 30 km/h ou 20 km/h serait une bonne solution.

M. Burgy répond que le 30 km/h est déjà établi et n'est pas contesté. Il ajoute qu'il n'est pas possible de rouler plus vite de toute façon.

M<sup>me</sup> Maline remarque que les marquages sont multiples et divergents avec du 20 km/h et du 30 km/h au même endroit. Elle remarque qu'il n'y a pas de danger dans cette rue. En revanche, elle mentionne qu'une ambulance n'a pas pu passer, ce qui a entraîné un décès.

Une députée Ve remarque que pour accéder au parc il faut prendre la rue de Montchoisy et elle pense que la disqualification qui est faite des personnes qui réclament des espaces verts dans ce quartier est grave, ce qui la choque. Elle rappelle que les nuisances sonores inhérentes à la circulation sont importantes dans ce quartier. Elle considère que rendre impossible l'accès aux commerces est un vrai problème. Elle demande alors si la rue des Eaux-Vives est un axe majeur aux yeux des personnes auditionnées.

M. Fazio déclare que les trottoirs de la rue Montchoisy sont très larges. Il signale que le trafic à la rue des Eaux-Vives a diminué, le problème relevant de la durée d'un feu qui est dangereux.

M<sup>me</sup> Maline mentionne que l'association regroupe des piétons, des parents, des enfants et des commerçants et n'est donc pas en opposition.

Il ajoute qu'il aimerait bien avoir des doubles vitrages pour diminuer le bruit.

M<sup>me</sup> Martins remarque qu'un père de famille est recourant pour la rue Sillem et indique qu'il n'y a pas de problème. Elle observe que la piétonnisation crée en revanche des problèmes puisque des jeunes se posent pour boire.

Un député EAG qui a habité dans ce quartier pendant des années estime que c'est un quartier qui étouffe. Il mentionne que les explications qu'il entend ne reflètent pas la vie dans ce quartier. Il ajoute qu'il n'aurait pas idée de se rendre dans ce quartier en voiture et il se demande pourquoi maintenir cette obsession de se déplacer en voiture dans un quartier aussi dense. Il se demande par ailleurs si des espaces de rencontre arborisés répartis dans un quartier ne sont pas nécessaires compte tenu du réchauffement climatique. Il mentionne qu'il semble nécessaire d'avoir un équilibre entre les intérêts des uns et des autres, intérêts qui ne sont pas les mêmes, et il observe que la population souhaite en l'occurrence des aménagements pour réduire le trafic.

M. Burgy répond que ce n'est pas une majorité, car la majorité silencieuse souhaite maintenir l'accès à ce quartier. Il déclare n'être absolument pas

d'accord avec ce député. Il répète que ce quartier est pacifié et il mentionne que l'idéologie inhérente aux élections est ressentie comme une menace.

M<sup>me</sup> Maline déclare avoir pu mesurer l'expérience qui a été menée l'été passé en réalisant un questionnaire anonyme remis aux habitants de la rue à la suite duquel elle a reçu 35 réponses. Elle observe que seules 6 réponses étaient en faveur de ces aménagements. Elle répète être sur place et constater la situation quotidienne et elle déclare n'entendre que des gens qui n'habitent pas dans cette rue. Elle déclare que l'association est unie.

M. Maline déclare qu'il est effectivement difficile de se parquer dans ce quartier, mais il rappelle que des places sont supprimées alors que des macarons sont proposés. Il ajoute pouvoir citer 200 entreprises qui ont besoin de véhicules.

Un député S demande si fermer des rues la nuit serait envisageable.

M. Burgy répond par la négative.

Ce même député demande si des aménagements comme à Barcelone seraient envisageables.

M<sup>me</sup> Maline répond qu'il y a des propositions sensées, d'autres pas, et d'autres encore lunaires.

Un député S déclare que les zones piétonnes dans les villes européennes sont des réussites.

M<sup>me</sup> Maline répond qu'il faut des compensations.

M. Burgy répond que des villes comme Tonnerre, Poitiers, Angers, ou Gand reviennent en arrière. Il ajoute que les villes qui ont des centres historiques vivent bien ces aménagements, mais que tel n'est pas forcément le cas des autres.

### **Audition de M. Antoine de Raemy, président, et M. Damien Zuber, directeur général de la Fondation des parkings**

M. de Raemy prend la parole et rappelle la mission de la Fondation des parkings qui consiste à construire des parkings. Il mentionne que les Eaux-Vives sont le quartier qui possède le moins de parkings en ouvrage, un quartier saturé dont les places bleues sont contrôlées par les services de la fondation. Il indique que celle-ci pourrait sans doute reprendre des parkings appartenant à la Ville de Genève pour en faire des parkings habitants.

Une commissaire PDC observe que le parking d'Eaux-Vives 2000 n'est donc pas géré par la fondation, et elle demande ce qui détermine la gestion d'une infrastructure par la fondation.

Elle se demande si celle-ci a une idée de création d'un parking éventuel dans ce quartier.

M. de Raemy répond que c'est un parking de centre commercial, privé, et il rappelle l'existence du parking des Vollandes qui relève de la Ville de Genève et qui pourrait être transformé en parking habitants. Il observe qu'il y aura encore le futur parking nord de la gare des Eaux-Vives. Cela étant, il déclare que la fondation n'a pas de possibilités dans ce quartier.

M. Zuber mentionne que c'est la GIM qui gère le parking des Vollandes qui est passablement occupé. Il ajoute que ces places pourraient être mutualisées si la fondation reprenait ce parking. Quant au parking d'Eaux-Vives 2000, il mentionne qu'il est privé et réservé exclusivement aux visiteurs des commerces, ce qui est dommage puisque ces places pourraient être valorisées la nuit. Il signale par ailleurs qu'il existe des parkings souterrains dans le quartier appartenant soit à des particuliers soit à la Ville de Genève, et il mentionne que la fondation est en négociation avec la Ville de Genève à cet égard. Il mentionne que des places souterraines existent à la rue du Simplon par exemple.

Une députée Ve demande quels sont les modèles pour optimiser les parkings existants, comme celui de la Comédie.

M. de Raemy répond que la fondation pratique la mutualisation en n'octroyant pas de numéro de place aux habitants, ce qui permet d'économiser 25% de places en ouvrage comme à Chêne-Bourg qui est un P+R mais aussi un parking visiteurs et un parking habitants.

M. Zuber remarque que les places qui font l'objet de baux sont généralement occupées 2/3 du temps, et il mentionne que, lorsque la fondation reprend ces places, elle résilie les baux pour pouvoir utiliser les places lorsqu'elles sont vides. Il précise que des places sont également réutilisées pour placer des installations de recharge électrique ou des vélos-stations.

Il signale que la fondation est également en contact avec la Ville de Genève pour le projet du parking nord de la gare de Eaux-Vives, l'idée étant que la fondation s'occupe de la gestion de cette infrastructure.

Cette même députée demande s'il serait possible de mettre des places de ce parking à disposition des habitants.

M. de Raemy acquiesce.

Un député S demande ce que la fondation pense de la pétition.

M. de Raemy répond préférer ne pas exprimer d'avis politique. Cela étant, il déclare que la situation de ce quartier est celle qui a été décrite, et il mentionne que la fondation aimerait récupérer le parking des Vollandes et le

parking nord de la gare, ce qui permettrait d'offrir à la population des places de parking.

M. de Raemy répète qu'il existe des possibilités, mais dans des parkings qui n'appartiennent pas à la fondation. Il ajoute que le projet très ancien de la fondation qui envisageait de créer un parking souterrain à Pré-l'Evêque n'a pas été possible pour des raisons techniques.

M. Zuber ajoute que la fondation travaille sous la surveillance du canton, et il déclare qu'il n'est pas à l'ordre du jour de construire des parkings en ville. Il mentionne qu'ils parlent en fin de compte de places qui existent et qui pourraient être utilisées pour compenser les places supprimées en surface. Il répète que le parking de Rive et celui de Villereuse sont privés. Il mentionne que si toutes ces places étaient regroupées et gérées, il serait possible de trouver des solutions plus facilement. Il remarque que le parking de la gare appartient aux CFF et que son tarif est très élevé.

Un député S demande si la fondation est en faveur de l'installation de ces bornes rétractables.

M. de Raemy répond que tout est faisable. Il signale que c'est la fondation qui gère par exemple les bornes de la Vieille-Ville.

M. Zuber rappelle que ces bornes fonctionnent très bien. Il ajoute que ce n'est pas la fondation qui décide de leur installation et de leur emplacement. Il pense que cette solution pourrait bien fonctionner pour le quartier des Eaux-Vives.

Une députée PLR demande qui gère le parking de Pré-l'Evêque et de combien de places il est composé.

M. Zuber répond que c'est du domaine public. Il ajoute que c'est la fondation qui s'occupe des horodateurs et de la surveillance des véhicules.

Il répond qu'il est question de quelques dizaines de places.

Cette députée demande ce qu'il en est des macarons habitants et si les demandes sont supérieures au nombre de places.

M. Zuber répond qu'il est question des macarons annuels et il déclare qu'il n'y a pas de quotas. Il ajoute que tous les résidents qui répondent aux critères peuvent obtenir un macaron. Il précise que le nombre de macarons attribués est un peu supérieur aux possibilités, mais il mentionne que les critères sont devenus plus stricts que jadis, et il mentionne que les quotas sont cohérents. Il rappelle que le prix du macaron est de 200 francs par année, le prix le plus bas de Suisse.

Une députée PLR demande si la fondation a reçu des courriers lors du test mené sur la rue de Montchoisy.

M. Zuber répond qu'il n'y a pas eu de courrier à sa connaissance. Il rappelle que la fondation n'a pas été associée ni consultée pour la fermeture de cette rue.

Un député PDC déclare que la commission des transports s'est penchée sur la question des macarons, il mentionne qu'un tarif préférentiel était proposé pour les habitants et il se demande si adopter une telle mesure aurait des effets bénéfiques.

M. de Raemy répond que la fondation fait tout ce qu'elle peut pour libérer de l'espace en extérieur. Mais il mentionne que tout dépend du quartier.

M. Zuber précise que des systèmes de reconnaissance de macarons sont installés, ce qui permet d'octroyer des prix préférentiels aux bénéficiaires et d'éviter la saturation en extérieur.

### **Audition de M<sup>me</sup> Frédérique Perler, maire de la Ville de Genève, et de M. Nicolas Betty, chef du service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité**

M<sup>me</sup> Perler prend la parole et déclare que cette pétition est le reflet de la pétition 478 déposée à la Ville de Genève pour laquelle elle a déjà été auditionnée par la commission des pétitions de la Ville. Elle mentionne alors que le quartier des Eaux-Vives a des voiries largement dédiées aux automobiles et elle remarque qu'il s'agit de prendre un certain nombre de mesures pour améliorer la qualité de vie des habitants. Elle précise que ces mesures ont commencé par une demande de crédit, de 2 millions, déposée en 2021 au Conseil administratif pour étudier une requalification de la rue de Montchoisy.

Elle ajoute que la Ville a entrepris des aménagements en parallèle à la rue des Eaux-Vives afin de faciliter la vie des piétons. Elle rappelle en outre que les associations d'habitants de ce quartier ont souhaité que des aménagements temporaires soient installés l'année passée, notamment à la rue de Montchoisy, ce qui a été réalisé à titre d'essai. Elle observe que les commerçants se sont insurgés contre ces aménagements, contrairement aux habitants. Elle déclare que le résultat était mitigé, notamment en raison d'une communication trop tardive. Elle ajoute que cet aménagement a été retiré contrairement à celui de la rue Sillem, aménagement qui fait toutefois l'objet d'un recours.

Elle signale que les habitants demandent encore que de nouveaux aménagements temporaires soient installés l'été prochain.

Elle déclare que différents projets sont donc en cours au sein de l'administration communale, suivant les vœux des pétitionnaires, et elle

remarque que des consultations ont été réalisées auprès des habitants mais aussi des commerçants, afin de répondre aux attentes des uns et des autres.

M. Betty déclare que ces aménagements temporaires, que l'on nomme tactiques, étaient constitués d'avancées de trottoirs permettant de faciliter le flux des piétons et d'agrandir les terrasses.

Il observe ensuite que les deux pétitions ont des attentes similaires, et il mentionne que les aménagements temporaires de 2022 avaient pour objectif de répondre aux demandes des habitants avec des avancées piétonnes, une création d'une zone piétonne à la rue de Montchoisy, et une piétonnisation de la rue Sillem. Il remarque que deux séances qui ont été organisées cet automne ont permis de faire la synthèse de ces essais, les artisans et les commerçants reprochant principalement le manque de communication, ainsi que des problèmes de circulation durant les premiers jours de ces tests. Il remarque qu'un arrêt de circulation définitif a été pris depuis lors pour la rue Sillem.

Il explique ensuite que le quartier des Eaux-Vives est déjà en zone 30, mais il s'avère que les aménagements ne sont pas satisfaisants sur certains tronçons. Il précise que des améliorations sont donc envisagées, notamment depuis l'avenue de Frontenex jusqu'au bas du périmètre au droit du quai Gustave-Ador, avec des trottoirs traversants et des abaissements de trottoirs. Il ajoute que les principales associations de quartier ont été consultées. Il précise qu'une demande de crédit de travaux devrait être déposée devant le Conseil municipal au cours de ce premier trimestre.

Il rappelle par ailleurs que la rue des Eaux-Vives a fait l'objet d'une attention particulière au cours de ces dernières années avec une phase de test en 2021, visant une régulation des feux et une fluidification des TPG. Il déclare que ces tests ont été réalisés en collaboration avec l'OTC qui a apporté des précisions, et il mentionne que l'aménagement définitif a été arrêté, l'idée étant de concrétiser ces derniers avec des abaissements de trottoirs, des plantations et des suppressions de places de stationnement, cela afin de permettre aux TPG plus de fluidité. Il signale encore que les feux donnant sur Gustave-Ador devraient être mis en service afin d'éviter un trafic de transit dans le quartier et de donner la priorité aux bus.

Il déclare que des arbres supplémentaires et des plantations seront réalisés dans le secteur de Pictet-de-Rochemont dès cette année, afin d'améliorer les espaces publics et diminuer les îlots de chaleur.

Il évoque encore le PRD-343 qui demande d'étudier un réaménagement de Pré-l'Evêque et de la place des Eaux-Vives, et il mentionne qu'un cahier des charges est en cours, basé notamment sur les essais réalisés dans ce quartier. Il



signale encore que la réflexion porte à présent sur la nature de la collaboration que la Ville entend avoir avec les associations concernées.

Il déclare que les projets en cours répondent donc aux attentes de la pétition, projets qui doivent prendre en compte les attentes des commerçants et des artisans. Et il mentionne que l'aménagement de la rue Montchoisy et les améliorations de la zone 30 permettront donc de satisfaire les habitants.

Une députée Ve demande ce qui est prévu en termes de communication compte tenu des constats réalisés à cet égard.

M<sup>me</sup> Perler déclare qu'il est vrai que l'aménagement de 2022 s'est fait dans la précipitation puisqu'elle a fait pression sur les services pour satisfaire les associations de quartier qui s'impatientaient.

Elle précise que la communication s'est donc faite dix jours avant, alors que normalement la communication est faite au moins deux mois avant avec une adresse de référence permettant d'envoyer les questions éventuelles. Elle remarque que les travaux de Montchoisy se sont en outre ajoutés à ceux de Pictet-de-Rochemont, ce qui n'a fait qu'aggraver la situation. Elle explique qu'il convient de rassurer les commerçants qui ont des craintes quant aux répercussions de ces aménagements. Elle observe à cet égard que les commerçants de tout le canton se plaignent de perdre le même pourcentage de chiffre d'affaires, soit 30%, quel que soit le périmètre.

M. Betty répète que l'enjeu relève de l'association des différentes entités concernées afin justement de rassurer les uns et les autres, et de répondre aux attentes.

M. Betty répond que la Ville doit offrir des places de livraison à proximité, notamment dans les rues perpendiculaires à la rue des Eaux-Vives.

M<sup>me</sup> Perler ajoute que la Ville entend limiter le stationnement prolongé des camions sur ces espaces des TPG, mais elle rappelle que les commerçants doivent pouvoir être livrés et approvisionnés, raison pour laquelle des solutions techniques doivent être proposées. Elle ajoute qu'il sera possible dès lors d'accentuer les sanctions en collaboration avec la police cantonale.

Un député S signale ensuite que des bornes ont été installées en Vieille-Ville et il se demande si un dispositif similaire pourrait être envisagé dans le quartier des Eaux-Vives.

M. Betty répond que c'est possible bien que coûteux. Cela étant, il déclare que borner l'ensemble du quartier des Eaux-Vives serait tout de même très compliqué, et il remarque que cette option serait envisageable sur un secteur.

Ce même député demande pourquoi le canton tarde tant à donner son accord sur la mise en fonction des feux sur Gustave-Ador.

M. Betty répond que ces feux ont fonctionné, mais ont entraîné de telles colonnes de voitures que le canton est revenu en arrière. Mais il mentionne que le tourner à gauche a depuis lors été instauré, et il pense que ces feux pourraient être à nouveau mis en fonction sans que cela entraîne de phénomènes similaires.

Une députée PDC rappelle que les Rues Basses sont un parking phénoménal le matin puisque les véhicules de livraisons déchargent leurs marchandises, et elle se demande s'il ne faudrait pas faire un choix entre la rue des Eaux-Vives et la rue de Montchoisy en laissant l'une d'entre elles ouverte au trafic, et l'autre dédiée à un autre mode. Elle observe que certains artisans se sont plaints des mesures prises comme M. Fazio à l'avenue des Vollandes.

M<sup>me</sup> Perler répond qu'il était question de rendre plus conviviale la rue de Montchoisy qui n'accueille pas de bus mais qui connaît beaucoup de circulation. Elle rappelle que plusieurs écoles existent dans cette rue, et elle mentionne que les aspects de sécurité sont très importants, notamment pour les résidents qui demandent une réduction du trafic de transit.

Elle ajoute qu'il est évident que les artisans doivent pouvoir travailler. Elle observe à cet égard que des études sont en cours pour les livraisons sur le dernier kilomètre, et elle remarque que les commerçants et les artisans doivent être informés de ces possibilités. Elle précise que les seuls artisans ayant besoin de véhicules qui resteront seront une quantité négligeable. Elle rappelle que CFF-Cargo a également une stratégie pour procéder à ses livraisons.

Cette même commissaire demande si le parking de Pré-l'Evêque sera végétalisé et si des places de compensation seront proposées.

M<sup>me</sup> Perler répond que cette place a deux volets, avec un marché qui s'y installe une fois par semaine, et un périmètre occupé par les voitures. Elle ajoute que M. Gomez a en l'occurrence un projet pour verdier cet espace. Elle rappelle que des alternatives existent dans les alentours avec le parking d'Eaux-Vives 2000, le parking de Rive ou le parking de Villereuse. Elle signale encore que des comptages sont réalisés et elle observe que ce ne sont pas forcément les habitants de ce quartier qui utilisent ces places.

Une députée PDC demande quel serait le bénéfice de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

M<sup>me</sup> Perler répond que les collaborations sont étroites entre le magistrat de la mobilité du canton et celui de la Ville, ainsi qu'entre les services de la mobilité, et elle mentionne que si les injonctions sont communes, les projets avancent plus vite.

Un député PLR demande si la perte de chiffre d'affaires de 30% évoquée par M<sup>me</sup> Perler est la position de la Ville de Genève.

M<sup>me</sup> Perler répond observer dans la presse que les contestations dans toutes les communes font état de pertes se montant systématiquement à 30%.

Le président demande s'il y a un contrôle de ces pertes commerciales lors des projets de piétonnisation.

M<sup>me</sup> Perler évoque le quai des Bergues et mentionne avoir rencontré les commerçants de ce périmètre avant et après le projet de piétonnisation, et elle remarque ne pas avoir eu de réponse, car les commerçants étaient très heureux des résultats de la piétonnisation.

Un député S demande si c'est à la Ville de Genève d'évaluer l'importance du trafic de transit, et si cela est possible.

M. Betty répond qu'il est compliqué de faire des projections de trafic et d'avoir des chiffres justes. Il ajoute que des contacts sont pris avec des sociétés qui proposent des modèles de traçage.

Il explique qu'un travail de projection a été réalisé sur l'avenue du Mail notamment sur les temps de verts et les encolonnements, et les impacts engendrés. Il déclare que des modifications modestes permettent parfois de récupérer des capacités importantes.

**Audition de M. Gérard Widmer, directeur régional (OCT), M. Cédric Labey, directeur régional suppléant (OCT), M. Jonas Raetzo, ingénieur (OCT), et M<sup>me</sup> Séverine Pastor, cheffe de projet, Région Rhône-Ouest (OU)**

M. Widmer prend la parole et évoque la pétition en rappelant que, sous l'angle de la LMCE, le réseau de quartier structurant relève du canton, et il mentionne que la proposition portant sur la rue Dunant, la rue de Montchoisy et la rue du XXXI-Décembre ressemble à ce qui a été réalisé l'été passé de manière temporaire.

M. Widmer précise que les sens uniques qui avaient été générés par ces mesures ont entraîné des plaintes, notamment de la part d'une société d'ambulances qui se plaignait des bouchons. Il remarque ensuite que, selon les tronçons qui seraient concernés, les impacts seraient multiples et il mentionne que des analyses sont donc nécessaires. Il observe, cela étant, que le département pourrait être enclin à mener des analyses compte tenu de son accord pour mener le test de l'été passé.

Quant à la mise en sens unique de certains tronçons, il signale que plusieurs mesures de ce type existent déjà dans ce quartier.

Il déclare toutefois que l'OCT se demande si le sens unique est vraiment la meilleure réponse pour créer des trottoirs ou des pistes cyclables. Il indique en

effet qu'il serait également possible de supprimer des places de stationnement pour ce faire. Il mentionne encore que les trottoirs sur William-Favre semblent suffisamment larges avec plus de deux mètres, et il déclare que la question d'ajouter des passages piétons se pose puisque cela permettrait de créer des cônes de visibilité.

Il remarque par ailleurs qu'il convient de prendre en compte les reports de trafic et les effets potentiels sur la vitesse des véhicules qui pourrait augmenter si les obstacles sont supprimés. Il répète que des études approfondies semblent nécessaires.

Il déclare encore que passer des rues en zone de rencontre selon le principe superblock, qui n'est pas très utilisé à Genève, est imaginable, mais il mentionne qu'il faudrait définir les zones pouvant faire l'objet de cette mesure. Il rappelle que la chaussée et les trottoirs doivent être à niveau, ce qui demande un peu de temps. Il ajoute que fermer des rues la nuit au trafic motorisé est une mesure qui existe à Genève, notamment avec des bornes qui permettent aux riverains d'accéder à leur domicile.

Il ajoute qu'il convient donc de se poser la question sur les ayants droit et les personnes à mobilité réduite. Il déclare que, pour l'OCT, le respect de la LMCE est primordial et il remarque que ces propositions répondent aux critères établis ainsi qu'à la loi sur la circulation routière. Il signale, cela étant, que l'acceptation de ces mesures est très importante et il déclare que la question de la représentativité des associations se pose, tout comme la représentativité des habitants qui n'appartiennent pas à ces associations. Il rappelle encore que la Ville de Genève a réalisé un bilan des essais réalisés l'été passé au travers de séances publiques et il remarque que ces séances étaient tendues puisque les avis des habitants n'étaient pas unanimes.

Il mentionne ensuite que fermer une rue avec des aménagements implique que ces derniers soient réalisés, ce qui n'a pas été le cas l'été passé. Il remarque qu'une bonne communication est donc importante sans péjorer les habitants et l'économie locale.

Il déclare en outre que limiter à 30 km/h la vitesse la journée et à 20 km/h la nuit sur les axes entourant le quartier n'est pas possible avec l'OZ30 puisque les aménagements doivent être conformes à ce genre de vitesse, ce d'autant plus qu'une limitation à 20 km/h ne donne pas la priorité aux piétons.

Il en vient au dernier point, soit la réactivation du feu de circulation pour entrer dans les Eaux-Vives du côté de la plage, en rappelant que ce feu visait à doser le trafic entrant dans le quartier. Mais il déclare que ce feu a suscité un tel tollé des communes de la rive gauche que le canton est revenu en arrière. Il mentionne que le trafic sur ces axes doit avoir une certaine fluidité, notamment

pour éviter des problèmes de sécurité. Il déclare que l'idée est de retenir le trafic plus en amont. Il ajoute que c'est une question sur laquelle le canton travaille avec la Ville de Genève et les TPG.

Il signale encore que l'OCT ne voit pas d'inconvénient au réaménagement de la place de Pré-l'Evêque qui améliorerait le confort des piétons, et il mentionne qu'il faut toutefois prendre en compte les possibilités en sous-sol, notamment pour cette place et la rue de Montchoisy. Il déclare encore qu'il sera nécessaire de déterminer des solutions pour permettre les livraisons qui sont nombreuses dans cette rue.

Un député S rappelle que la LMCE donne la priorité aux modes doux et aux transports publics et il se demande si l'OCT a ce sentiment en ce qui concerne le quartier des Eaux-Vives.

M. Widmer répond qu'une réponse a déjà été formulée et il mentionne que cet aspect doit être considéré sous l'angle des temps de verts, et il mentionne qu'il est aussi nécessaire d'éviter de congestionner les carrefours. Il évoque les aménagements sur Pictet-de-Rochemont. Il ajoute que les îlots établis dans la rue des Eaux-Vives sont une mesure qui va dans le sens de la priorisation des piétons, et il remarque qu'il faut tout de même distinguer le réseau de quartier du réseau structurant.

Un député S remarque que, dans les faits, les bus n'avancent plus le matin à 8h en raison du trafic de transit. Il se demande s'il est possible de chiffrer ce dernier. Il ne comprend pas que la rue des Eaux-Vives soit devenue un lieu de mise en danger.

M. Widmer répond que ce sont les livraisons qui se font sur la voie des bus qui retardent ces derniers et il rappelle qu'une campagne d'informations a été réalisée. Il ajoute, cela étant, que la possibilité de supprimer les livraisons dans cette rue est gardée en réserve avec la création de cases livraisons dans les rues adjacentes. Mais il mentionne que ces mesures impliquent un contrôle de la police.

Il signale encore qu'il est possible d'estimer le nombre de véhicules, mais il déclare qu'il faut aussi interpréter le terme « transit » en se demandant si le véhicule qui va se parquer à Saint-Antoine ou à Eaux-Vives 2000 relève du trafic de transit.

Ce même député demande si préserver du stationnement est véritablement une garantie en ce qui concerne la limitation de vitesse.

M. Widmer déclare que, si l'objectif est de limiter la vitesse dans cette rue, il faut repenser l'aménagement de celle-ci. Il remarque que tout dépend des ambitions que l'on veut pour la rue William-Favre. Il signale encore que la

penne sur le haut de William-Favre implique des difficultés pour les seuils et il remarque que la bonne solution n'est pas aisée à trouver.

Un député S remarque que les communes de la rive gauche se sont manifestées contre le feu, et il observe que c'est finalement celui qui crie le plus fort qui obtient satisfaction. Il pense que la situation risque de se durcir au vu de la lenteur et de l'inertie et il craint que les gens, face à l'urgence climatique, ferment eux-mêmes des rues sans autorisation.

M. Widmer répond être fonctionnaire et pouvoir amener des réponses d'ordre technique.

Il entend les arguments, mais il répète que les séances tenues avec les associations de quartier et les habitants étaient tendues puisque la population n'était pas unanime.

Une députée PDC constate que la question se pose sur la nature du trafic dans ce quartier – résidentiel, commercial ou de transit – et elle pense qu'il serait bon d'obtenir des chiffres.

Elle rappelle ensuite les livraisons très nombreuses le matin dans les Rues Basses qui ne sont pas résidentielles. Elle mentionne qu'il n'y a pas de consensus entre les habitants et les commerçants et elle se demande s'il serait possible de créer un cœur de quartier très calme avec des possibilités de parking pour les résidents également, comme dans le quartier de la Concorde, par exemple.

M. Widmer déclare que le quartier de la Concorde sera un nouveau quartier alors que les Eaux-Vives sont un quartier existant. Il rappelle que plus de 700 places seront existantes dans le cadre de la gare des Eaux-Vives, ce qui donnera un peu de souplesse. Il signale que le parking des Vollandes voit également de nombreuses places inoccupées et il mentionne qu'il est nécessaire de négocier son utilisation avec la Ville de Genève.

Il déclare ensuite que le quartier des Eaux-Vives abrite un grand nombre de petites activités qui nécessitent d'être approvisionnées quotidiennement. Cela étant, il rappelle que ce quartier est problématique depuis des années, et il répète que le test mené l'été passé est regrettable puisque les aménagements n'ont pas été réalisés et les associations mal informées. Il pense que c'est une occasion qui a été ratée, et qui répond au vœu de certains qui soutiennent les aménagements tactiques comme les pistes cyclables développées lors du covid.

Il répète que l'OCT est ouvert à trouver des solutions dans ces rues.

Une députée PDC demande comment se déroule la concertation et si la Ville et le canton approchent conjointement les habitants. Elle déclare être étonnée par l'absence de consensus dans ce quartier.

M. Widmer répond que certains axes relèvent du réseau structurant et il mentionne que les arrêtés de circulation nécessitent un préavis de la part de l'OCT. Il précise avoir demandé à être associé au bilan de la Ville de Genève sur les aménagements de l'été passé.

Il remarque que certains commerçants indiquent ne pas avoir reçu d'informations sur la fermeture de la rue de Montchoisy. Il ajoute que publier dans la FAO ne sert plus à grand-chose, et il remarque qu'il en va de même sur les réseaux sociaux. Il pense dès lors qu'il faut être présent sur le terrain et inviter les habitants aux séances de concertation.

Une députée PLR évoque le U lacustre et demande si on peut en tirer un bilan positif. Elle se demande quels sont les véhicules qui font le tourner à gauche et qui rentrent dans le quartier des Eaux-Vives.

M. Widmer répond que les aménagements de la rive gauche fonctionnent bien. Il ajoute qu'il a été possible de sécuriser des traversées piétonnes. Il ajoute que l'OCT communiquera à la commission des éléments sur le trafic. Cela étant, il rappelle que l'accessibilité au quartier reste nécessaire. Il signale que le tourner à gauche dans la rue des Eaux-Vives depuis la place des Eaux-Vives a été supprimé, mais il mentionne que le trafic est resté inchangé et il mentionne que ce sont des aspects qui doivent être mesurés et monitorés. Il rappelle encore que l'irrationalité des usagers est un aspect à prendre en compte.

## Discussion

Un commissaire UDC déclare que son groupe déposera cette pétition sur le bureau. Il déclare que les opinions sont opposées.

Il rappelle que toutes ces mesures de fermeture gênent principalement les entreprises et les commerçants qui vivent de la vie de quartier.

Un député S mentionne que son parti votera le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, il craint que refuser cette pétition revienne à s'asseoir sur cette volonté populaire. Il ajoute avoir été déçu par l'audition de l'OCT qui ne semble pas conscient des urgences. Il rappelle que, si cette pétition comporte une seule signature, c'est parce qu'elle a été redéposée devant le parlement après avoir été déposée devant la Ville de Genève. Il signale encore que les commerçants dans d'autres quartiers sont favorables à ces mesures.

Une députée Ve déclare que son groupe votera le renvoi de cette pétition qui présente deux visions de la ville. Elle regrette qu'il n'y ait pas d'unanimité dans ce quartier qui représente aussi un espace de vie. Elle mentionne encore que le commerce et les livraisons doivent être maintenus bien entendu, mais pas à n'importe quel prix.

Une députée PDC déclare que son groupe estime que soutenir des mesures très précises n'est pas une bonne idée alors que la situation est loin d'être simple. Elle ajoute que des études sont en cours entre la Ville de Genève et le canton et elle pense qu'il faut laisser le temps à ces études de se terminer. Elle remarque que des oppositions sont très fortes et elle imagine qu'une concertation avec la population sera nécessaire.

Un député EAG déclare partager les arguments du parti socialiste et du parti des Verts. Il rappelle que renvoyer une pétition au Conseil d'Etat est une incitation et non une atteinte à la paix des uns et des autres.

Un député MCG déclare que son groupe a entendu les auditions et les arguments des uns et des autres et votera le dépôt de cette pétition.

Un député PLR rappelle que cette pétition est ouverte également devant la Ville de Genève. Cela étant, il déclare que son groupe votera le dépôt.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2156 au Conseil d'Etat :

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)  
Non : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)  
Abstentions : –

**Le renvoi de la P 2156 au Conseil d'Etat est refusé.**

Le président passe au vote du dépôt de la P 2156 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)  
Non : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)  
Abstentions : –

**Le dépôt de la P 2156 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.**

Mesdames et Messieurs les députés,

Au vu de ce qui précède, une majorité de la commission vous demande d'accepter le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.



*Date de dépôt : 25 avril 2023*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de Sylvain Thévoz**

Cette pétition propose de rendre de la place aux piétons, de limiter la vitesse des véhicules et de créer des espaces verts dans le quartier des Eaux-Vives. L'association Vivre aux Eaux-Vives est ancienne et défend les intérêts des habitants. Si le quartier des Eaux-Vives est agréable à bien des égards, la forte emprise de la voirie et les deux axes qui l'encerclent génèrent de nombreuses nuisances. Ce quartier compte de nombreuses crèches et écoles, les enfants devraient pouvoir s'y sentir en sécurité et les parents les laisser aller seuls à l'école. Or, la rue de Montchoisy voit tous les matins des bouchons se former alors qu'il s'agit d'une rue de quartier.

Ce quartier est un îlot de chaleur durant l'été. L'établissement de rues piétonnes pourrait être une mesure permettant d'améliorer la situation, tout comme des sens uniques et la création de zones de rencontre, voire la fermeture de certaines rues la nuit. Cette pétition demande une réduction de la vitesse à 30 km/h la journée et 20 km/h la nuit sur les axes entourant le quartier ainsi que dans l'ensemble des rues internes au quartier, et une réactivation des feux du côté du lac afin de limiter le trafic de transit, important, dans le quartier. Il faut, à notre sens, relever l'effort fait par ces habitants pour amener des solutions face aux défis de la mobilité et de l'urgence climatique, et relayer cette pétition au Conseil d'Etat.

### **Une pétition pour le bien de toutes et tous**

Le quartier des Eaux-Vives comme tant d'autres est sous tension, en raison de la circulation et notamment du trafic de transit. Les pétitionnaires évaluent que le statu quo est en train de pourrir la vie des habitants et qu'il faut innover. Certains quartiers ont déjà fait l'objet d'améliorations importantes (Vieille-Ville, Pâquis), les Eaux-Vives aimeraient pouvoir bénéficier de mêmes mesures. Les rues qui passent à une piétonnisation, comme la rue Leschot ou le quai des Bergues, génèrent une hausse de la clientèle des commerçants et de leur chiffre d'affaires. Aucun commerçant ne souhaite ensuite revenir en arrière. Une borne coûte 20 000 francs et améliore de

beaucoup la qualité de vie des habitants, comme en Vieille-Ville. Les Eaux-Vives comptent 27 000 habitants, soit presque une personne sur 9 en ville de Genève, ce qui est énorme.

### **Des propositions concrètes pour améliorer la qualité de vie des habitants**

L'association Vivre aux Eaux-Vives, à travers cette pétition, ouvre le jeu et propose des pistes pour faire évoluer le quartier et le rendre plus habitable. Il est acquis que des espaces de rencontres arborisés répartis dans un quartier sont nécessaires, compte tenu du réchauffement climatique. Et, si le quartier est bordé d'espaces verts et baigné par le lac, son centre demeure une fournaise, avec des températures extrêmes.

Fermer des rues la nuit au trafic motorisé est une mesure qui existe à Genève, notamment avec des bornes qui permettent aux riverains d'accéder à leur domicile. La Fondation des parkings, qui gère par exemple les bornes de la Vieille-Ville, a rappelé que ces bornes y fonctionnent très bien. Ce n'est toutefois pas la fondation qui décide leur installation et leur emplacement, mais elle estime que cette solution pourrait très bien fonctionner pour le quartier des Eaux-Vives.

### **Quelques propositions concrètes et consensuelles**

L'association des habitants des Eaux-Vives propose intelligemment des mesures simples à mettre en œuvre. Par exemple :

- Semi-piétonner et arboriser la rue Montchoisy. En effet, les aménagements post-covid ont démontré que cette rue pourrait devenir un lieu important du quartier, mais qui doit encore être pacifié pour réduire les nuisances sonores et offrir des espaces sécurisés. C'est un axe qui doit ouvrir vers le parc La Grange en améliorant sa qualité paysagère et écologique, tout en étant attentif aux commerces de proximité.
- Transformer la rue du XXXI-décembre en un espace partagé. C'est certainement une des plus belles rues de la ville, mais c'est aujourd'hui un axe de transit, alors que l'on devrait pouvoir s'y promener en allant vers le lac et en développant les commerces. La grande majorité des équipes du concours d'idées de la rade l'avait souligné.
- Aménager et sécuriser les sorties des écoles du quartier. Le quartier bénéficie d'une forte densité d'écoles, mais se déplacer est toujours aussi compliqué pour les enfants : non-respect des zones 30 ou 20, passages piétons mal indiqués.

- Développer une politique de stationnement pour les commerces locaux. Les places de livraison doivent être organisées pour alimenter les commerces et des places « minutes » pourraient être créées afin de rassurer les commerçants pendant cette période de transition. Une meilleure signalisation des parkings publics pourrait aussi améliorer la desserte du quartier.

Pour les services cantonaux, le respect de la LMCE est primordial et ces services ont relevé que les propositions des pétitionnaires répondent aux critères établis ainsi qu'à la loi sur la circulation routière.

## Conclusions

Tant les impératifs sanitaires que la crise climatique nous invitent à repenser la manière dont nous organisons la ville et dont nous configurons nos rues. De nombreuses villes dans le monde se sont déjà saisies de la question en proposant des aménagements simples et donc réalisables immédiatement. L'association des habitants des Eaux-Vives propose 3 axes d'amélioration très simples et dans le respect de la légalité à travers cette pétition qui devrait rassembler largement tant elle est marquée au coin du bon sens et répond aux besoins de la population.

1. Rendre de l'espace aux piétons et à la mobilité douce ;
2. réduire la vitesse automobile autour et à l'intérieur du quartier ;
3. développer davantage d'espaces verts.

Ces trois invitations de la pétition sont en accord avec l'appareil légal et le plan climat cantonal. C'est pourquoi nous vous invitons à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin qu'il puisse s'inspirer de cette impulsion citoyenne pour continuer de construire la ville de demain.

P 2156

"500 SIGNATURES POUR D'AVANTAGE DE PLACE POUR  
LES PIÉTONS ET LES ESPACES VERTS AUX EAUX-VIVES"



COMMUNIQUE DE PRESSE

Genève, 12.10.2022

L'Association Vivre aux Eaux-Vives (VAE) a déposé ce jour au secrétariat du Grand Conseil et au service du Conseil municipal la pétition pour « de la place pour les piétons et les espaces verts aux Eaux-Vives » munies de XXX signatures. Habitant-e-s des Eaux-Vives, nous sommes très attachés à notre quartier et constatons une dégradation de la qualité de vie liées à la forte emprise d'une voirie démesurément dédiée au trafic motorisé individuel au détriment des piétons des espaces verts et de la convivialité.

Notre quartier est devenu un lieu de passage où le trafic de transit au mépris de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée. Cela met à mal la santé et la sécurité des habitant-e-s. Le problème de la pollution, des nuisances sonores est alarmant, le manque d'espace pour se promener (trottoirs étroits et manque d'espace vert) nuit à la qualité de vie. Cela nous a conduit à lancer et faire aboutir cette pétition, largement soutenue par les habitant-e-s. Nous attendons désormais du Grand Conseil et du Conseil municipal qu'elles nous entendent et soutiennent des demandes raisonnables et les relaient vers le Conseil d'Etat et le Conseil administratif. La mise en place de mesures fortes, dans le respect de la loi, se fait attendre depuis trop longtemps. Le ras-le-bol pointe.

Nous demandons:

1. De rendre de l'espace aux piétons et à la mobilité
2. Réduire la vitesse automobile autour et à l'intérieur du quartier
3. Davantage d'espaces verts

Cette pétition décline dans le détail les moyens pour atteindre ces objectifs. Nous sommes à la disposition des autorités pour leur apporter une expérience de terrain et une expertise du quotidien, éléments dont malheureusement les autorités ont semblé parfois vouloir se passer, ce qui a conduit à opposer des besoins qui doivent se vivre en complémentarité.

Contact :

Matthias Lecoq, Président VAEV

Rue sillem 6

1207 Genève

+41 79 847 2078

# Pétition pour « De la place pour les piétons et les espaces verts aux Eaux-Vives »

Présentation à la Commission des pétitions du Grand Conseil

16 janvier 2023



## Pétition « De la place pour les piétons et les espaces verts aux Eaux-Vives »

1. Rendre de l'espace aux piétons et à la mobilité douce
2. Réduire la vitesse automobile autour à l'intérieur du quartier
3. Plus d'espaces verts

Pétition initiée par l'association Vivre Aux Eaux-Vives, association qui existe depuis plus de 40 ans.

# Association VAEV – Pour un quartier vivant



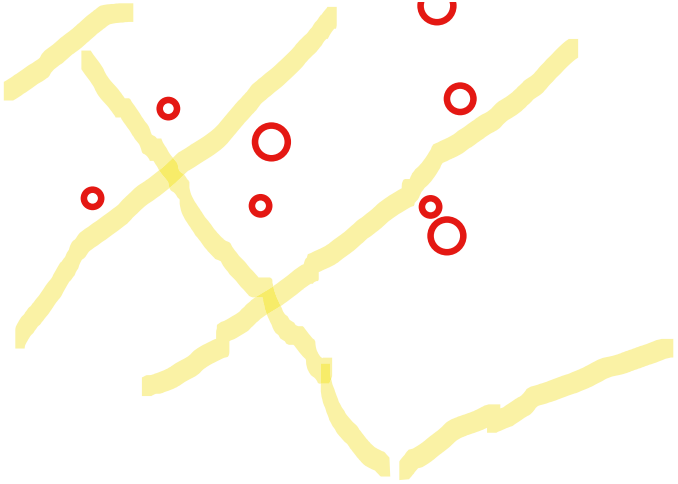
Agit pour le quartier des Eaux-vives dans :

- l'espace public,
- les activités communautaires,
- l'aménagement
- la mobilité
- Etc...

## Le constat

- Quartier vivant, proche du lac, avec ses nombreux commerces de proximité
  - Gros point noir lié **aux nombreux désagréments de la forte emprise de la voirie largement dédiée aux automobiles**
  - Quartier cerné par des **autoroutes urbaines** et une forte densité de rues ouvertes à la circulation automobile
- > Problèmes de pollution, de nuisances sonores, de sécurité (Ecoles), d'ilots de chaleur et d'espace pour se promener.

# Le constat : problème de sécurité De nombreuses écoles et crèches



## Le constat : fort trafic de transit

Ecole Montchoisy

Rue Montchoisy



Ecole des Vollandes

# Le constat : Ilots de chaleur

Carte climatique- Source SITG



## Notre demande - 1

### 1. Rendre de l'espace aux piétons et à la mobilité douce par :

- **Des rues piétonnes** : *par exemple des tronçons de la rue du 31 décembre et de rue de Monchoisy (entre rue du 31 décembre et rue du Nant)*
- **Des passages de rues en sens uniques** qui libèrent de la place pour élargir les trottoirs ou mettre en place des voies cyclables *par exemple A.-W. Favre, rue des Eaux-Vives direction Parc des Eaux-Vives.*
- **Des Passages de rues en zone de rencontre** (zone 20) où le piéton est prioritaire dans le cœur de quartier, par exemple par des aménagements de type « superblock ».
- **La fermeture de certaines rues la nuit** au trafic motorisé.



## Notre demande- 2

### **2. Réduire la vitesse automobile autour et à l'intérieur du quartier**

- Limitation à 30 km/h la journée et à 20 km/h la nuit sur les axes entourant le quartier : Quai Gustave Ador, Av. Pictet-de-Rochemont, Av. de Frontenex
- Passage en zone 30 km/h et 20 km/h la nuit sur les rues internes au quartier et qui ne le sont pas encore : exemple la Rue des Eaux-Vives.
- La ré-activation du feu de circulation pour entrer dans les Eaux-vives côté Plage des Eaux-Vives (en attendant la mise en sens unique).

## Notre demande - 3

### **3. Plus d'espaces verts**

- Des poumons de verdure par exemple avec un parc au lieu du Parking de Pré-L'Evêque.
- Des cheminements végétalisés par exemple sur la rue de Montchoisy.
- La plantation d'arbres, îlots de fraîcheur, sur l'espace récupéré sur la voirie automobile.

## Des rues piétonnes

- Fermeture segment rue Montchoiy durant l'été 2022



## Aménagement « Superblock »

Source San Antoni - Barcelone



Quel quartier voulons-nous ?



Merci pour votre attention