



GRAND CONSEIL
de la République et canton de Genève

P 2192-A-I

Date de dépôt : 8 mai 2024

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Pont-d'Arve : Stop à une autoroute en centre-ville ! Limitons le
trafic motorisé individuel à une seule voie**

Rapport de majorité de Christina Meissner (page 4)

Rapport de minorité de Marjorie de Chastonay (page 30)

Pétition (2192-A)

Pont-d'Arve : Stop à une autoroute en centre-ville ! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie

Le boulevard du Pont-d'Arve aujourd'hui

La circulation de poids lourds, voitures, motos et scooters sur le boulevard du Pont-d'Arve est extrêmement dense et incessante.

Ceci génère une pollution sonore et de l'air reconnue par les autorités cantonales et municipales comme en dehors de tout cadre légal.

Les habitants sont exposés à un risque accru d'accidents vasculaires cérébraux, de cardiopathies, de cancers du poumon et d'affections respiratoires chroniques ou aiguës.

L'aménagement pose également des problèmes de sécurité : les ambulances sont ralenties sur leur chemin vers l'hôpital et les cyclistes doivent naviguer entre les voies de circulation.

... et demain ?

Etant l'un des axes les plus pollués de la ville, et essentiellement un lieu d'habitation, le boulevard du Pont-d'Arve devrait être considéré comme prioritaire pour la politique d'assainissement de l'air.

Pourtant, six ans après le lancement de la « Stratégie de protection de l'air 2030 » du canton, aucune mesure visant à y réduire la circulation n'a été mise en œuvre.

Les travaux sur les canalisations de l'été 2023 ont apporté un peu de normalité à la vie des riverains, démontrant qu'il est possible de diminuer le trafic motorisé sur le boulevard.

Tant que les normes fédérales sur la pollution de l'air et les nuisances sonores n'y seront pas respectées, les conditions de vie sur le boulevard du Pont-d'Arve resteront insalubres.

Il est temps d'agir ! L'absurdité sanitaire, écologique et sociale de cette autoroute au cœur de la ville doit cesser, et le droit à la santé des habitants être assuré.

– Nous exigeons le respect effectif des normes fédérales en termes de pollution de l'air et de bruit sur boulevard du Pont-d'Arve.

- Dans ce but, nous demandons que la restriction du trafic individuel motorisé à une seule voie perdure à la fin des travaux de canalisation de l'été 2023, laissant le reste de la route aux vélos, aux véhicules d'urgence et aux transports publics.
- A terme, nous souhaitons un réaménagement complet du boulevard du Pont-d'Arve pour que celui-ci – ainsi que ses alentours – devienne un lieu de vie convivial, humanisé et salubre.

*N.B. 269 signatures*¹

Association d'habitants « Pont d'AIR »

p.a. M^{me} Hélène Ponpon

Bd du Pont-d'Arve 19

1205 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 1775 signatures électroniques.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Christina Meissner

La pétition 2192 a été traitée par la commission des pétitions sous l'aimable présidence de M. Sylvain Thévoz lors de trois séances entre le 12 février et le 22 avril 2024.

En résumé : La commission a auditionné les pétitionnaires, les commerçants du boulevard et l'autorité cantonale. La Ville de Genève a transmis une prise de position écrite. La majorité de la commission estime que la fluidité du trafic sur cet axe majeur doit être assurée, de même que l'accès aux commerces, tout en prenant en considération les besoins de parcage et, autant que possible, de qualité de vie des habitants. Le futur chantier de l'avenue du Mail permettra de créer des essais sur le boulevard du Pont-d'Arve, étant donné les restrictions de trafic qu'il va engendrer, et de trouver les solutions les plus appropriées pour répondre aux besoins dans une vision d'ensemble. Pour toutes ces raisons, la commission a voté le dépôt de la pétition par 9 OUI (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 1 MCG, 1 LJS), 5 NON (3 S, 2 Ve) et 1 abstention (MCG). Nous remercions le procès-verbaliste, M. Christophe Vuilleumier, ainsi que M^{me} Nadia Salama et M. Raphael Audria, secrétaires scientifiques de commissions, de leur accompagnement dévoué de nos travaux.

12 février 2024 : Audition de M^{mes} Hélène Ponpon, Virginie Schöni et Christiane Winter et de M. Anoine Durupt, membres de l'Association Pont d'AIR, pétitionnaires

M^{me} Ponpon prend la parole et explique que la pétition a été envisagée en 2020, durant le confinement, car elle remarque que les habitants se sont rendu compte de la différence et de la possibilité d'ouvrir les fenêtres, prenant conscience que ce qui était jusque-là considéré comme un état de fait n'était pas irrémédiable. C'est à cette occasion que l'association a été créée. Le trafic est extrêmement intense sur le boulevard et les mesures prises, comme les doubles vitrages, le phonoabsorbant et le 30 km/h améliorent la situation sans que celle-ci soit véritablement satisfaisante.

Les travaux menés sur le boulevard ont ensuite confirmé qu'il était possible de réduire le trafic sur cet axe. L'adhésion à la pétition s'est révélée très forte, pétition qui demande simplement le respect des normes fédérales en termes de qualité de l'air et du bruit. Elle pense que, pour ce faire, il serait nécessaire de réduire le boulevard à une seule voie.

Avoir un axe aussi passant au cœur de Genève est une aberration. M^{me} Ponpon précise qu'il est également question d'un enjeu de santé publique, puisque le bruit et la qualité de l'air pénalisent la santé des habitants, les effets de la pollution de l'air et sonore étant connus et documentés. Elle se demande pour quelle raison la santé des riverains du boulevard compte moins que la mobilité des personnes qui privilégient la voiture, alors qu'il est demandé à chacun de contribuer à limiter les coûts de la santé. Elle évoque encore l'urgence climatique et elle mentionne qu'il est nécessaire d'agir maintenant. Elle rappelle les canicules des étés précédents et le développement de moyens de mobilité alternatifs. Elle estime donc que réduire le trafic sur ce boulevard s'inscrit dans un moment de l'histoire particulièrement pertinent. Elle mentionne que les pétitionnaires se demandent si les politiques veulent laisser le souvenir d'être des élus ayant été responsables et ayant réagi, ou pas.

Il est possible de réduire le trafic comme l'histoire récente l'a démontré. M^{me} Ponpon constate que, depuis la réouverture du boulevard, le trafic n'a pas atteint le même niveau que précédemment. Elle mentionne que le coût politique d'une décision de réduire le trafic motorisé à une seule voie serait donc minime, car il s'agit de pérenniser la situation actuelle. Elle estime en outre que de telles mesures bénéficieraient à l'ensemble du canton, notamment aux TPG dont la vitesse commerciale serait améliorée ainsi qu'aux ambulances qui passent par cet axe en direction de l'hôpital et sont trop souvent arrêtées par le trafic. Elle rappelle en outre que, dans un quartier apaisé, les commerçants en profitent également. Elle mentionne que les pétitionnaires souhaitent trouver une solution adaptée à tous les usagers et aux enjeux du moment afin de vivre en bonne intelligence et de respecter les besoins de chacun, via la solution modérée que proposent les pétitionnaires.

Questions des députés

Un député MCG demande si le bruit a évolué avec le 30 km/h. Il se demande si les stops et les redémarrages des voitures ne créent pas plus de bruit. Il demande si les pétitionnaires ont des solutions.

M. Durupt répond qu'avec la mise à 30 km/h, un radar pédagogique avait été installé, entraînant des ralentissements et des accélérations. Il ajoute que la signalétique depuis lors est très modeste et il mentionne que cette vitesse est très peu respectée. Il mentionne qu'il est donc compliqué de répondre à cette question. Cela étant, il rappelle que, lorsque le boulevard est saturé, la vitesse n'excède pas les 15 km/h. Toutefois, il déclare que les études ont démontré que le bruit avait diminué la nuit depuis l'instauration du 30 km/h. Il signale ensuite que les pétitionnaires ne sont pas des urbanistes, raison pour laquelle la pétition demande en priorité le respect des normes fédérales.

M^{me} Winter pense que le problème essentiel relève du démarrage au feu devant le commerce italien puisque la chaussée est en pente et implique plus de puissance de la part des moteurs.

Le même député demande si les habitants ont constaté une réduction du bruit avec le 30 km/h la nuit.

M^{me} Ponpon acquiesce, mais elle déclare que cela dépend des cylindrées. Elle ajoute qu'il y a également des gens qui se font plaisir la nuit en roulant comme des bolides et en réveillant tout un quartier.

M^{me} Schöni déclare que ce sont les ambulances, les vibrations et les accélérations en montée que l'on entend le plus en rappelant que, 30 km/h ou pas, les habitants sont obligés de maintenir les fenêtres fermées.

M. Durupt déclare que le boulevard est une rue habitée avec une vraie mixité sociale, et il mentionne qu'il est impossible d'ouvrir les fenêtres la journée. Il remarque qu'il faut le vivre pour en mesurer toute l'ampleur. Il signale que des gens sont en outre présents toute la journée.

Un député PLR déclare que, lors des travaux, le trafic se répartissait ailleurs, générant plus de nuisances pour d'autres riverains et il se demande ce qu'il en serait si une seule voie était ouverte dans le boulevard. Il se demande par ailleurs si l'augmentation du parc automobile électrique ne viendra pas solutionner la situation. Il se demande enfin s'il est possible de tout faire passer sur ce boulevard.

M^{me} Schöni répond que la pétition ne demande pas la fermeture du boulevard, mais une adaptation des lieux avec une voie ouverte au trafic motorisé et une voie aux véhicules d'urgence. Elle ne sait pas si ses enfants connaîtront la réalité d'une flotte automobile complètement électrique. Elle signale par ailleurs que le boulevard compte une quinzaine de places de stationnement qui sont très peu utilisées et qui pourraient disparaître pour agrandir le trottoir. Elle ajoute que l'un des deux trottoirs est en outre peu utilisé et elle pense qu'il devrait être possible d'imaginer un nouvel aménagement.

M^{me} Winter déclare qu'il est envisageable de mettre une piste cyclable sur la voie des bus comme c'est le cas ailleurs. Elle ajoute que les TPG ont imaginé remplacer les bus par des bus électriques, ce qui sera un allègement à l'égard du bruit. Quant à l'urgence climatique, elle mentionne qu'il serait légitime de réfléchir à une transition sur les transports en commun.

Le même député déclare que la ligne 1 sera électrifiée en 2025.

A la demande d'une députée Verte, M. Durupt confirme qu'une étude a bien été menée par la SABRA en 2005, dont les résultats sont présentés dans

le rapport ROPAG 2006. Cette étude minimise en l'occurrence les pollutions, compte tenu de la disposition des capteurs.

M^{me} Ponpon répond à un député S qu'il n'y a pas eu de séances de concertation et elle confirme que le phonoabsorbant a été installé, mais qu'il n'y a pas eu de comptages récents.

Un député MCG ne sait pas si une seule voie est une bonne idée. Il remarque qu'à la route de Peney, des mesures similaires ont été prises, ce qui a entraîné une augmentation du trafic.

M. Durupt répond que la pétition propose deux voies, l'une pour le privé et l'autre pour les bus et les ambulances. Il ajoute que toutes les études démontrent qu'une restriction des voies de circulation diminue à terme le trafic automobile.

Une députée Verte déclare que les opposants au 30 km/h disent souvent que les habitants des rues où il y a beaucoup de trafic ont fait le choix d'y vivre, et elle se demande ce qu'il faut répondre à ce genre de remarques et si le boulevard est un axe prioritaire et central.

M^{me} Ponpon répond que le marché de l'immobilier à Genève est extrêmement tendu et qu'il n'est pas aisé de trouver un appartement. Elle ajoute que déménager revient à laisser le problème à d'autres personnes.

M. Durupt mentionne que certains estiment également que les riverains paient des loyers moins chers ; ce qui, d'une part, est faux et qui, d'autre part, implique que les personnes plus modestes n'auraient pas droit aux mêmes conditions de salubrité que les autres.

M^{me} Schöni déclare que tout le monde connaît le boulevard et que tout le monde s'est déjà dit qu'il doit être pénible d'y vivre. Elle ne croit pas qu'il soit normal de laisser vivre des gens dans ces conditions.

M. Durupt observe que les habitants voient à longueur de journée des personnes seules dans des véhicules de 1500 kg et il mentionne que si certains ne peuvent pas faire autrement, tel ne doit pas être le cas de tout le monde.

M^{me} Winter mentionne que cette demande s'inscrit également dans l'urgence climatique, comme les travaux devant être réalisés à la rue de Carouge le démontrent.

M. Durupt précise que de nouvelles mesures sont bienvenues, mais que cela ne doit en aucun cas être un prétexte pour retarder l'action, car il est déjà constaté et reconnu que le niveau de pollution dépasse les normes.

11 mars 2024 : Audition de M^{mes} Sabrina Berreghis et Lydia Gremion et de M. Eril Wagenaar, commerçantes et commerçant du boulevard du Pont-d'Arve²

M^{me} Berreghis prend la parole en lisant un texte :

« Monsieur le président et Mesdames et Messieurs les députés,

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous faire part de nos inquiétudes face à la pétition déposée à la Ville et au canton, par actif-trafiC et Pont-d'Air, au sujet de la modification profonde du trafic et de l'accès au Pont-d'Arve.

Ce projet, en clair, c'est la mort de la vie au Pont-d'Arve, une rue vivante qui foisonne d'activités commerçantes, d'échanges humains, de passages de toute sorte, aidés, entre autres, par le stationnement de 90 minutes qui favorise un renouvellement de l'accès pour les voitures en ayant des places qui se libèrent régulièrement. La vision proposée transformerait le boulevard en un couloir à voitures, bus, ambulances et vélos et rendrait impossible l'arrêt, même momentanée, ce qui, de fait, découragerait la population de tenter d'y accéder. Le boulevard du Pont-d'Arve ne serait plus un endroit où l'on va mais un endroit que l'on fuit, traverse et dépasse rapidement.

L'assainissement de l'air à Genève et le problème de la pollution de la ville ne va pas se régler en mettant à mort les commerces d'un tronçon de 150 mètres. Les commerces locaux sont des alliés face aux problèmes environnementaux. Une ville qui fait face aux défis environnementaux doit le faire en incluant ses actrices et acteurs économiques locaux pas en les lésant.

La mort du petit commerce de proximité fait le jeu de la grande distribution qui participe grandement à la pollution de par les manières de produire, le transport aérien et maritime nécessaire à importer les marchandises entre autres. Nous produisons localement ou achetons localement la grande majorité de nos produits. Toutes les décisions politiques qui rendent notre travail plus pénible et notre survie incertaine facilitent le travail de concurrence inégale de la grande distribution contre laquelle nous devons déjà lutter seuls depuis des années avec l'avènement du e-commerce et de la fast-consommation. La disparition d'une offre variée de proximité va pousser les consommateurs et consommatrices vers l'achat en ligne ou dans les enseignes de fast-consommation qui pullulent en ville, qui sont en grande partie responsables des problèmes environnementaux que nous subissons tous, mais qui sont

² Représentant les commerces du boulevard du Pont-d'Arve, à savoir : Ma Vie sur Mars, Saveurs d'Italie, Les Cadres Gault, Atelier Bruderlin, Pourquoi Pas, Vania Coiffure, Sango Exo Market, La Maison du Carac, Etat Brut, Thai Wai Wai, Vapo Premium, Marco Homous & Co, La Nouvelle Cordonnerie, Grain de Sel.

rarement inquiétés par les décisions politiques. Nous n'acceptons pas que des actions soi-disant pro climat soient menées sur notre dos pendant que les acteurs qui causent le problème peuvent faire exactement ce qu'ils veulent en toute impunité.

Le trafic réduit sur le Pont-d'Arve va être reporté sur les autres rues du quartier en obligeant les voitures à emprunter des parcours plus longs dans le quartier, comme cela s'est produit pendant les travaux, ce qui de fait pollue plus et créera un quartier engorgé et invivable pour sa population.

Même le boulevard des Philosophes qui a trois voies de circulation et très peu de commerces a des places de stationnement tout du long. On a même condamné un trottoir pour les piétons afin de le transformer en piste cyclable tout en laissant les places de parking. C'est ahurissant de rendre le boulevard du Pont-d'Arve, qui a sa vie de quartier propre, inaccessible à la population. Les habitants aussi utilisent cette possibilité d'accès. Les gens qui y vivent aussi seront pénalisés, de ne plus pouvoir s'arrêter en voiture pour charger ou décharger des choses, déménager... Comment l'accès se fera-t-il pour les personnes à mobilité réduite habitant ici ? Et notre clientèle qui vient ou repart en taxi parce que, en partie, elle a aussi une mobilité réduite ? Elle devra aller ailleurs tout simplement, car aucun taxi ne prendra le risque de s'arrêter sur une voie de bus et ambulances le temps de faire monter une personne. Le boulevard va simplement devenir inhospitalier. Les habitant.es vont voir leur rue perdre son âme et la population ne l'envisagera plus que comme une voie rapide ou un couloir compliqué à emprunter. La pétition dénonce le boulevard comme étant une autoroute en centre-ville, ce qui n'est pas le cas ! Paradoxalement le boulevard prendra les caractéristiques d'une autoroute, c'est-à-dire trafic sans possibilité d'arrêt, si on réalise le projet des pétitionnaires.

Il semble tout de même que l'usage d'un boulevard soit précisément celui-ci, désengorger les quartiers d'un trafic trop lourd pour les petites rues. Nous sommes dans une ville et cette artère joue un rôle essentiel. Est-ce que la solution c'est d'engorger tout le quartier de Plainpalais-Carouge et de le rendre infréquentable ? Pendant les travaux une partie importante de notre clientèle nous a annoncé qu'elle éviterait tout simplement le quartier attendant la fin de l'encombrement pour y revenir et en effet nous ne l'avons pas vue pendant les six mois allant de juillet à décembre !

Point incontournable, c'est qu'une des sources les plus fortes de bruit au Pont-d'Arve c'est le son des sirènes d'ambulance et nous ne voyons pas comment ce projet va les faire diminuer. Et n'importe qui dont la vie est suspendue à l'intérieur du véhicule ne souhaiterait pas que les sirènes s'arrêtent. Ce n'est pas parce qu'il n'y a plus les 16 malheureuses places de

stationnement sur le boulevard que plus jamais une ambulance ne sera bloquée, même s'il y a une voie réservée aux ambulances et aux bus. La vie arrive, des problèmes surgissent, les accidents, les encombrements passagers... Il y aura toujours potentiellement une ambulance coincée derrière un bus et bloquée par les voitures de la voie unique. De toute manière les ambulances font sonner leurs sirènes, même quand la voie est libre. Notre plus grande peur est que cette solution proposée n'en soit pas une et que l'on se rende compte plus tard que cela n'a pas changé fondamentalement le problème au Pont-d'Arve mais que, nous, nous aurons payé le prix fort pour rien. Et ce prix fort ce n'est pas une tocade ou un caprice, c'est notre subsistance, c'est notre existence !

Il faut envisager d'autres solutions de réduction du bruit et de désengorgement du trafic avec probablement des modifications du flot de voitures déjà en amont dans la ville. Mais il ne peut pas y avoir un effort de réduction de l'utilisation de la voiture sur un tronçon de trois coins de rue uniquement. C'est une mise à mort, ce n'est pas un projet environnemental. Soit il y a une politique de réduction de la circulation automobile appliquée à tout Genève, soit c'est simplement le Pont-d'Arve qui va être sacrifié.

C'est injuste pour les habitant.es et pour les commerces qui ne devraient pas être mis en danger par la collectivité qu'ils participent à faire exister. Nous créons la diversité à Genève, nous sommes la vie des quartiers, nous embellissons l'espace et la vie des habitant.es, nous illuminons les rues (on se souvient des rues tristes et sombres pendant le confinement). Je rappelle que le premier signe de retour à la normale dans les villes après des guerres c'est le resurgissement des petits commerces. Nous ne sommes pas une quantité négligeable, nous ne sommes pas jetables et l'importance de notre contribution sociale et financière ne peut pas être invisibilisée de la sorte. Nous ne pouvons pas être traités comme si c'était nous le problème alors que nous faisons grandement partie de la solution d'un monde plus juste, plus écologique... On a vanté notre importance pendant la crise covid. La Ville nous envoie des courriers comme celui-ci, en date du 28 août 2023, de la Délégation à l'économie de la Ville de Genève, et je cite :

« En tant qu'entreprise basée sur le territoire communal, vous participez très concrètement au développement et à la prospérité de Genève. Le Conseil administratif de la Ville vous en est reconnaissant et il est conscient de sa responsabilité en matière de soutien à l'économie genevoise. »

Il est assez difficile de comprendre comment exactement ce soutien s'exprime quand on apprend que le Conseil municipal a voté la motion M-1792 en soutien à cette pétition, motion qui annonce notre mise à mort.

Pour re-contextualiser : Nous avons difficilement survécu aux fermetures covid, là nous venons de prendre 6 mois de travaux dans la figure avec comme résultat des baisses de chiffres d'affaires énormes que nous assumons seuls sans aucune aide et, à la fin de ça, on découvre qu'il y a un projet soutenu par le Conseil municipal : la motion M-1792 qui, sur un terme plus ou moins long, signifie notre fin et au minimum plein de difficultés supplémentaires à gérer. Je dis bien « découvre », car dans le processus d'élaboration de cette motion qui bouleverserait l'activité économique au Pont-d'Arve nous n'avons jamais été consultés ! C'est juste stressant de se rendre compte qu'une décision de modification du boulevard aussi importante et impactante soit prise, d'une manière qu'on ne peut que qualifier de « à la légère », en deux semaines sans aucune consultation avec toutes les parties impliquées.

Comment est-ce possible que notre ville que nous aimons et que, par notre travail et notre investissement quotidien, nous participons à rendre belle et attrayante ait si peu de considération pour nous ? Je dirais même nous mépriser à ce point que cela nous donne l'impression que si nous n'étions plus là ça ne serait pas si grave en fait ?

Ce mépris, nous l'avons ressenti notamment parce que nous n'avons pas été prévenu.es suffisamment à l'avance du début des travaux afin de pouvoir prévoir nos investissements en conséquence de la baisse de chiffre d'affaires prévisible et évidemment avérée. Un minimum de 6 mois aurait décent pour nous permettre de nous préparer à ce qui a été une difficulté immense.

Ce mépris nous l'avons ressenti parce que nous avons appris les retards des travaux par la presse, pire par des journalistes débarqués dans nos commerces pour croquer nos réactions sur le vif et nous voir nous écrouler devant la nouvelle qui nous prenait de court. Nous avons déjà pris sur nous pour tenir un mois de plus, jusqu'à mi-octobre, car nous nous étions débrouillés pour avoir des informations sur d'éventuels retards en discutant avec un contremaître et en faisant remonter l'information à tout le monde. Le second retard, on l'apprenait par le bal de journalistes qui se déployait sur le boulevard pour nous annoncer qu'il y avait un nouveau délai jusqu'à début décembre et que la rue resterait complètement fermée. Elle devait initialement rouvrir sur une voie le 15 septembre. Deux mois et demi supplémentaires qui nous ont tout simplement ruiné la saison de ventes.

Nous aussi sommes des travailleurs et des travailleuses. Nous travaillons beaucoup ! Beaucoup plus que la moyenne pour des salaires bien inférieurs à la moyenne pour offrir des biens et des services à la population. C'est difficile de ressentir ce mépris et d'avoir l'impression d'être traité.es comme une quantité négligeable. Nous ne demandons pas l'aumône, nous demandons de nous laisser travailler dans la dignité et d'arrêter de rendre notre droit au travail,

notre droit à gagner décemment notre vie, juste tellement difficile que cela ressemble à un parcours du combattant.

Les idées reçues sur le commerce sont nombreuses. Déjà la distinction entre grands groupes cotés en bourse et petites entreprises locales ne semble pas bien établie. Nous en avons assez qu'on regarde les commerçants comme si nous représentions le 1% ! Nous ne sommes pas Jeff Bezos. Et si le problème c'est des gens comme Jeff Bezos, alors il faut s'attaquer à eux, mais pas à nous qui sommes petits et sans défense et qui avons comme seul recours notre ténacité et notre fatigue qui s'accumule au travers des crises et qui, au lieu d'être un peu apaisée de temps en temps, ne fait que s'accroître sous les coups répétés que nous prenons avec, par exemple, la fermeture de la rue pour travaux à la sortie de la pandémie.

Autre idée reçue : « covid, c'est fini ». Et bien non, covid c'est pas fini pour nous, parce que le télétravail a changé profondément les habitudes, par ce que, avec la « fin du covid », les voyages ont repris d'une manière jamais vue et que notre clientèle dépense plus pour les voyages, que les gens ont pris l'habitude de consommer sur internet... Face à tout cela, nous avons dû nous adapter, changer notre offre, accepter une baisse de chiffre d'affaires structurelle, des réductions de salaire... Tout cela, nous le faisons sans aucune aide de la Ville, du canton et de la classe politique, à part les quelques miettes d'aide covid que l'on a pu glaner çà et là. Nous ne pouvons pas juste exister en période électorale lorsqu'on rappelle notre importance, comme on parle d'une espèce en voie de disparition. Vous pouvez faire des choses pour éviter notre disparition. Par exemple, éviter de prendre des décisions qui nous mettent à mort. Quand nous serons partis, ce sera trop tard. Et nous sommes fatigués !

J'aimerais terminer par quelques points importants qui sont apparus suite aux échanges avec les membres du Conseil municipal lors de nos auditions auprès de la commission des pétitions de la Ville.

Premièrement, cette pétition a largement été présentée par les pétitionnaires, leur soutien politique et la presse, comme émanant des habitant.es du Pont-d'Arve, suggérant ainsi qu'il s'agissait d'un bloc unanime. Or, la réalité est bien plus nuancée, car une partie importante des habitant.es n'ont pas signé cette pétition, soit par opposition, soit simplement car ils ou elles n'en avaient jamais entendu parler, et les personnes avec qui nous en avons discuté nous ont dit qu'ils ne l'auraient pas signée s'ils en avaient eu connaissance. Donc impliquer tous les habitant.es du Pont-d'Arve de la sorte est pour le moins problématique.

Autre point important apparu lors des échanges : la piétonnisation ou au minimum l'élargissement du trottoir, comme facilitant la flânerie et donc,

selon le cliché répandu, facilitant du même coup le commerce et l'achat. C'est peut-être vrai dans des lieux de villégiatures. Je ne sais pas. Mais nous travaillons avec une clientèle active, urbaine et très occupée. Le shopping s'intègre dans les horaires chargés de la vie quotidienne, entre deux rendez-vous, sur la pause de midi, avant d'aller chercher les enfants à l'école... L'accès doit être rapide et simple. De plus, notre clientèle a besoin de pouvoir charger ses achats si ceux-ci sont par exemple des caisses de vin chez Saveurs d'Italie ou des cargaisons de petits fours pour des événements chez Gremion/Maison du Carac, etc.

En plus, un trottoir large n'est pas un long fleuve tranquille. Selon une image d'Epinal, plus un trottoir est large, plus on y déambule à l'aise. Dans la réalité, nous constatons souvent qu'un trottoir élargi devient une autoroute pour deux-roues (qui ont déjà l'habitude de dévaler le Pont-d'Arve en sens inverse, rendant impossible de sortir de nos commerces sans regarder à droite et à gauche de peur de se faire percuter).

Mais le point le plus important de tous c'est que les commerces puissent exister dans les quartiers tout en ayant la ville pour bassin de clientèle. Si la fréquentation de nos commerces devient trop stressante parce que l'accès au quartier est compliqué, contraignant, source de stress et de retard malgré tous les « Y a qu'à » (« Y a qu'à aller au parking de Plainpalais », « Y a qu'à prendre le tram »...), cela signifie, au bout du compte, que seuls les commerces du centre-ville, des grands centres d'achats ou en ligne... auront la ville entière pour bassin de clientèle, et que les commerces dans les quartiers n'auront plus accès qu'à une clientèle de proximité uniquement. Au-delà du problème de survie que cela représente pour nous qui avons une clientèle qui vient principalement de toute la ville, cela aboutira à une hiérarchisation rigide du territoire urbain et à un appauvrissement de sa diversité.

Puisque le centre-ville est inaccessible à des enseignes comme les nôtres, nous n'aurons tout simplement plus de place où exister. »

M. Wagenaar prend la parole à son tour et lit son propre texte :

« Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les députés,

Je suis Erik Wagenaar, propriétaire de l'Atelier Bruderlin SA, le plus ancien atelier de gravure sur la place de Genève qui se trouve depuis presque 30 ans au milieu du boulevard du Pont-d'Arve. Je suis également président de l'Association PME & politique, une association qui crée le lien entre les PME genevoises et la politique genevoise.

Premièrement, je souhaite attirer votre attention sur l'impact que la pétition aura sur le trafic, pas seulement sur le boulevard du Pont-d'Arve mais dans

tout le quartier. Tout le monde est assez conscient que les gens ne prennent pas moins la voiture malgré les incitations et les encombrements qu'on peut créer.

Comme Sabrina l'a déjà mentionné, le trafic sera dispersé dans le quartier, mais il ne faut pas oublier que la Ville souhaite aussi transformer la rue de Carouge en rue piétonne. On enlève donc des places de parking et surtout de livraison et cela va déjà avoir un impact sur le trafic dans le quartier. On souhaite que les commerces continuent, mais pour l'instant aucune solution n'est offerte pour les livraisons.

Il ne faut pas se cacher que la pétition et la motion de la Ville ont été lancées sur des bases émotives. Certes, je peux comprendre certaines réflexions et demandes mais, en l'absence d'une réelle vision sur l'impact du trafic dans le quartier, les 2 sont un réel danger pour les commerçants et les rues aux alentours. Actuellement, les émotions passent avant un esprit constructif et pragmatique pour trouver une solution convenable pour tout le monde. En l'absence d'une vision réelle, les rues avoisinantes ou les rues qui donnent sur la rue de Carouge deviennent inaccessibles, car sans issues, et avec le manque des places de livraison je n'imagine pas la catastrophe qui va suivre....

Le boulevard Pont-d'Arve compte une vingtaine de commerces qui donnent du travail à environ 80 à 100 personnes. En enlevant les places de parking et de livraison et en laissant uniquement des voies de circulation, le commerce dans cette rue va mourir et donc la pétition aura comme résultat un boulevard mort sans vie.

Ceci amènera donc à une perte des places de travail, une perte d'attractivité du quartier sans aucune vie économique. Un paramètre qui n'est absolument pas pris en compte par les pétitionnaires.

Il est important de savoir que vivre en ville a obligatoirement des avantages ou des désavantages. Quand on décide de vivre dans une ville ou sur le boulevard du Pont-d'Arve, les personnes sont conscientes des problèmes qu'il peut y avoir. Depuis plus de 50 ans, c'est un boulevard pour traverser la ville. Il y a du trafic, il y a de la vie. Il existe un écosystème et nous devons vivre ensemble. Prendre en compte les besoins des uns et des autres est important et primordial dans une démocratie comme la Suisse. C'est important de prendre conscience de ceci avant d'accepter une pétition qui oublie une grosse partie de cet écosystème.

Avant de clôturer, je souhaite quand même relever que, depuis la réouverture début décembre, il y a moins de trafic sur le boulevard et que les bouchons ont fortement diminué depuis que les feux ont été mieux réglés et se suivent... »

M^{me} Gremion prend ensuite la parole et lit son texte :

« Mesdames, Messieurs,

Afin que vous réalisiez bien l'impact, sur nos commerces, de cette pétition concernant la suppression des places de stationnement, je vous fais un topo de tout ce que nous avons déjà dû endurer depuis la pandémie. C'est pour ces raisons que je tiens à réagir à cette pétition. En effet, pendant le covid, lors de la fermeture de notre tea-room, plus de 12 mois sans aucun dédommagement mis à part un versement, basé sur la surface du tea-room, de 2216,65 francs et deux mois de loyer, nous avons dû payer le reste de nos loyers de plus de 5000 francs par mois malgré le manque à gagner d'un tea-room fermé, pendant la pandémie. Pour assurer le paiement de nos loyers et de toutes nos charges, nous avons dû prendre sur nos fonds de roulement et sacrifier nos salaires pendant toute la durée de fermeture du tea-room. Ce qui a bien impacté notre AVS. Alors qu'avant covid nos finances étaient saines et que nous n'avions pas de dettes, nous avions même une réserve de 6000 francs, en plus de nos fonds de roulement, pour changer nos stores vieillissants et repeindre l'arcade, travaux nécessaires pour rendre notre commerce plus attractif, des travaux définitivement impossibles à présent, puisque cette réserve a aussi été utilisée pour couvrir nos pertes suite à la pandémie. Cette fermeture imposée du tea-room a mis notre entreprise en péril. Tous nos fonds de roulement ont été absorbés pendant cette période afin de sauver notre commerce. C'est comme si vous nous demandiez de continuer à avancer alors que vous nous avez amputés d'une jambe. Pensez-vous qu'il est normal de travailler 15 heures par jour sans pouvoir se verser un salaire, afin de compenser le manque à gagner provoqué par la décision d'imposer la fermeture du tea-room pendant la pandémie ? Ce n'est pourtant pas comme si nous n'avions pas travaillé, puisque le magasin est resté ouvert. En ce qui nous concerne, nous ne sommes pas restés tranquillement à la maison à nous reposer, tout en étant payés comme ça a été le cas pour beaucoup de monde, pendant les premières semaines de black-out ! Au contraire, pendant la pandémie, nous avons mis en place un service de livraison gratuit, pris sur notre temps de travail, déjà bien chargé, afin de ne pas exposer au covid les personnes âgées de notre quartier. J'estime que, lorsque l'on empêche les commerces de travailler, on les dédommage ! Mais non, la solution, ça a été de nous proposer une bombe à retardement : un prêt, qu'il fallait rembourser plus tard, sans savoir si l'activité allait reprendre. Ce prêt, que nous avons par ailleurs refusé, car il était exclu pour nous d'enrichir les banques sur notre dos, suite aux décisions de fermeture qu'on nous a imposées. Le télétravail par la suite nous a donné raison, car comme nous l'avions prévu l'activité n'a pas repris comme avant le covid. Notre entreprise a toujours fonctionné beaucoup plus avec de la clientèle de bureau

que de quartier. Donc, l'impact du télétravail sur notre activité a été catastrophique. A ce jour, nous n'avons d'ailleurs toujours pas retrouvé notre rythme de croisière d'avant pandémie en ce qui concerne le tea-room. Par ailleurs, plusieurs de nos clients restaurants, qui ont reçu des RHT, ont pris en plus les prêts de la Confédération, ce que je qualifie encore de bombe à retardement, car bien sûr il faut les rembourser et ces prêts n'ont parfois pas été utilisés à bon escient. A ce jour, nous en sommes au 2^e client restaurant en faillite, qui nous laisse des factures impayées. Pour nous, c'est la double peine : non seulement, pendant la pandémie, on n'a pas été dédommagés pendant la fermeture, imposée, de notre tea-room, contrairement à ces restaurants, mais voilà qu'en plus ces mêmes restaurants, que vous avez dédommagés, nous laissent des factures impayées. Le dernier en date : les Philosophes, qui a fait faillite cet été (pendant les travaux du boulevard) et qui nous laisse trois mois de factures impayées dont on ne reverra pas l'argent. Par ailleurs, certains de ces restaurants, dont les associés ont encore d'autres structures qui marchent très bien à Genève, arrivent à ouvrir un nouveau restaurant quelques mois plus tard sous une autre entité alors qu'ils ont fait faillite et laissent leurs factures impayées à des artisans comme nous. Je trouve cette impunité intolérable. Sachant les conséquences que ces factures impayées ont sur notre trésorerie. On a même réussi à faire passer la votation sur le salaire minimum pendant que certaines entreprises agonisaient suite aux mesures covid, ce qui a fait grimper certains barèmes salaires de la CCT. C'est bien sûr plus facile de s'attaquer aux salaires qu'aux loyers et assurances-maladie abusifs avec, en toile de fond, le pouvoir d'achat. En balayant ainsi tous les barèmes CCT négociés par secteur d'activité, qui eux tenaient compte du chiffre d'affaires par branche d'activité. Actuellement, que l'on soit vendeur en boulangerie ou vendeur chez Apple, un employé peut prétendre au même salaire minimum, alors que l'on sait pertinemment que le chiffre d'affaires d'Apple est bien plus élevé que celui d'une boulangerie, par exemple. Je vous laisse imaginer ce que j'ai pu ressentir en payant une étudiante, que, certes, je voulais aider, travaillant 3 heures par semaine au salaire minimum, alors que je ne pouvais pas me verser de salaire et que je travaille 15 heures par jour tout en sachant en plus que la recette de ces 3 heures de vente de fin de journée ne couvre même pas le salaire de l'étudiante ! Mais c'est le prix à payer pour que je puisse m'occuper de la partie administrative du commerce. Il y a eu aussi le scandale des cartes bancaires pendant le covid. Les recommandations de systématiquement payer dans les commerces par carte bancaire, tout en augmentant les frais prélevés aux commerçants, non négligeables sur des petits montants, ce qui a bien contribué à réduire nos marges, en pleine augmentation de toutes nos matières premières. Produisant tout nous-mêmes à l'aide d'un four de 4 étages, sachez que notre entreprise a pris de plein fouet les augmentations d'énergie. Ces factures

d'énergie peuvent atteindre 1800 francs. Et on sait déjà que, cette année, une deuxième augmentation de 12% va nous tomber dessus. En l'état actuel, suite aux augmentations d'énergie, de farine, d'emballages et de toutes nos matières premières, il n'est plus du tout rentable de faire du pain, pour un artisan. Pour le bien de l'environnement, ne faudrait-il pas consommer de façon responsable, en aidant l'artisan à mieux gérer sa production pour satisfaire la demande tout en évitant le gaspillage ? Mais la concurrence des grandes surfaces nous impose, au contraire, des rayons débordant de marchandises même en fin de journée ! Pain de Bronze deux fois sur le canton de Genève ainsi que récompensés plusieurs fois par le Swiss Bakery Trophy et Gault et Millau au niveau de la pâtisserie et du chocolat, nous gardons espoir que notre travail et persévérance nous permettra de retrouver notre chiffre d'affaires d'avant covid. De vrais artisans comme nous il n'y en a plus beaucoup à Genève, nous sommes la 3^e génération de notre famille à gérer cette confiserie, il est donc très important pour nous de continuer à exister, à exercer et préserver notre savoir-faire artisanal. Mais c'est très décourageant de voir à quel point Genève ne prend pas soin de protéger le peu de savoir-faire artisanal qui reste dans cette ville. Je constate qu'au nom de l'écologie, il est plus facile de reconfigurer la circulation d'un boulevard que de remettre en cause le comportement individualiste qui génère les déchets du « take away » à tout va ! Au lieu de faire une campagne pour des box réutilisables une dizaine de fois, qui finiront quand même en déchets, la Ville aurait pu faire une campagne pour inciter les personnes à prendre place dans les tea-rooms que vous avez fait désertier suite à vos décisions pendant la pandémie. S'asseoir dans un tea-room pour boire son café ou se restaurer produit zéro déchet d'emballage, ce qui est bon pour l'environnement et bon aussi pour la santé du consommateur, en supprimant ainsi le risque lié aux particules plastiques du gobelet en carton. Vous auriez ainsi pu relancer la reprise de ce secteur sinistré par la pandémie et sensibiliser le public aux déchets résultants des emballages de la vente à l'emporter. Des emballages dont le coût ne cesse d'augmenter et que nous ne pouvons pas répercuter sur nos prix, car on ne vendrait plus de café. L'activité a repris un peu plus dans le courant 2023, ainsi que l'espoir de pouvoir enfin changer nos stores extérieurs, même si l'impact du télétravail était toujours là. Mais voilà que, pendant l'été, on nous ferme la route du boulevard du Pont-d'Arve sans même avoir pris la peine de l'annoncer aux commerçants. Ces travaux ont à nouveau eu un impact sur notre chiffre d'affaires, dont nous n'avons bien sûr pas été dédommagés. Nous n'avons plus aucune visibilité, plus personne sur les trottoirs, le quartier était mort. La fin des travaux a été retardée plusieurs fois. Une fois, à cause de la canicule. Suite à cette première justification de retard, je vous laisse imaginer ce que nous avons pu ressentir alors que, pendant cette même canicule sous la chaleur d'un four très puissant,

on s'est levé à 3 h du matin pour faire du pain qui est resté invendu le soir, suite à la baisse de clientèle, due à la fermeture de la route. L'échéance des travaux a, à nouveau, été retardée suite à un problème dû à une machine de forage non adaptée. Lorsqu'on se permet de fermer une artère aussi importante, j'ose imaginer qu'on peut anticiper ce genre de problème. Et pour finir, lorsque les travaux ont enfin été terminés et que vous avez eu cinq mois de travaux pour anticiper un éventuel problème de feux, vous avez pu payer des agents de la circulation pendant 3 jours, mais pas pu nous dédommager de nos manques à gagner suite aux travaux. Je tiens par ailleurs à vous signaler que j'ai eu la visite d'une personne de l'espace public me demandant de retirer un panneau que j'avais mis sur le trottoir pendant les travaux, en désespoir de cause, vu la baisse de clientèle, afin d'attirer l'attention des passants, malgré les travaux. Etant donnée la situation, alors que nous perdions des clients tous les jours, et que vous ne respectiez pas vos échéances, j'ai trouvé cela très déplacé. Alors que nous sortons à peine de ces travaux, il nous faut maintenant continuer à nous battre contre une pétition qui veut supprimer les places de stationnement. Vu ce qui précède, vous comprendrez notre exaspération. Ceci va également impacter directement notre clientèle et donc notre chiffre d'affaires. Nous avons des clients à mobilité réduite qui viennent en taxi tous les jours. Actuellement, il n'y a pas assez de places de stationnement, j'ai des clients exaspérés qui stationnent à cheval sur le trottoir et la route ou piste cyclable, car ils ne trouvent pas de place de stationnement, ce qui met en danger les piétons et cyclistes. D'autre part, certains clients qui viennent de loin me disent qu'ils viendraient plus souvent si ce n'était pas si difficile de stationner dans notre quartier ! Et vous voulez supprimer toutes les places de stationnement ? Nos livreurs se font insulter par les riverains, car parfois ils doivent s'arrêter sur la route, car il n'y a pas de place de stationnement libre, notamment la place jaune. C'est un vrai problème, car parfois il s'agit de marchandise lourde comme des sacs de farine. Par ailleurs, je ne suis pas sûre que transformer un trottoir en autoroute à trottinettes et vélos, va beaucoup sécuriser notre quartier. Car en effet, déjà actuellement, alors que le trottoir n'est pas bien large, il y a tous les matins des trottinettes et vélos qui descendent le boulevard sur le trottoir en sens inverse à grande vitesse, sans s'inquiéter des passants qui pourraient sortir de mon commerce ou des allées des immeubles d'habitation du boulevard. Les cyclistes à Genève, ce n'est pas nouveau ; ce qui est nouveau, c'est l'incivilité de certains cyclistes qui agissent en toute impunité, sans bien sûr vouloir en faire une généralité, car heureusement j'ai aussi des clients cyclistes très respectueux. Alors qu'il y a un parking à vélos devant notre arcade, certains cyclistes nous laissent les vélos en travers de la porte sans que personne ne puisse entrer ou sortir du commerce, certains d'entre eux vont même jusqu'à vouloir entrer avec leur vélo au magasin. Est-ce que c'est

à nous de gérer ces problèmes, sachant que la moindre frustration passe par la lâcheté d'un commentaire négatif sur Google, en prenant bien soin de sortir les propos de leur contexte et de nous faire perdre ainsi des clients ? A Pâques, j'ai une cliente âgée qui est tombée à cause d'un vélo électrique stationné devant notre vitrine alors qu'elle voulait s'approcher de celle-ci pour voir les prix de nos chocolats de Pâques. Je rappelle que nos vitrines font partie de nos outils de communication. Est-ce que cette situation est normale ? Quoi que l'on fasse, on est toujours pris à parti. Non seulement, la Ville n'assume pas son rôle de mettre un terme aux abus, mais vous voulez libérer plus d'espace public à nos dépens. Est-ce que certains comportements ne risquent pas de devenir ingérables ? Il y a des limites à ce que l'on peut supporter dans le temps, et je ne vais pas m'étendre sur les incivilités subies pendant la pandémie suite aux mesures de protection covid, qu'on nous a demandé de faire respecter à nos dépens. Nous sommes épuisés physiquement et psychologiquement, le peu d'énergie qui nous reste doit servir à faire avancer notre commerce et non pas à nous battre pour que l'on tienne compte de notre réalité. Vu ce qui précède, vous comprendrez que cette pétition engendre à nouveau des craintes de voir baisser notre chiffre d'affaires. Non seulement par certaines décisions mentionnées plus haut, on a sinistré des entreprises, mais on continue encore à nous malmenier par des pétitions qui portent atteinte au bon fonctionnement de nos commerces. Ceci n'est plus acceptable, il en va de la survie de nos entreprises. Ma demande est simple : laissez-nous travailler sans mettre d'obstacle sur notre route afin de retrouver notre rythme d'activité. Il en va de la pérennité de nos commerces. Le travail ne nous a jamais fait peur : nous travaillons de 3 heures 30 à 19 heures, non-stop. D'octobre à Pâques, même si le magasin est fermé le week-end, il peut arriver que nous travaillions 7 jours sur 7, au prix de notre santé, afin de compenser le manque de personnel que nous ne pouvons plus engager puisqu'il n'est plus possible de garantir le salaire. Mais nous ne pouvons plus continuer à accepter qu'on nous mette des bâtons dans les roues. Je comprends tout à fait que la pollution et le bruit puissent déranger les habitants de ce boulevard, d'autant plus que nous sommes installés dans cette arcade depuis trois générations et avons vécu dans l'immeuble de notre arcade. Mais, malheureusement pour nous, il nous est impossible de déménager notre commerce. Sachant que ce boulevard a toujours été pollué et bruyant, les personnes qui décident de signer un bail ont le choix, contrairement à nous. De plus, par expérience, ne faire qu'une seule voie risque de faire stagner encore plus les voitures et d'amplifier la pollution et le bruit. Il y a six ans, le boulevard a déjà été fermé, pour mettre un revêtement phonique. Pour la petite histoire, en pleine vente de chocolat de Pâques, on accédait au magasin par une passerelle ! Nous n'avons bien sûr reçu aucun dédommagement. Le paradoxe c'est qu'un feu de circulation a été ajouté

et ils ont été réglés de façon à stopper les voitures tous les 200 mètres et provoquer ainsi des bouchons pour que l'on arrive aujourd'hui à cet état d'exaspération des riverains. Je pense qu'une circulation fluide, en adaptant le réglage des feux en conséquence, tout en mettant un radar afin de faire respecter les limitations de vitesse, serait à mon sens la meilleure solution. Par ailleurs, depuis début janvier, je constate que, suite à la modification des feux, la circulation est plus fluide et qu'il y a moins de bouchons et moins de pollution. J'espère que vous serez sensibles à nos arguments. Il est essentiel de trouver un compromis afin de léser le moins de personnes possible, tout en tenant compte de la survie de nos commerces. Nous voulons simplement sauver nos entreprises pour lesquelles on a travaillé très dur et qui représentent notre capital vieillesse. »

Questions des députés

Un député PLR demande si les clients qui sont partis durant les travaux sont revenus. Il se demande si des commerces ont disparu suite au covid ou aux travaux.

M^{me} Gremion répond qu'une boulangerie qui venait d'ouvrir a fermé ses portes. Elle ajoute que des clients ne reviennent que maintenant, car leurs habitudes ont changé.

M^{me} Berreghis mentionne qu'une commerçante voisine avait commandé des panettones pour la fin de l'année et n'a enregistré que la moitié de sa clientèle. Et elle remarque qu'elle a finalement offert les invendus à des œuvres caritatives.

Une députée LC n'avait pas compris que la pétition proposait la suppression de toutes les places de stationnement.

M. Wagenaar répond que cet aspect découle du projet.

M^{me} Berreghis mentionne que la pétition l'indique clairement³. Elle indique que plus de 50% de la clientèle de sa voisine appartient au troisième âge – une clientèle qui vient en taxi.

³ Complément de réponse apporté par les commerçants par e-mail le 13 mars 2024 suite à l'audition : « Comme on peut le voir sur les coupures de presse de Radio Lac le 10 janvier 2024, Léman bleu le 19 novembre 2023, il apparaît clairement que l'idée d'enlever les places de parking figurait comme un point essentiel au départ du projet de cette pétition. C'est ce que les personnes qui sont venues chercher des signatures nous ont dit et c'est ce que les pétitionnaires ont transmis à la presse. Quand on affirme que les pétitionnaires n'ont jamais demandé la suppression des places de parking, ce n'est clairement pas une information juste. »

La même députée demande si des concertations ont eu lieu avec les commerçants.

M^{me} Berreghis répond que des gens sont venus dans son commerce pour lui faire signer cette pétition dont elle apprenait l'existence. Elle ajoute s'être renseignée et avoir appris le dépôt de la motion, à la suite de quoi les commerçants se sont adressés à M^{me} Perler et au canton.

M^{me} Gremion confirme que les commerçants n'ont pas été consultés.

Une députée Verte déclare comprendre le désarroi des commerçants. Cela étant, elle mentionne que l'on voit dans toutes les zones piétonnisées que les commerces fonctionnent bien avec des statistiques incroyables pour les commerçants. Elle se demande en quoi les voitures améliorent les activités des commerces du boulevard, exception faite des personnes âgées. Elle se demande si une limitation de la vitesse ne représenterait pas un apaisement du quartier.

M^{me} Berreghis répond que l'on peut également se demander les raisons de l'insistance sur la piétonnisation. Elle rappelle que celle-ci favorise certains types de commerces. Elle ajoute ne pas avoir de voiture et être terrorisée par le changement climatique, mais elle rappelle que tout le monde ne peut pas faire de vélo ou marcher. Elle répète que les gens ne viennent pas flâner sur le boulevard et que les lieux de la flânerie ne sont pas forcément ceux de la vente. Elle signale alors que les commerces du centre-ville de Neuchâtel ferment peu à peu puisque la zone piétonne diminue les activités, qu'à Lausanne les commerçant-e-s se plaignent et que les commerces des rues du centre-ville (Prince, Tour Maîtresse...) se plaignent d'une baisse d'activité. Elle ajoute que ses clients ne viendront plus s'ils n'ont plus accès à son commerce, et iront à Balexert ou à Etrembières.

Un député PLR déclare ne pas comprendre le manque de prévisions dont font preuve les autorités. Il remarque qu'il n'y a donc pas eu de consultation.

M. Wagenaar répond que les travaux ont simplement été annoncés par des avis affichés sur les portes.

M^{me} Berreghis déclare ne pas avoir signé la pétition et avoir averti ses voisins.

Le même député demande quel est le chiffre d'affaires des commerçants inhérent aux personnes qui viennent en voiture.

M^{me} Berreghis répond que ce n'est pas aisé à chiffrer comme ça, que des clientes qui viennent en voiture viennent aussi parfois en tram, mais que l'important est d'avoir la possibilité du choix. Le jour où ce choix n'existe plus,

même si elles venaient parfois en tram, elles iront là où elles savent qu'elles peuvent aller en voiture.

Un député PLR déclare que le manque de considération des entités publiques est frappant, et il se demande si le conseiller économique de la Ville de Genève n'a pas approché les commerçants.

M^{me} Berreghis répond avoir envoyé un courrier à la délégation économique et avoir parlé au téléphone à cette personne qui a dit qu'elle passerait auprès des commerçants, mais elle attend toujours sa venue.

Un député S déclare que la position des commerçants est opposée à celle des habitants et elle se demande si un juste milieu pourrait être trouvé.

M. Wagenaar répond que c'est un écosystème avec des contraintes. Et il remarque que vivre ensemble implique des relations, mais il répète que les commerçants n'ont pas été tenus au courant.

M^{me} Berreghis déclare que les commerçants demandent simplement de pouvoir travailler. Elle ajoute que la pollution à Genève ne découle pas intégralement du boulevard et elle ne croit pas que supprimer les places de parc et fermer les commerces permette de régler le problème. Elle remarque que la présence des commerces favorise également la vie sociale.

Une députée Verte déclare que la pétition compte 2044 signatures et elle imagine qu'une grande partie des habitants ont signé celle-ci. Elle ajoute que la pétition ne demande pas de fermer le boulevard, mais de restreindre ce dernier à une voie. Elle demande si les commerçants ont des statistiques sur la provenance de leurs clients et s'ils habitent le quartier.

M^{me} Gremion répond avoir des clients qui viennent de loin et qui ne viennent plus que pendant les fêtes puisque les accès sont devenus très difficiles.

M^{me} Berreghis ajoute avoir habité 20 ans vers la salle Pittoeff dans un endroit qui était très bruyant. Elle précise que ses clients viennent de tout Genève.

M. Wagenaar remarque travailler tous les jours dans son commerce et subir le bruit comme les habitants, même s'il n'habite pas dans cette rue.

M^{me} Berreghis signale qu'il n'y a aucun parking à vélos sur le boulevard et elle pense que des places de cette nature permettraient de gagner de la place sur les trottoirs.

22 avril 2024 : Audition de MM. Thierry Messenger, directeur régional Lac-Rhône, Gérard Widmer, directeur régional Arve-Lac, office cantonal des transports, et Olivier Caumel, directeur pour la région Rhône-Arve – DSM

M. Widmer prend la parole et déclare que son magistrat a été auditionné par la Ville de Genève il y a une semaine sur une pétition similaire. Il mentionne que ces aménagements ne se font pas à la va-vite et il remarque que ce boulevard est principalement alimenté par la route des Acacias et l'avenue du Mail. Il ajoute que ce chantier, essentiellement Ville de Genève et SIG, était prévu comme préalable au chantier de la rue de Carouge.

Il mentionne alors qu'il n'a jamais été question de fermer complètement le boulevard du Pont-d'Arve pour le chantier, raison pour laquelle il était prévu que seule la ligne TPG serait déviée par la place de Neuve pour des questions de gabarit. Il précise que, durant le chantier, la proximité de la nappe phréatique aurait pu entraîner un effondrement de la chaussée de l'entier du boulevard, et il déclare qu'il a donc été décidé de fermer ce boulevard pour des raisons de sécurité, avec les répercussions que chacun a pu ressentir. Il observe que, si les habitants du boulevard ont pu apprécier le calme, des agents de circulation ont été nécessaires sur la place de Neuve.

Il ajoute qu'il y a eu des répercussions sur la rue Dancet, la rue Prévost-Martin, la rue des Battoirs et la rue Rodo, entraînant des perturbations. Il remarque, cela étant, que de nombreux automobilistes ont pris des itinéraires autres, et il déclare que l'ensemble du périmètre a rencontré de nombreux problèmes.

Il mentionne que le magistrat aimerait donc que des discussions aient lieu autour des volontés des uns et des autres concernant l'aménagement de ce tronçon, avec peut-être des essais. Il indique que le département a reçu par ailleurs des plaintes des commerçants du boulevard du Pont-d'Arve et il mentionne qu'il est donc nécessaire de réfléchir de façon pragmatique. Il indique encore que le canton a reçu un plan de marquage au courant du mois de novembre alors que la réouverture était prévue en décembre et il déclare que ce n'est pas dans de pareils délais qu'il est possible de réfléchir à de tels aménagements.

Il signale alors que le chantier de l'avenue du Mail permettrait de faire des essais sur le boulevard du Pont-d'Arve, étant donné les restrictions de trafic qu'il va engendrer. Il indique encore que les feux ont été modifiés en décembre sur ce dernier afin de réduire les temps d'attente pour les véhicules, l'effet sur le temps de parcours étant substantiel. Il précise que les piétons ont également des temps de vert plus fréquents depuis lors. Il ajoute que certains conseillers

municipaux de la Ville ont en l'occurrence l'impression que le trafic a diminué sur ce boulevard alors que la circulation est restée la même, la seule différence étant la fluidité qui a changé avec un encolonnement plus loin sur le boulevard des Philosophes.

Questions des députés

Une députée LC demande ce qu'il en serait des places de livraison sur le boulevard du Pont-d'Arve et des conséquences sur les rues alentour si ce boulevard était fermé à la circulation.

M. Widmer répond qu'il n'est pas prévu de fermer ce boulevard puisqu'il n'y a pas d'alternative pour la liaison entre Plainpalais et le secteur des Philosophes et les Eaux-Vives. Il rappelle que ce boulevard est un axe important du réseau primaire. Il répète que c'est sur la configuration de ce boulevard qu'il faut réfléchir.

Il explique ensuite qu'une procédure d'enquête publique est nécessaire pour supprimer des places de livraison, et il pense que les commerçants ne seraient pas satisfaits d'une pareille suppression. Il signale en outre que cette question s'inscrit également dans le contexte du projet de la rue de Carouge où les places de livraison posent des problèmes.

Il déclare ensuite que modifier les gabarits est aussi problématique puisqu'un contrôleur de trafic est existant sur une bordure de trottoir, ce qui constitue une opération complexe. Il répète qu'il est donc nécessaire de prendre le temps et de développer une solution qui convienne à tout le monde. Il répète que le chantier de l'avenue du Mail devrait permettre de mener des essais sur le boulevard du Pont-d'Arve afin de concevoir un projet définitif, lequel nécessitera une autorisation de construire. Il ajoute qu'il serait en outre nécessaire de faire une analyse de bruit pour évaluer la situation.

La même députée déclare qu'il n'y a pas d'autres accès à certains immeubles de ce boulevard et elle pense que supprimer les places risque d'entraîner de vrais problèmes d'accessibilité.

Discussion interne et vote

Le président rappelle qu'il n'y a plus d'audition prévue. Il observe que les commissaires ont pris connaissance du courrier de M^{me} Perler (voir annexe).

Un député PLR déclare avoir été surpris par la position de la Ville qui n'est pas celle du canton, lequel rappelle qu'il n'est pas possible de supprimer cet axe, et il s'étonne de la réponse de M^{me} Perler qui ne tient pas compte de cet aspect. Il observe que le canton essaie de concilier les intérêts divergents

existants dans ce quartier, et il pense qu'il faudrait attendre la démarche de médiation.

Une députée Verte déclare que son groupe est favorable à cette pétition qui propose des alternatives raisonnables, soutenues par la Ville de Genève et respectueuses de la loi. Elle pense que ces propositions représentent un compromis tant pour les habitants que pour les commerçants. Et elle ne croit pas qu'un projet pilote d'une année constitue un problème.

Une députée LC rappelle les demandes de la pétition, soit un réaménagement complet de ce boulevard, et elle remarque que l'audition des représentants du canton a été fort instructive. Elle signale que la circulation dans la rue Dancet était vraiment très problématique lors des travaux sur le boulevard, et elle pense en fin de compte que la proposition du canton est sage et mesurée. Elle déclare qu'il est vrai que ce boulevard est bruyant, mais que les appartements sont magnifiques. Elle rappelle en outre qu'il n'y a pas de parking souterrain à proximité, et que supprimer les places de parc représenterait un problème pour les habitants. Elle estime donc qu'il convient de déposer cette pétition.

Un député S déclare que les points de vue sont divergents et il mentionne que supprimer les places de livraison représente un problème pour les commerçants. Il entend la volonté d'ouverture du département et il pense qu'il est nécessaire de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Un député MCG entend la problématique des habitants du boulevard, puisque cet axe est saturé du matin au soir, mais il rappelle que ce dernier est prioritaire pour les ambulances. Il pense que tant que la question des véhicules pendulaires ne sera pas résolue, ce problème existera. Il ajoute que les bus qui freinent et redémarrent dans ce boulevard, alors qu'ils fonctionnent au diesel, devraient être interdits et remplacés par des bus électriques. Il estime qu'il faut soutenir cette pétition et la renvoyer au Conseil d'Etat pour trouver une solution.

Un député PLR intervient et déclare que son groupe propose le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil pour les arguments évoqués par la députée LC. Il ajoute que travailler sur la régulation du trafic a en outre démontré que les habitants avaient le sentiment que le trafic avait diminué.

Un député UDC craint que cette pétition génère justement un effet inverse, les nuisances ayant en l'occurrence diminué. Il ajoute que son groupe votera le dépôt de cette pétition.

Un député LJS constate qu'il est possible de rouler sur le boulevard, certes à 30 km/h, mais il observe qu'il n'y a plus de blocage. Il pense également que des bus électriques seraient une bonne idée.

Un député MCG déclare qu'il votera pour sa part le dépôt de cette pétition.

Une députée Verte déclare que l'on ne pense jamais aux habitants et seulement aux personnes qui se déplacent. Elle ajoute que la pétition défend justement les habitants et reste très modérée.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2192 au Conseil d'Etat :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 1 MCG, 1 LJS)

Abstentions : 1 (1 MCG)

Le renvoi de la P 2192 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2192 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 9 (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 1 MCG, 1 LJS)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 MCG)

Le dépôt de la P 2192 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Annexe : Prise de position écrite de la Ville de Genève du 25 mars 2024

De : Annick.Viaccoz@ville-ge.ch <Annick.Viaccoz@ville-ge.ch>

Envoyé : lundi 25 mars 2024 17:01

À : Salama Nadia (SEC-GC) <Nadia.Salama@etat.ge.ch>

Cc : Piccoli Roberta (SEC-GC) <roberta.piccoli@etat.ge.ch>; BETTY Nicolas (Ville) <nicolas.betty@ville-ge.ch>

Objet : Commission des pétitions - prise de position écrite DACM – P 2192

INFORMATION. Ce message provient d'un partenaire reconnu par l'Etat.

Chère Madame,

Avec un retard que je vous prie de bien vouloir excuser, je vous transmets ci-dessous la prise de position écrite relative à la P 2192

P 2192 : « Pont-d'Arve : Stop à une autoroute en centre-ville ! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie »

La Ville de Genève adhère pleinement aux demandes des pétitionnaires de réduire le trafic sur le boulevard du Pont-d'Arve afin de donner des conditions de vie satisfaisantes aux habitants, et de favoriser les déplacements des transports publics, des véhicules d'urgence et des cycles.

Les différentes études conduites ces dernières années ont démontré que la réduction de la vitesse à 30 km/h avait un réel impact sur le bruit routier de cet axe et n'engendrait pas de contrainte insurmontable en termes d'écoulement du trafic. C'est d'ailleurs pour ces raisons que la Ville et le Canton ont été contraints par les tribunaux de limiter la vitesse à 30 km/h sur cette rue.

La fermeture du boulevard pour réaliser des travaux de réseaux d'assainissement en 2023 a également démontré qu'il était possible de reporter le trafic sur d'autres axes sans créer de blocage majeur. Cela étant, les déviations mises en place se sont faites de manière très locale et ont contribué à transférer les problèmes liés à ce trafic au cœur de ville (axe place du Cirque, rue Harry-Marc, place de Neuve, rue de la Croix-Rouge...). Sur ce point, l'application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée veut que ce trafic de transit soit reporté sur la ceinture urbaine, ce qui n'est actuellement pas le cas.

Le Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité a proposé à l'Office cantonal des transports la mise en place dès l'achèvement des travaux d'un fonctionnement à titre de mise à l'essai d'une année qui reposait sur la suppression d'une voie dédiée actuellement au trafic individuel motorisé au profit d'une voie dédiée aux transports publics, véhicules de secours et cycles. L'aménagement proposé a été conçu de telle sorte qu'un simple plan de marquage soit suffisant (pas d'autorisation de construire à déposer), associé à une reprogrammation des feux. L'Office cantonal des transports a refusé la mise en place de ce test, considérant qu'il fallait attendre l'aménagement de l'avenue du Mail ou le démarrage des travaux associés. La Ville de Genève reste dans l'incompréhension quant à ce positionnement car la mise à l'essai proposée ne fait qu'anticiper les mesures de report de trafic qui devront être réalisées pour respecter la LMCE, d'une part, et permettre les travaux de l'avenue du Mail, qui sont autorisés mais font l'objet d'un recours pendant devant les tribunaux, d'autre part.

Vous trouverez en pièce jointe le plan d'aménagement proposé par le Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité à l'Office cantonal des transports. Vous pourrez constater la suppression d'une voie dédiée au trafic individuel motorisé et sa transformation en une voie accueillant les transports publics, les véhicules de secours et les vélos. Vous pourrez également observer que les stationnements existants jusqu'au début du bd de la Tour sont maintenus.

En conclusion, le Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité reste

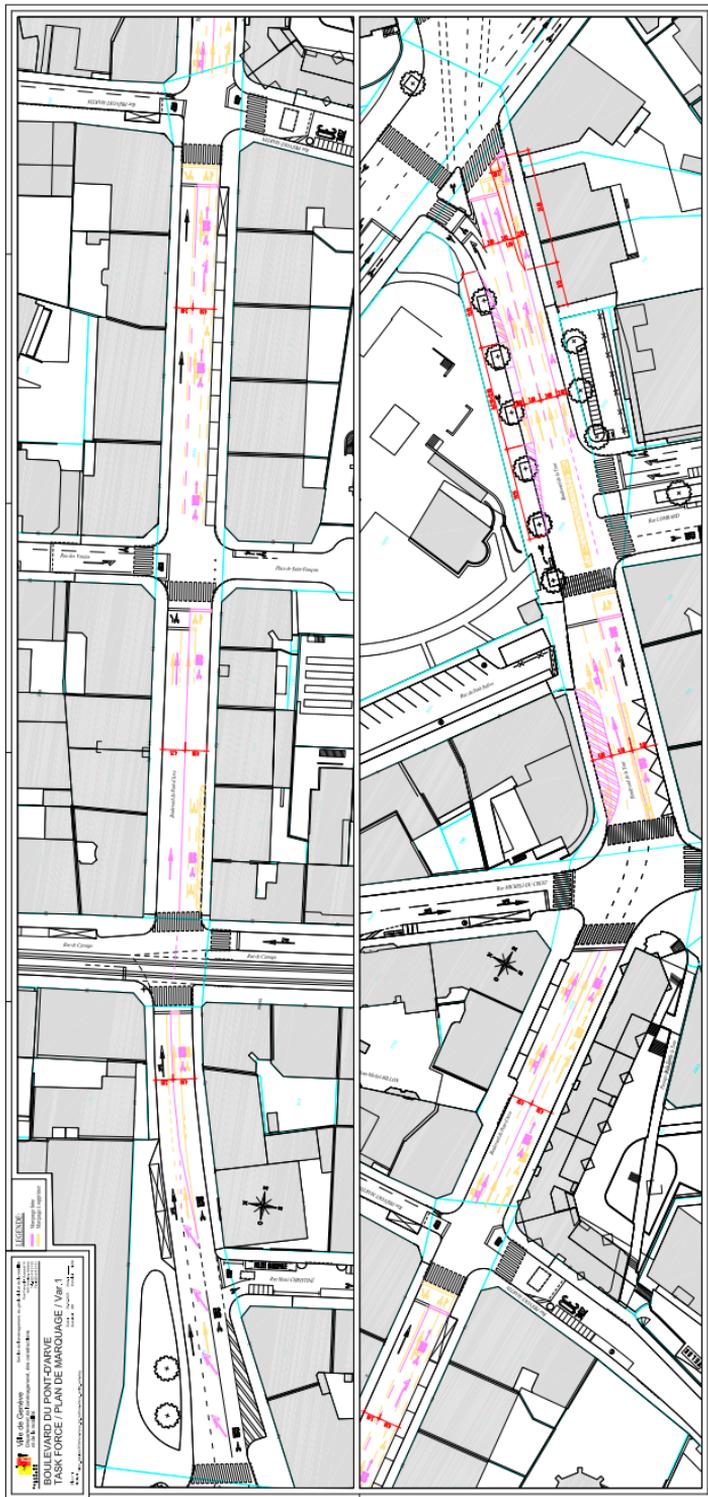
convaincu qu'une mise à l'essai d'une année sur la base de ces nouveaux principes de circulation reste pertinente.

Annick Viaccoz
Responsable du secrétariat de la présidence
T. +41 22 418 2009
F. +41 22 418 2021
annick.viaccoz@ville-ge.ch

Direction du département de
l'aménagement, des constructions et de la
mobilité (DACM)
Département de l'aménagement, des
constructions et de la mobilité
rue de l'Hôtel-de-Ville 4
1204 Genève
www.geneve.ch



Notre environnement est fragile, merci de n'imprimer ce message qu'en cas de nécessité.



Date de dépôt : 28 mai 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

La commission des pétitions croule sous les pétitions d'habitantes et habitants de nombreux quartiers de la Ville de Genève qui se plaignent du bruit. Ce problème devient insupportable et nuit à la qualité de vie des résident.e.s. 120 000 personnes souffrent des nuisances sonores dans le canton de Genève.

A travers cette pétition, une fois de plus, les habitant.e.s se mobilisent pour faire entendre leur voix auprès des autorités ; ces gens font preuve d'initiative et proposent des alternatives au statu quo, qui engendre des souffrances quotidiennes pour la population. Les personnes qui vivent au boulevard du Pont-d'Arve mettent en exergue le fléau du bruit engendré par le trafic individuel motorisé ainsi que son impact sur la qualité de vie et surtout la santé. Car oui, il s'agit bien d'une question de santé publique !

Une question de santé publique

Le bruit généré par la circulation des poids lourds, voitures, motos et scooters sur le boulevard du Pont-d'Arve est néfaste pour la santé. Ces nuisances sonores provoquent un risque accru d'accidents vasculaires cérébraux et de cardiopathies tandis que la pollution de l'air qui s'ajoute au bruit peut provoquer des cancers du poumon et des affections respiratoires chroniques et aigües. Cette pollution sonore insoutenable devient un véritable fléau, perturbant le sommeil, augmentant le stress et affectant la concentration.

Les Vert.e.s considèrent qu'il est fondamental de répondre à ces préoccupations légitimes et de trouver des solutions durables pour atténuer le bruit routier et améliorer la qualité de vie et la santé de toutes et tous.

Une question de sécurité pour toutes et tous

La sécurité est également au cœur de cette pétition, laquelle déplore que l'aménagement actuel ne soit pas optimal, puisqu'il pose des problèmes de sécurité évidents tant pour les ambulances qui sont ralenties sur le chemin de

l'hôpital que pour les cyclistes qui doivent naviguer entre les voies de circulation.

Grâce aux travaux effectués en 2023, les résident.e.s de ce boulevard ont pu constater qu'il est possible de réduire la circulation. C'est simplement une question de volonté politique !

Une question de qualité de vie

Les commerçants que nous avons auditionnés ont peur que leur commerce soit impacté par la diminution du trafic individuel motorisé. Or, lorsque la circulation est réduite, les piétons et piétonnes ont davantage de plaisir à flâner et à déambuler dans des rues devenues conviviales, plus vertes et moins bruyantes. Cela n'empêche nullement de maintenir le trafic motorisé des professionnels, des personnes en situation de handicap ou encore des personnes vieillissantes qui ont vraiment besoin de ce mode de déplacement.

Une question de mise en application des lois

Les normes fédérales sur la pollution de l'air et les nuisances sonores ne sont pas respectées.

La pose de revêtement phonoabsorbant ne constitue pas une mesure suffisante et est onéreuse.

Malgré la diminution de la vitesse à 30 km/h, le trafic individuel motorisé continue d'être dense et bruyant.

Pour toutes ces raisons, les propositions formulées par les habitant.e.s de ce boulevard sont simples, faciles à mettre en œuvre et de surcroît gratuites.

Il s'agit de :

- Exiger le respect effectif des normes fédérales en termes de pollution de l'air et de bruit sur le boulevard du Pont-d'Arve ;
- Restreindre le trafic individuel motorisé à une seule voie et laisser le reste de la route aux vélos, aux véhicules d'urgence et aux transports publics ;
- Faire en sorte que le boulevard du Pont-d'Arve devienne un lieu de vie convivial, humanisé et salubre.

Nous soutenons cette pétition modérée qui propose des solutions alternatives proportionnées.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les député.e.s, je vous remercie de soutenir cette pétition et donc de la renvoyer au Conseil d'Etat.