
MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Septième séance – Mardi 29 juin 2021, à 17 h 30

Présidence de M. Amar Madani, président

La séance est ouverte à 17 h 30 à l'Organisation météorologique mondiale (OMM), dans la salle Obasi.

Font excuser leur absence: *M. Sami Kanaan*, conseiller administratif, *M^{mes} Bénédicte Amsellem, Roxane Aubry*, *MM. Eric Bertinat, Pierre de Bocard, Simon Brandt, Didier Lyon* et *M^{me} Albane Schlechten*.

Assistent à la séance: *M^{me} Frédérique Perler*, maire, *M^{me} Marie Barbey-Chappuis*, vice-présidente, *M. Alfonso Gomez*, conseiller administratif, et *M^{me} Christina Kitsos*, conseillère administrative.

CONVOCATION

Par lettre du 16 juin 2021, le Conseil municipal est convoqué dans la salle Obasi (OMM) pour lundi 28 juin et mardi 29 juin 2021, à 17 h 30 et 20 h 30.

1. Exhortation.

Le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, prenons la résolution de remplir consciencieusement notre mandat et de faire servir nos travaux au bien de la Cité qui nous a confié ses destinées.

2. Communications du Conseil administratif.

Néant.

3. Communications du bureau du Conseil municipal.

Le président. Covid-19... Malgré l'évolution de la situation sanitaire, une distanciation de 1,5 m reste assurée entre chaque membre du Conseil municipal. Le port du masque est tout de même obligatoire en permanence dans cette salle, c'est-à-dire même si vous prenez la parole. La présence du public dans la salle est limitée à cinq personnes. Merci de votre patience. Nous espérons que ces mesures tomberont d'ici à la rentrée.

Je vous rappelle que des collaborateurs et collaboratrices de la Direction des systèmes d'information et de communication se tiendront à votre disposition pour répondre à vos questions concernant vos outils de communication.

4. Questions orales.

M^{me} Frédérique Perler, maire. J'ai quelques réponses à apporter à la suite des questions orales d'hier soir. Je commence par la question orale de M. Luc Zimmermann, s'agissant de la voie verte, à la hauteur du 120, route de Frontenex qui devient très dangereuse...

Ce chemin est situé sur plusieurs propriétés privées et c'est la raison pour laquelle les services de mon département n'ont aucune action d'entretien. Cela

étant, mes services vont contrôler l'existence ou non d'une servitude d'usage public. Dans l'affirmative, une intervention sera faite par la Ville. Dans le cas contraire, nous ferons une demande au propriétaire privé, sans garantie naturellement.

Il y avait deux questions un peu semblables de MM. Daniel Dany Pastore et Maxime Provini par rapport au trou qui s'est formé entre le boulevard Helvétique et la rue du Rhône. Vous demandiez, d'une part, si des enquêtes publiques seraient menées sur les chantiers des Services industriels de Genève (SIG) de sorte que cet incident ne se reproduise pas, d'autre part s'il faut s'attendre, à la suite de cet incident, à de lourds travaux d'assainissement.

Le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) assure une coordination permanente des études et des travaux avec les SIG. Ces derniers ont la charge et la responsabilité de surveiller l'état de leurs réseaux – ça, c'est normal – et d'effectuer des campagnes d'auscultation régulières pour les réseaux qui présentent une vétusté importante.

Pour ce qui concerne les réseaux d'eau potable, les SIG effectuent régulièrement des mesures et des contrôles afin de détecter les fuites éventuelles. La stratégie de remplacement des réseaux les plus vétustes appartient aux SIG. La Ville de Genève n'a pas de légitimité pour influencer cette dernière. Cette stratégie de remplacement est portée à la connaissance de la Ville de Genève dans le cadre de la coordination en vue de la réalisation des travaux, puisque la Ville et les SIG ont des rencontres régulières. Il n'est pas envisagé de lourds travaux d'assainissement à la suite de cet incident.

Pour ce qui concerne les SIG, ils poursuivent leur stratégie de modernisation de leur réseau d'eau potable et, pour ce qui concerne les réseaux d'assainissement, eh bien, mon département mène une stratégie de rénovation et de réhabilitation des réseaux que vous connaissez bien. Elle repose sur des critères tels que la vétusté de ces équipements, les besoins de remplacement, la création de réseaux dans la zone de développement urbaine, enfin le remplacement des réseaux dans le cadre des projets d'aménagement de l'espace public.

Le département assure le financement de ces réhabilitations et le remplacement des réseaux à travers les demandes de crédit spécifiques à ces ouvrages. Vous avez régulièrement des propositions à ce sujet-là ou des demandes de crédit portant sur l'aménagement des espaces publics qui comprennent des délibérations spécifiques aux réseaux concernés.

Je me permets de vous rappeler que les dépenses liées aux réseaux d'assainissement sont intégralement prises en charge par le Fonds intercommunal d'assainissement, sous la forme de remboursement des amortissements. L'AGCM va donc poursuivre le dépôt de demandes de crédits spécifiques à ces ouvrages,

selon les besoins et ses capacités de conduite d'opération – cela représente entre 13 et 20 millions de francs par an – et pour autant que votre Conseil arrive à suivre les demandes de crédit pour ces réseaux.

Une voix. Je vous remercie pour votre réponse.

M^{me} Frédérique Perler, maire. De rien, Monsieur le conseiller municipal...

Il y avait ensuite une question de M^{me} Studer, qui signalait des problèmes de visibilité sur la piste cyclable du quai Wilson, à la hauteur des Bains des Pâquis, pour les cyclistes et les piétons. Elle demandait si des mesures pouvaient être envisagées pour faire face à cette difficulté de visibilité.

La gestion des piétons et des vélos à cette intersection entre la nouvelle piste cyclable et la rue du Léman est gérée par des feux. Les vélos doivent s'arrêter pour laisser passer les piétons. Ce système est en place depuis plusieurs années au niveau des intersections majeures sur tout le linéaire de la nouvelle piste et sur le quai Gustave-Ador. Cette modalité de gestion des carrefours donne entière satisfaction à ce jour, et aucune plainte n'est parvenue à l'AGCM.

Pour ce qui concerne la piste cyclable au niveau des Bains des Pâquis, c'est vrai qu'elle a une courbe et une contre-courbe... Elle passe au bord de la chaussée, puis du gazon situé à droite et se poursuit en direction de la sortie de ville. Cet espace ne semble pas présenter un manque de visibilité, mais nous allons effectuer une analyse et, le cas échéant, sensibiliser les cyclistes sur ce site et mettre en place des panneaux provisoires et des marquages au sol, ce qui améliorera la visibilité des différents espaces.

Il y avait ensuite une question de M^{me} Delphine Wuest, qui demandait si des arceaux pour vélos étaient prévus dans le bois de la Bâtie à la fin des travaux d'aménagement. Ces travaux d'aménagement ont été effectués par le Service des espaces verts (SEVE) et, après vérification auprès de ce dernier, il m'a été confirmé que des arceaux à vélos étaient bien prévus. Les premiers sont déjà en place à proximité de la buvette, d'autres seront implantés sur le chemin d'accès dès l'achèvement d'ensemble des travaux, soit après le réaménagement du parc animalier.

J'ai une dernière question... Si vous permettez, Monsieur le président, je regarde qui me l'avait posée... Oui, c'est M. Denis Ruyschaert qui posait sa question au Conseil administratif au sujet de la maison de retraite du Petit-Saconnex. Rapidement... La Ville de Genève s'est prononcée défavorablement dans un premier temps sur les demandes définitives relatives au bâtiment et a demandé de modifier le projet des aménagements extérieurs.

Dans les demandes définitives suivantes, celles qui étaient liées à des dispositifs légaux ont été respectées, mais pas celles liées aux aspects qualitatifs. Néanmoins, grâce aux efforts de la Ville de Genève, l'accès des poids lourds traversant le parc par le chemin Colladon ainsi que les tranchées et les rampes d'accès dans le parc ont été supprimés.

Dans son préavis sur les aménagements extérieurs, la Ville de Genève avait notamment un plan d'ensemble des aménagements extérieurs qui mentionne les compensations d'arbres abattus. Elle a rappelé qu'elle préconisait un ratio de trois arbres plantés pour un arbre abattu. Toutefois, aucune base légale n'oblige le constructeur à respecter cette consigne, qui plus est pour des arbres qui se situent sur un terrain privé. J'espère avoir répondu de manière la plus complète possible à votre question. Si vous avez besoin de détails, n'hésitez pas à m'interpeller.

Le président. Je vous remercie, Madame la maire. Est-ce qu'il y a des réponses de la part de M^{me} Christina Kitsos?

M^{me} Christina Kitsos, conseillère administrative. Il y avait la question de M. Schaller sur la Cité de la musique relative, en gros, à des concerts d'étudiantes et d'étudiants de la Haute école de musique. Il était demandé si le Conseil administratif avait donné son autorisation. Aucune autorisation n'a été donnée dans le cadre du département ou de La ville est à vous.

C'est vrai qu'une liberté est laissée aux associations quant à leur programmation. L'idée pour cette programmation-là, c'était vraiment d'avoir de courtes interventions dans le cadre de «Délices en fête», avec des mini-concerts au programme. On aura à nouveau des mini-concerts du même type à la fin août aux Genêts. Ce qui est important, je pense, pour les associations, c'est d'avoir des liens avec la culture, car on sait que c'est un vrai levier en faveur de la cohésion sociale. Ça permet également d'animer les quartiers.

Il y avait ensuite la question de M^{me} Barciela Villar sur le projet prévu au 43-45, rue de Saint-Jean. Elle demandait s'il y avait un calendrier. En fait, sur ce lieu du 43-45, rue de Saint-Jean, un certain nombre de projets avaient déjà été formulés à l'époque de Manuel Tornare, notamment pour héberger les personnes sans abri. C'était à la fin de son mandat. M^{me} Alder n'a pas voulu réaliser ce projet et je crois que l'immeuble est resté tel qu'il était. Pour ma part, je suis en train d'identifier les différents projets que nous pourrions mettre en place dans ce lieu. Ce qui est sûr, c'est qu'une rénovation du bâtiment est nécessaire, voire une construction selon le projet qui serait adopté.

Il y avait une question de M^{me} Fabienne Beaud sur le million de francs accordé au collectif d'associations pour l'urgence sociale CausE. Le communiqué de presse du Conseil administratif, la semaine passée, a bien informé les personnes qu'un accueil de 201 personnes serait mis en place avec ce montant durant l'hiver, et c'est exactement la volonté de la Ville de Genève. Ce que nous voulions, c'était que ce million soit concentré sur la période hivernale de manière large, c'est-à-dire d'octobre 2021 à mars 2022. Ces personnes seront hébergées dans les hôtels suivants: City Hostel, Geneva Hostel, hôtel Bel'Espérance, hôtel résidence Cité-Verdaine et, pour cet hiver, un hôtel du groupe Ibis sera ajouté au dispositif. Ça permettra vraiment d'augmenter de façon importante le nombre de places pendant la période la plus difficile de l'année.

Il y avait ensuite la question de M^{me} Chaker Mangeat sur le Club de judo des Eaux-Vives, qui était intéressé à occuper la salle de l'école des Eaux-Vives. Pour l'heure, le Service social et mon département n'ont pas exprimé de velléité par rapport à l'usage de cette salle. Son attribution n'est d'ailleurs pas du ressort de mon département, voilà ce que je peux répondre.

J'en viens à la question de M. Aeschbach sur les méthodes de détermination du revenu déterminant pour les tarifs de crèche. Les revenus déterminants se calculent de manière différenciée si la personne est indépendante ou salariée, car les déductions ne sont évidemment pas les mêmes.

Cela étant, dans les grandes lignes, on part du revenu brut dans les deux situations, à quoi s'ajoutent les revenus issus des lois sociales; on déduit les cotisations des salariés ou des indépendants et celles liées au versement de pensions alimentaires, ainsi que les ajustements des revenus immobiliers. On arrive au final au revenu déterminant. Si vous le souhaitez, Monsieur Aeschbach, je peux vous envoyer le tableau avec tous les détails car c'est un peu difficile de vous l'expliquer oralement. Je peux vous donner le tableau précis, si ça vous intéresse.

M^{me} Menétray avait posé une question concernant les toiles anti-UV au-dessus des pataugeoires, du skate-park de Plainpalais et dans certains parcs. C'est vrai que c'est un vrai problème, Madame la conseillère municipale. Nous devons vraiment y répondre et nous travaillons avec le Service des écoles et des institutions pour l'enfance, qui est au sein de mon département, en coordination étroite avec le SEVE afin que l'on puisse créer des lieux ombragés, notamment par de la plantation d'arbres. Après, c'est sûr qu'il faut attendre qu'ils poussent... Donc en attendant, on doit de toute façon faire un chiffrage pour installer des toiles d'ombrage.

Une première place de jeu va recevoir cette toile d'ombrage, c'est Châteaubriand. On va l'installer très prochainement. Ça nous permettra d'analyser si le bon matériau est utilisé. Si c'est le cas, on pourra faire ensuite une proposition

Proposition: surcoûts liés à la mise en œuvre des plans
de protection dans les écoles primaires

du Conseil administratif pour tous les lieux où on devrait mettre ce dispositif qui permet vraiment d'apporter de l'ombre dans les lieux où c'est nécessaire, notamment là où les enfants jouent, car c'est vrai que le soleil est un vrai problème à Genève. Merci de votre attention.

Le président. Merci, Madame la conseillère administrative. Nous passons au point 7 bis de notre ordre du jour.

5. Proposition du Conseil administratif du 16 juin 2021 en vue de l'ouverture d'un crédit budgétaire supplémentaire de 754 000 francs destiné à financer les surcoûts liés à la mise en œuvre des plans de protection dans les écoles primaires (PR-1467)¹.

Troisième débat

Le président. J'ouvre le troisième débat. Je vous rappelle que la discussion est ouverte sur la base de l'objet tel qu'il a été adopté lors du deuxième débat. La parole n'est pas demandée... Je vais donc faire voter un amendement que je viens de recevoir de M^{me} Kitsos concernant la clause d'urgence.

Je vous rappelle que nous votons sur la clause d'urgence selon la même procédure qu'hier. (*Remarque.*) Oui, la procédure de vote, Monsieur le conseiller municipal... (*Remarque.*) Oui, mais nous sommes saisis d'un amendement qui redépose cette clause d'urgence. Je vais le faire voter.

La parole n'étant pas demandée en troisième débat, l'article 4 de la présente délibération portant sur la clause d'urgence est mis aux voix; il est accepté par 33 oui contre 16 non. (*Applaudissements.*)

Le président. Les deux tiers des votes étant acquis, la clause d'urgence est maintenue et acceptée. (*Ndlr: la clause d'urgence aurait aussi dû être acceptée à la majorité des membres du Municipal.*)

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération, assortie de la clause d'urgence, est acceptée par 36 oui contre 13 non.

¹ Renvoi direct en commission refusé, 392.

SÉANCE DU 29 JUIN 2021 (après-midi)
 Proposition: surcoûts liés à la mise en œuvre des plans
 de protection dans les écoles primaires

La délibération est ainsi conçue:

DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d) de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit budgétaire de 754 000 francs destiné à financer les surcoûts liés à la mise en œuvre des plans de protection dans les écoles primaires.

Art. 2. – La charge supplémentaire prévue à l'article premier sera couverte par des économies équivalentes de charges ou par de nouveaux produits dans le budget de fonctionnement 2021 de la Ville de Genève.

Art. 3. – La charge prévue à l'article premier sera imputée aux comptes budgétaires 2021 du Service des écoles et institutions pour l'enfance,

cellule de gestion 50030004	Fr.
36 Charges de transfert (subvention)	120 000
cellule de gestion 50030100	
30 Charges de personnel	215 000
31 Biens, services et autres charges d'exploitation	419 000

Art. 4. – La présente délibération est munie de la clause d'urgence, conformément à l'article 32 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984.

Le troisième débat ayant eu lieu, la délibération devient définitive.

6. Interpellation orale du 28 avril 2021 de M^{mes} et MM. Dorothee Marthaler Ghidoni, Olivier Gurtner, Amanda Ojalvo, Dalya Mitri Davidshofer, Théo Keel, Christel Saura et Salma Selle: «Aménagement urbain dans le cadre de l'extension de la gare Cornavin, côté Montbrillant: qu'en est-il de l'évolution de la situation?» (IO-317)¹.

Le président. Etant donné que les auteurs de l'interpellation ont déjà développé leur interpellation, je donne la parole à M^{me} la conseillère administrative, pour la réponse.

M^{me} Frédérique Perler, maire. Madame la conseillère municipale, votre interpellation est extrêmement pertinente, mais il s'agit d'avoir une vision de l'échéancier autour de ce projet majeur pour Genève, et c'est un projet indispensable. Je ne vais pas vous inonder de chiffres, rassurez-vous...

Il faut savoir que le chantier de l'extension de la gare souterraine va s'étendre de 2024 à 2031. Cela veut dire qu'il y aura approximativement huit années de chantier dans ce périmètre-là.

J'aimerais vous rappeler aussi qu'il y a trois acteurs qui travaillent en étroite collaboration depuis 2012, les Chemins de fer fédéraux (CFF), pour l'extension de la gare, le Canton, s'agissant des mobilités – c'est-à-dire les voitures, les vélos, les piétons et les transports publics – et la Ville de Genève qui est concernée au niveau des aménagements.

Vous dire aussi qu'il y a plusieurs étapes dans cet immense chantier, la première étant le parking de Cornavin SA et la place de Cornavin. La deuxième étape, c'est la gare souterraine, dont le chantier va démarrer en 2026. Ensuite, ce sera au tour de l'espace que vous évoquiez dans votre interpellation orale, Madame la conseillère municipale, c'est-à-dire tout le périmètre autour de Montbrillant puis des îlots 5 et 7, dans le quartier des Grottes.

Le train des CFF est lancé, il ne s'arrêtera pas... C'est pour ça que je voulais parler de la nécessité très importante de se coordonner avec les CFF et le Canton. Si la Ville de Genève ne se coordonne pas ni ne prévoit les propositions à l'adresse de votre Conseil pour les crédits de réalisation, la conséquence en sera que la population devra vivre dans un chantier qui ne sera pas terminé. Nous avons donc, les trois partenaires ensemble, une obligation de réussite, et cette réussite que j'appelle de mes vœux dépend bien évidemment du travail de mon département mais aussi de votre Conseil municipal, comme je viens de l'évoquer, ainsi que des associations et des habitants.

¹ «Mémorial 178^e année»: Ouverture de l'interpellation, 8087.

Interpellation orale: aménagement urbain lié à l'extension de la gare Cornavin

Comme vous le savez, c'est un long processus, et nous héritons toutes et tous ici, vous comme moi, des décisions de nos prédécesseurs. Nous avons le devoir de faire au mieux pour nos successeurs. Certaines décisions sont déjà prises – il s'agit de les respecter – comme la suppression des voitures en surface autour de la gare. (*Brouhaha.*) Seuls les piétons, les vélos et les transports publics pourront circuler en surface. Les véhicules privés – électriques ou thermiques – ainsi que les taxis seront cantonnés dans le parking souterrain.

Vous avez plus précisément évoqué les espaces publics côté Montbrillant, Madame la conseillère municipale. Ces espaces publics dépendent de la Ville de Genève et les travaux démarreront autour de 2028. Mais au préalable, entre mars 2023 et juillet 2024, votre Conseil sera saisi d'une proposition du Conseil administratif. Donc, nous avons un peu de temps à l'issue du concours qui a été validé en février 2021 pour poursuivre le travail, qui est encore très important.

Il y a en effet un énorme travail à faire en commun avec la population et les associations de riverains, dont le Collectif 500, pour réussir cet aménagement côté Montbrillant ainsi qu'autour du plan localisé de quartier des Grottes – les îlots 5 et 7 que j'évoquais précédemment. Nous avons un peu de temps pour le côté Montbrillant, et je suis tout à fait optimiste pour l'issue de la réalisation qui va se faire après les travaux des CFF. Nous avons un peu plus d'une année pour travailler avec les habitants et les associations de riverains, dont le Collectif 500, sur le résultat du concours, et cela, dans le respect du plan directeur de quartier (PDQ) que vous aviez voté en novembre 2020 par le biais de la proposition PR-1391.

Vous dire aussi, et j'en terminerai par là, que la dernière entrevue avec les partenaires, puisque nous nous voyons régulièrement avec les CFF, le Canton, la Ville de Genève et le Collectif 500, a eu lieu le 8 juin dernier. La volonté de la Ville de Genève est de poursuivre le travail et le dialogue avec le Collectif 500.

Vous informer enfin que le Canton et la Ville de Genève ont en date du 19 mai communiqué à travers une conférence de presse sur le nouveau réaménagement du périmètre autour de la gare et de la gare souterraine. Voilà, Monsieur le président, je vous remercie pour votre attention.

Le président. Je vous remercie, Madame la maire. Je donne la parole à M. Olivier Gurtner. Je rappelle que les auteurs de l'interpellation disposent de trois minutes.

M. Olivier Gurtner (S). Merci, Monsieur le président. Pour le bon ordre, je me réserve le droit à la duplique, si la réponse ne convient pas.

Interpellation orale: aménagement urbain lié à l'extension de la gare Cornavin

La question concerne effectivement le périmètre de Cornavin. M^{me} Perler a évoqué un chantier important, un chantier complexe. Elle a souligné le travail du Conseil municipal. Je rappelle, pour mémoire, que le premier projet du PDQ prévoyait de mélanger les piétons et les cyclistes sur les grands parvis, à l'avant et à l'arrière et nous avons remarqué en commission du Conseil municipal, notamment en auditionnant les associations, que cela posait beaucoup de problèmes.

L'Association transports et environnement, Mobilité piétonne canton de Genève et Pro Vélo étaient venues avec une position commune pour dire qu'il fallait plus d'efficacité, plus de sécurité, notamment pour les piétons ou les personnes en situation de handicap, qu'il fallait permettre une meilleure cohabitation et faire une meilleure promotion de la mobilité douce. Cela s'était traduit par les demandes suivantes: avoir deux axes bidirectionnels pour les vélos séparés du reste des usagers, notamment un axe séparé du nord au sud entre la place des Grottes et la place de Cornavin, ainsi que plus de parkings vélos en surface. Le but de tout cela était bien sûr d'avoir une meilleure cohabitation entre les usagers.

En novembre 2020, le Conseil municipal a suivi la commission de l'aménagement et de l'environnement en adoptant ce PDQ à une large majorité et, en mai 2021, le Conseil d'Etat l'a adopté – M^{me} Perler l'a précisé. Mais, et c'est là l'énorme problème, il n'est fait aucune mention dans le PDQ adopté par le Canton des ajouts demandés par la commission du Conseil municipal et, à une très large majorité, par le Conseil municipal.

La question est donc très claire, et j'interpelle la magistrate à cet égard, comment se fait-il que ce PDQ n'ait pas intégré les votes acceptés à une large majorité par le Conseil municipal, puisqu'on ne les retrouve pas dans le document? Merci pour la réponse. (*Applaudissements.*)

Le président. Je vous remercie, Monsieur le conseiller municipal. Il reste une minute pour M^{me} Dorothée Marthaler Ghidoni.

M^{me} Dorothée Marthaler Ghidoni (S). Merci, Monsieur le président. Je remercie M^{me} la conseillère administrative pour sa réponse fouillée et instructive. J'entends bien que nous sommes soumis aux décisions de votre prédécesseur et j'entends bien aussi l'obligation de réussite qui est elle-même soumise au crédit de réalisation.

Néanmoins, je tiens à le préciser, nous ne nous contentons pas d'obéir aux lois. Nous créons l'ordre, ensemble. Aucune société n'est viable sans cela. Les normes sont des résumés de notre sens commun. La légitimité des actions de nos institutions est essentielle car elle nous protège du chaos en formalisant notre sens commun.

Interpellation orale: aménagement urbain lié à l'extension de la gare Cornavin

Par conséquent, et conformément à la proposition PR-1391, adoptée lors de la séance du 25 novembre 2020 par notre assemblée, pouvez-vous nous assurer, un, de la séparation des usagers piétons et des vélos, deux, de l'existence de la façade de 400 m qui était prévue, qui sont toutes deux des fondamentaux dans la mise en œuvre du PDQ accepté par notre assemblée en novembre 2020?

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. M^{me} la maire vous répond. Pour trois minutes, Madame la maire...

M^{me} Frédérique Perler, maire. Je remercie M^{me} Marthaler et M. Gurtner pour leurs observations. Je me renseignerai et demanderai pourquoi dans le PDQ adopté par le Canton il n'y a pas mention des demandes du Conseil municipal. C'est possible, je l'ai lu il y a quelque temps mais, effectivement, je n'ai pas en mémoire que ces demandes aient été intégrées. Et je ferai de même pour les demandes d'assurance que M^{me} Marthaler Ghidoni nous demande de donner. Soyez certains cependant, s'agissant de mobilités qui dépendent du Canton – et vous connaissez bien mes opinions sur la mobilité à cet endroit-là –, que je défends toujours avec beaucoup de cœur les intérêts de la Ville de Genève.

C'est d'ailleurs aussi une volonté du Conseil d'Etat actuel que de favoriser les mobilités douces et, si je ne m'abuse, je crois que des articles de presse mentionnaient justement, après la conférence de presse du 19 mai dernier, cette volonté du Conseil d'Etat, ce qui signifie que la Ville de Genève va devoir aménager ces mobilités douces en conséquence pour ce qui la concerne.

Sur le principe, je peux donc vous donner des assurances sur les options politiques que je défendrai dans le cadre des réunions de décisions avec le Canton. Je ne peux en revanche pas, je suis désolée, vous répondre sur le fait qu'il n'a pas été fait mention des demandes du Conseil municipal dans le PDQ. Mais soyez assurés, Mesdames et Messieurs, que j'en tiendrai compte. Je vous remercie de votre attention.

Le président. Je vous remercie, Madame la conseillère administrative.

L'interpellation est close.

Interpellation orale: sécurisation du cheminement piéton de
la rue des Bains, en face de la caserne du Vieux-Billard

**7. Interpellation orale du 28 avril 2021 de M. Rémy Burri:
«Faudra-t-il un accident pour améliorer et sécuriser le chemi-
nement piéton sur la rue des Bains en face de la caserne du
Vieux-Billard?» (IO-318)¹.**

Le président. Je donne la parole à M. Rémy Burri, pour cinq minutes.

M. Rémy Burri (PLR). Merci, Monsieur le président. C'est une situation un peu particulière qui s'est révélée après des travaux sur le côté de la caserne du Vieux-Billard. Il se trouve que le passage devant la caserne est une jolie place qui invite vraiment le piéton à la traverser, voire même à y jouer, mais qui, dans le fond, n'est prévue ni pour les jeux ni pour des passages réguliers.

Le problème, c'est que des enfants empruntent malheureusement régulièrement ce passage aux heures d'entrée et de sortie d'école, quand bien même ils sont régulièrement invités par les patrouilleurs, voire ponctuellement par la police municipale, à emprunter le trottoir d'en face pour éviter des situations anxiogènes, même dangereuses pour eux-mêmes et tous les piétons qui empruntent cette esplanade juste à la sortie de la caserne du Vieux-Billard. C'est potentiellement aussi dangereux vis-à-vis des véhicules du Service d'incendie et de secours (SIS) qui sortent régulièrement pour des interventions d'urgence et qui, dès les premiers mètres, doivent redoubler de vigilance étant donné qu'un certain nombre de personnes peuvent traverser cette place, principalement des enfants.

Je me suis permis cette interpellation étant donné que plusieurs personnes, notamment des patrouilleuses scolaires, sont intervenues pour déplorer cette situation et qu'à ce jour aucune solution n'a été trouvée. Je souhaiterais vraiment que les magistrates potentiellement en charge puissent remédier à cette situation.

Je ne sais pas si, pour éviter qu'un jour ne se produise un accident qui risquerait de faire des victimes directes ou indirectes, la solution est de clairement fermer physiquement le trottoir ou tout du moins de remettre un panneau d'interdiction de passage sur cette place. Je serais très heureux d'entendre les magistrates concernées par rapport à cette situation plutôt dangereuse pour voir s'il n'y a pas de solution à trouver.

M^{me} Frédérique Perler, maire. Vous avez tout à fait raison, Monsieur Burri. Du reste, le titre de votre interpellation orale étant suffisamment explicite, j'ai pris un certain nombre de renseignements, et voici ce que je puis vous dire en dehors du fait que je connais très bien cet endroit et ce quartier.

¹ «Mémorial 178^e année»: Annoncée, 7337.

Interpellation orale: sécurisation du cheminement piéton de
la rue des Bains, en face de la caserne du Vieux-Billard

Tout d'abord, effectivement, il y avait un panneau-totem du «petit Indien» situé à l'angle de la rue des Bains et de la rue Gourgas. (*Ndlr: invitant les piétons à emprunter le trottoir d'en face.*) Il est bien manquant... Ça, c'est une réalité. L'AGCM a procédé à sa commande, et il sera remis en place dès qu'on l'aura reçu.

Au-delà de cet équipement, il est effectivement peut-être envisageable de réaliser un marquage au sol sur le trottoir jusqu'aux traversées piétonnes, au niveau des deux intersections de rues que vous avez évoquées (*ndlr: rue des Bains avec, d'une part, la rue du Vieux-Billard, d'autre part avec la rue Gourgas*), qui ait la même symbolique que le panneau de signalisation, ce afin d'inciter les écoliers à traverser et à emprunter le trottoir opposé.

Comme vous l'évoquiez à l'instant, Monsieur le conseiller municipal, si l'on souhaite empêcher tout passage de piétons le long de la caserne, il peut être aussi envisagé – ce qui serait peut-être la solution la plus souhaitable – de condamner le trottoir en élargissant les deux petits espaces engazonnés. Cela obligerait les piétons à traverser pour rejoindre le trottoir du côté opposé. Côté rue Gourgas, l'espace de pelouse existant après les stationnements vélos pourrait ainsi être agrandi jusqu'en bordure de la chaussée. Cela aurait l'avantage de supprimer le trottoir tout en maintenant le stationnement des vélos et des deux-roues motorisés. Et côté rue du Vieux-Billard, l'espace végétalisé situé juste après la traversée piétonne pourrait être agrandi jusqu'au trottoir. Cela obligerait les piétons à traverser. Voilà, Monsieur le conseiller municipal. Mes services sont en train d'examiner quelle serait la meilleure solution possible pour cet endroit.

Le président. Merci, Madame la conseillère administrative et maire. Monsieur Burri, vous avez trois minutes pour répondre...

M. Rémy Burri (PLR). Oui, je n'ai pas grand-chose à répondre... Je me réjouis de cette proposition et des dispositions qui seront prises. Merci, Madame la maire, pour ces propos rassurants. Evidemment, je m'empresse de aller vérifier sur place dès que tout cela aura été amélioré pour le bien commun. Merci beaucoup pour votre écoute.

L'interpellation est close.

Interpellation orale: attribution des places de parking pour
le personnel du Service de la petite enfance

**8. Interpellation orale du 9 juin 2021 de M^{me} Yasmine Menétrey:
«Est-ce que la Gérance immobilière municipale et le départe-
ment de la cohésion sociale et de la solidarité appliquent une
préférence frontalière dans l’attribution des places de parking
pour le personnel du Service de la petite enfance?» (IO-319)¹.**

Le président. Je donne la parole à l’auteure de cette interpellation orale pour cinq minutes.

M^{me} Yasmine Menétrey (MCG). Ecoutez, juste avant que je fasse cette interpellation orale j’aurais trouvé très sympathique quand même, étant donné qu’il y a eu hier soir le match de la Suisse contre la France, qu’on leur rende hommage en les applaudissant puisqu’ils nous ont fait un magnifique match. Je trouverais normal qu’on passe trente secondes à les applaudir pour les soutenir avant que je fasse mon interpellation orale. Si c’est possible... (*Applaudissements épars.*)

Une voix. Bravo les Suisses!

Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, à l’heure actuelle, le règlement de la Gérance immobilière municipale (GIM) relatif à l’allocation de places de parking n’est pas respecté. D’après le formulaire de location de places de parking de la GIM, les pendulaires doivent payer 380 francs par mois pour une place de parking en extérieur ou en intérieur dans les quartiers centraux. Or, certains membres du personnel frontalier de la petite enfance ne paient aujourd’hui que 125 francs la place, prix coûtant, alors que les habitants, eux, paient leur place 200 francs. Cette information avait même été relevée lors de l’audition du département de la cohésion sociale et de la solidarité (DCSS) durant une séance de la commission de la cohésion sociale et de la jeunesse relative aux comptes 2020 au cours de laquelle ce dernier avait reconnu que les membres frontaliers du personnel de la petite enfance payaient leur place 125 francs par mois au lieu des 380 francs qui ont été indiqués.

Cela constitue non seulement un traitement discriminatoire de la part de l’administration municipale qui favorise ainsi les employés frontaliers en incitant ces derniers à prendre leur véhicule pour venir travailler à Genève, mais aussi un manque à gagner pour la Ville de Genève qui finance de la sorte la réduction de prix de places de parking avec l’argent de la population genevoise.

¹ Annoncée, 325.

Interpellation orale: attribution des places de parking pour
le personnel du Service de la petite enfance

Tout cela intervient à l'heure où l'on nous bassine sans cesse avec l'urgence climatique. A quoi peuvent donc bien servir le CEVA et son 1,6 milliard de francs investi pour régler le problème de la mobilité motorisée transfrontalière? Pourquoi le DCSS, le département des finances, de l'environnement et du logement et la GIM encouragent-ils les employés frontaliers à venir travailler en voiture à Genève?

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Je donne la parole à M^{me} la conseillère administrative Christina Kitsos, pour cinq minutes.

M^{me} Christina Kitsos, conseillère administrative. Merci, Monsieur le président. En ce qui concerne la petite enfance, il faut savoir que les employés de ce secteur sont au nombre de 2000, que nous avons 77 institutions et que le nombre de places de parking qui sont louées par ces employés s'élève à dix. On voit en tout cas que cette problématique ne concerne pas vraiment le domaine de la petite enfance puisque très peu de places de parking sont concernées.

Il faut savoir en outre que ces places sont louées auprès de la GIM ou d'acteurs privés. Ce sont eux qui fixent eux-mêmes les prix de location et aucune place n'est automatiquement réservée lorsqu'une nouvelle structure est ouverte. Il y a toujours une analyse au cas par cas. Le DCSS ainsi que le Service de la petite enfance ne procèdent donc pas à des attributions de places de parking. Des places de dépose-minute sont bien réservées aux parents – elles ne sont pas attribuées aux employés –, cela étant, il convient de noter que, lors de nouvelles ouvertures de crèches, on n'en prévoit plus car le but est d'encourager la mobilité douce. Concernant le parking sauvage autour des institutions, nous avons effectué un rappel aux structures qui disposent d'espaces sur lesquels il peut arriver que des personnes se garent afin que ceux-ci soient libérés de toute voiture.

En conclusion, il n'y a pas de préférence transfrontalière puisque de toute façon nous ne gérons pas cette question. Ce qui est promulgué à l'heure actuelle, c'est la mobilité douce, donc il n'y a pas d'attribution automatique de places, et nous ne construisons pas de dépose-minute dans les nouvelles crèches. Les employés des structures de la petite enfance n'étant pas soumis au règlement de la Ville de Genève relatif aux places de parking, ils ne sont pas traités comme les fonctionnaires de la Ville de Genève. Au final, vous l'aurez compris, nous n'avons pas vraiment de marge de manœuvre. Dans tous les cas, dix places, ça reste vraiment un nombre très limité au regard du nombre d'employés concernés. Merci de votre attention.

Interpellation orale: attribution des places de parking pour
le personnel du Service de la petite enfance

Le président. Je vous remercie, Madame la conseillère administrative. Madame Menétrey, vous avez trois minutes pour répliquer.

M^{me} Yasmine Menétrey (MCG). Même s'il n'y a que dix places de parking, ce sont dix places de trop, je suis navrée...

Comme je l'ai mentionné, c'est bien la GIM qui loue deux places de parking au Seujet, et c'est quand même votre département qui m'a répondu que les personnes concernées payaient bien la place de parking 125 francs, prix coûtant, alors que, je vous le rappelle, le règlement de la GIM qui est en ligne mentionne bien que les pendulaires doivent payer 380 francs la place. Trouvez-vous normal que les personnes qui travaillent à la crèche du Seujet ne paient que 125 francs – moins cher en plus que les habitants...? Moi pas.

Je continue... Oui, dans certaines crèches il y a des places de parking avec le potelet qui monte. Mais quand on passe devant, je suis navrée, ce ne sont pas des habitants, ce n'est pas le cuisinier... Ce sont bien les employés de la crèche qui s'y garent. On le voit quand on y passe à n'importe quelle heure de la journée: ces deux places sont prises, et le potelet est levé.

Je vous rappelle qu'il y a aussi l'autre règlement... Il est piloté par le département de la cohésion sociale et de la solidarité. (*Ndlr: règlement régissant l'attribution des places de stationnement sur le domaine privé de la Ville de Genève.*) Il est en ligne... M^{me} Esther Alder avait d'ailleurs remonté les prix pour obtenir les macarons pour se garer dans ces places de parking. Elles sont aujourd'hui à 2500 francs. Or, quand moi je passe devant ces crèches, les véhicules n'ont pas du tout de macaron, malgré le fait qu'ils sont sur le domaine privé des crèches. Ça fait quand même une perte de 2500 francs par véhicule. Et concernant les places de parking du Seujet, comme le règlement de la GIM l'indique, c'est quand même 380 francs qu'ils devraient payer. Donc j'aimerais bien qu'on applique le règlement à la lettre. Autrement ça ne sert à rien de faire des règlements. Et pourquoi favoriser certaines personnes? Sinon, donnez-nous la gratuité pour tout le monde, je suis désolée! Parce que ce n'est pas normal vis-à-vis du respect qu'on se doit d'avoir pour les habitants. Les habitants paient 200 francs la place et les employés 125 francs. Trouvez-vous ça normal? Moi pas. Donc j'aimerais que vous appliquiez le règlement. J'aimerais que ce soit revu à partir de la rentrée de septembre par M. le conseiller administratif, M. Gomez, ainsi que par vous-même, Madame la magistrate. On a un règlement, il doit être appliqué. Merci.

L'interpellation est close.

9. Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 18 mars 2015 de M^{mes} et MM. Alfonso Gomez, Sandrine Burger, Marie-Pierre Theubet, Catherine Thobellem, Delphine Wuest, Julide Turgut Bandelier, Anne Moratti, Bayram Bozkurt, Christophe Dunner et Alpha Dramé: «Pour 12 dimanches sans voiture par année autour de la rade de Genève» (M-1175 A)¹.

Rapport de M. Maxime Proviini.

Cette motion a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication (CSDOMIC) le 14 novembre 2018. La commission l'a étudiée les 31 janvier, 23 mai, 29 août, 3, 10 octobre et 28 novembre 2019 et les 9 janvier, 6 février, 1^{er} octobre, 12 novembre et 3 décembre 2020 ainsi que les 28 janvier et 4 février 2021 sous les présidences de M^{me} Hélène Ecuyer, MM. Jean-Pascal Cattin, Amar Madani et Alain de Kalbermatten. Les notes de séances ont été prises par M. Lucas Duquesnoy, qui est remercié pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Considérant que:

- les «dimanches sans voiture», mis en place à Genève pendant la crise pétrolière de 1973, avaient été très appréciés par la population;
- la consultation publique menée par le Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du Canton de Genève (DETA), entre le 1^{er} et le 30 septembre 2014, a montré que les mobilités douces (piétons et vélos) sont les modes de transport que la majorité des participants souhaite prioriser dans l'hyper-centre;
- l'utilisation de la rade de Genève se fait régulièrement par l'ensemble des citoyennes et citoyens pour les activités sportives, culturelles et sociales;
- le programme d'actions 2014-2018 du DETA prévoit, dans son chapitre 2 «Innover», la mise en place de dimanches sans voiture sur les quais et dans les communes du canton;
- 65 km de rues en ville de Genève dépassent les valeurs limites fixées par la Confédération pour protéger les habitants contre le bruit et la pollution de l'air et que les dimanches sans voiture mensuels autour de la rade contribueront

¹ «Mémorial 176^e année»: Développée, 3436.

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

activement à améliorer la situation écologique et sociale, la mobilité douce et la santé des habitants;

- le règlement relatif aux plans d'utilisation du sol de la Ville de Genève (LC 21 211) souligne, en son article 9, alinéa 3, l'importance de maintenir les activités d'animation au centre-ville;
- la piétonnisation du pourtour de la rade contribuera ainsi à animer le centre de la ville;
- les opérations de «journée sans voiture» sont destinées à promouvoir l'utilisation de moyens autres que la voiture traditionnelle, tels que les transports en commun, le vélo, le roller et la marche à pied;
- les actions de mobilité douce et de slow Up connaissent un grand engouement de la part des citoyennes et des citoyens;
- l'importance de promouvoir des actions mettant en pratique concrètement la vision de «Genève, ville durable», telle qu'adoptée par le Conseil administratif et le Conseil municipal,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à mettre en place, en collaboration avec le Canton de Genève, des «dimanches sans voiture» sur le pourtour de la rade, en fermant à la circulation motorisée le quai Wilson, le quai du Mont-Blanc, le quai des Bergues, le pont du Mont-Blanc, le quai du Général-Guisan et le quai Gustave-Ador chaque premier dimanche du mois, de 8 h à 18 h;
- à n'autoriser la circulation que des transports en commun, des véhicules de secours (ambulances, pompiers, véhicules de police) et des voitures dont les conducteurs seront munis d'une dérogation spéciale. Ces véhicules pourront circuler à une vitesse n'excédant pas 20 km/h, à l'exception des véhicules de secours.

Séance du 31 janvier 2019*Audition de M. Alfonso Gomez, motionnaire*

M. Gomez présente cette motion comme représentative des enjeux actuels, autant sur le plan environnemental que sur le plan de la mobilité. Ces thématiques créent toujours chez certains une sorte de braquage, qui peut expliquer l'inertie de quatre ans sur cette motion. Cette dernière est d'autant plus d'actualité que de moins en moins de personnes sont sceptiques face au réchauffement climatique et à la pollution sonore; elle reste cependant limitée au pourtour de la rade, lieu de forte fréquentation automobile. Il note les propos d'un ancien conseiller d'Etat en charge de la mobilité, selon qui les forts embouteillages sur la rade étaient le fruit de la propension de la population genevoise à affluer

sur les quais aux beaux jours. Le conseiller municipal note que cette remarque, bien qu'ayant pu susciter un certain nombre de commentaires, n'était pas totalement fautive. La rade est prisée pour sa vue, pour sa promenade, pour ses événements culturels et pour ses événements sportifs. Cette interdiction des voitures sur la rade n'est pas une idée nouvelle, ayant déjà été dans les objectifs du département d'Etat à la mobilité par le passé. Il ne s'agit pas là uniquement d'un projet développé chez les Verts, mais que l'on retrouve chez toute personne préoccupée par le bien-être et la santé. D'autres villes ont déjà pu mettre en place des journées sans voiture, rencontrant à chaque fois un grand succès populaire.

Questions des commissaires

Un commissaire demande à M. Gomez si des possibilités de circulation ne pourraient quand même pas être mises en œuvre pour les automobilistes n'ayant pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule. M. Gomez lui répond qu'il ne peut pas proposer de solution sur la motion. En revanche, il note que des solutions de remplacement doivent être mises en place, sans transférer la charge routière sur les quartiers. Il estime que des propositions et de la communication autour de cette motion seront nécessaires, ainsi qu'un suivi de la population afin qu'elle puisse s'adapter à de nouvelles façons de circuler. Un commissaire note que dans les propositions faites au Conseil administratif, il lui est toujours demandé d'étudier des situations, mais également de faire des propositions alternatives. M. Gomez note cependant qu'il ne serait pas gêné par un tel amendement sur cette motion. Il rappelle que la zone 1, soit le pourtour du lac, est considérée comme une voie de contournement, d'où la nécessité de trouver une alternative. Un commissaire revient sur l'autorisation de circulation des transports en commun et des véhicules de police. Dans le cas d'une intervention importante, il se demande si la population pourrait dégager le passage assez vite. M. Gomez lui répond que dans un certain nombre de manifestations, cela fonctionne déjà, et que l'interdiction de circulation sur les quais ne représente pas une situation nouvelle. Un commissaire demande si l'on ne pourrait pas prévoir que les dimanches de marathon ou d'Escalade fassent partie de ces dimanches sans voitures. M. Gomez lui répond que cela ne poserait aucun problème, et que cela faciliterait la communication auprès de la population. Un commissaire demande si les jours de marathon tombent un autre jour que le dimanche prévu chaque mois, soit le premier du mois. Le choix d'un jour régulier permet de l'inscrire dans les habitudes de la population. Un commissaire s'étonne de la certaine fermeture d'esprit de ce projet. Il note qu'il a, à titre personnel, beaucoup apprécié le dimanche sans voiture. Ce qui le heurte dans cette motion, c'est le côté trop régulier de ces manifestations, qui ne seraient pas pertinentes en hiver par exemple. Il demande si les motionnaires seraient prêts à assouplir leurs positions concernant le nombre de dimanches sans voiture. M. Gomez note que ces dimanches ont pour but de faciliter l'accès aux

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

lieux les plus beaux de la ville à l'ensemble de la population. L'idée des premiers dimanches du mois figure sur la motion pour inscrire l'idée de régularité dans ce projet. Il ne s'agit nullement d'embêter la population, mais de redonner l'espace public aux citoyens. En ce qui concerne la question d'un commissaire, il répond que la motion prévoit douze dimanches, et que l'on ne peut pas non plus diminuer ce nombre. Si la majorité du Conseil municipal souhaite qu'il n'y ait que quatre dimanches sans voiture, la motion sera adaptée, mais cela est en fait déjà le cas. Un commissaire demande à M. Gomez s'il ne considère pas que ses positions soient trop extrêmes. Il se demande si une journée par année n'aurait pas été suffisante. Il revient sur l'audition précédente, où l'auditionnée vendait un projet relevant du rêve, tandis que cette motion relève plutôt du cauchemar. M. Gomez lui répond qu'il n'a pas l'impression que ce projet soit trop extrême, et que l'urgence climatique, l'urgence de santé publique, la sous-occupation de l'espace public sont bien réelles. Il note qu'un projet extrême aurait été de demander des dimanches sans voiture sur tout le territoire de la Ville. Ce projet est nécessaire face aux besoins des villes de transformer leur mobilité. C'est une petite mesure, qui donne un signal. Lorsque ce genre d'activités a lieu, on peut réellement voir l'engouement de la population, qui demande à se réapproprié l'espace public. Un commissaire demande par la suite si les solutions que cette motion veut apporter au problème de la pollution urbaine ne sont pas en réalité pires que le problème en lui-même. Il rappelle que l'axe principal de circulation de la Ville est situé sur la rade, et que cela augmentera la circulation dans tout le reste de la Ville. M. Gomez n'est pas d'accord avec le propos d'un précédent commissaire, et note que la congestion a principalement lieu le vendredi. D'autre part, si la population sait que cet accès n'est pas utilisable, elle prendra les mesures nécessaires. Le dimanche reste par ailleurs une journée relativement calme sur le plan du trafic. Un commissaire note que l'opposition des Verts à la traversée du lac est regrettable, car cela aurait permis de décongestionner le trafic en ville. M. Gomez lui répond que cette traversée aurait coûté une fortune, sans apporter de solutions au problème. Une commissaire demande que M. Gomez fournisse à la commission le nombre exact de dimanches faisant actuellement l'objet d'une interdiction de circuler sur la rade, partielle ou pas. Comme d'autres commissaires, elle souhaite également que cette motion soit plus flexible en ce qui concerne les dimanches sans voiture. Enfin, une commissaire pense que cette motion pourrait être plus ambitieuse, notamment en rendant les TPG gratuits durant ces journées, ainsi qu'un nombre d'activités sur la rade afin d'animer les quais et d'encourager encore plus la population à venir. La conseillère municipale invite donc les motionnaires à approfondir la réflexion sur cette motion. M. Gomez répond que, au moment où cette motion était présentée au Conseil municipal, un projet de loi était présenté par les Verts au Grand Conseil, ce type de mesure devant être accompagnée. Le parti est conscient de la nécessité d'aller au-delà. Parce que le parti veut éviter que la circulation ne se déverse sur le reste de la ville, la motion souhaite que le quai Gustave-Ador soit

fermé jusqu'à la rampe de Vésenaz. M. Gomez souhaiterait également être plus ambitieux et rejoint les propos de la commissaire sur ses propositions. Un commissaire note que ces dimanches sont des opportunités pour que la population puisse se rencontrer. Il souhaiterait cependant que ce dimanche sans voiture soit associé à des manifestations plus festives, avec, pourquoi pas, une ouverture des magasins le dimanche. M. Gomez rappelle que la loi interdit l'ouverture dominicale des magasins et que cela n'est pas le projet de la motion. Il note que des questions intéressantes ont été posées ce soir, et qu'elles nécessitent une réflexion, notamment la notion d'itinéraire de contournement.

Séance du 23 mai 2019

La commission procède aux demandes d'auditions suite à la présentation de M. Gomez le 31 janvier 2019.

L'audition conjointe d'un ingénieur de la circulation, ainsi que d'un responsable de la logistique de l'Etat, est acceptée par 9 oui (1 S, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG) contre 2 non (EàG) et 4 abstentions (1 Ve, 3 S).

L'audition d'une personne du TCS est acceptée par 10 oui (2 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 3 S) contre 2 non (EàG) et 2 abstentions (S, Ve).

L'audition de l'ATE est acceptée par 10 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 3 PLR) contre 3 non (2 MCG, 1 UDC) et 1 abstention (PDC).

L'ingénieur de la circulation sera auditionné en même temps que l'ingénieur de la logistique de la police.

Séance du 29 août 2019

Le président note que, lors de la séance d'audition concernant cette motion, d'autres auditions n'avaient pas été demandées, et souhaite savoir si des auditions supplémentaires étaient nécessaires.

Un commissaire propose l'audition de la police municipale. Un commissaire rappelle que la commission avait demandé l'audition de techniciens de la circulation, ainsi que le TCS et l'ATE. Genève Tourisme avait également fait l'objet d'une demande d'audition.

La proposition d'audition de la police municipale est acceptée par 8 oui contre 4 non (2 PDC, 1 Ve, 1 MCG) et 1 abstention.

La proposition d'audition du TCS est soutenue par 9 oui contre 1 non et 1 abstention.

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

La proposition d'audition de l'ATE est soutenue par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

Une commissaire propose de procéder aux auditions ayant déjà été votées, et de voir par la suite si des auditions supplémentaires sont réellement nécessaires au lieu d'en voter plus ce soir. Un commissaire souhaiterait également auditionner par la suite Genève Tourisme, ce qui permettrait d'obtenir l'avis des hôteliers sur douze dimanches sans voitures sur la rade. Un commissaire note que l'Office cantonal des transports, l'OCT, serait tout à fait à même de répondre aux questions de la commission. Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

Un commissaire souhaite revenir sur l'audition d'un ingénieur de la circulation de la police. Cette proposition est refusée par 5 non contre 5 oui et une abstention.

Un commissaire souhaite que la commission puisse voter sur cet objet lors d'une prochaine séance, les commissions pouvant interrompre leurs travaux à tout moment. Un commissaire suggère donc de passer à la discussion et au vote de cette motion lors de la prochaine séance.

Séance du 3 octobre 2019

Audition de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat chargé du Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé (DSES)

Le président annonce une modification de l'ordre du jour, M. Poggia ne pouvant plus venir se présenter devant la commission en raison d'un refus du Conseil d'Etat qu'il se présente devant la commission. Le président fait lecture à la commission de la réponse écrite de M. Poggia concernant cette absence. En remplacement de M. Poggia, un fonctionnaire de l'administration cantonale sera entendu par la commission.

Audition de M. Thierry Messenger, directeur à la direction régionale Lac-Rhône pour la Direction générale des transports (DGT)

M. Messenger rappelle que cette motion a déjà été examinée dans des termes identiques au Grand Conseil, motion rejetée en session parlementaire en novembre 2017. La référence de cette motion est une journée sans voitures sur la rade, s'étant tenue en 2016, qui ressemble en partie à la proposition faite dans la motion. Ce type d'opérations représente un coût certain pour les autorités, le coût d'une telle journée ayant été évalué à environ 200 000 francs. Ce coût est composé des heures des agents de police et des APM (pour environ 75 000 francs) et de la signalisation et des mesures architectoniques, soit

les mesures de protection nécessaires pour se prémunir des risques d'attentat, notamment des blocs de béton (pour environ 50 000 francs). Le dispositif déployé à l'époque était d'environ 70 policiers et APM. Si ce type d'événements devait être produit de nouveau, il appartiendrait selon le Canton à la commune d'assurer l'organisation et la prise en charge financière de cet événement, bien que le Canton s'y associerait en tant que partenaire. La politique cantonale en termes de pacification des quartiers se porte aujourd'hui plutôt sur des mesures pérennes, avec la mise en place de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Pour donner un avis sur le nombre de jours proposés par cette motion, il apparaît à M. Messenger que le nombre de douze est relativement important, et qu'un nombre plus modeste pourrait être envisagé, du moins pour commencer. D'autre part, si la Ville venait à entrer en matière sur cet objet, il serait dans son intérêt de focaliser ce type d'actions sur des journées estivales.

Questions des commissaires

Un commissaire souhaite savoir si la Ville pourrait mettre en place ces journées lors de dimanches où des manifestations se produisent déjà, et si cela reviendrait au même prix, ou si cela permettrait de diminuer les coûts. M. Messenger répond que ces coûts sont plutôt relatifs à la police, et que la cheffe de service de la police municipale serait plus à même de répondre à cette question. Cela dit, le fait d'utiliser une manifestation déjà existante permettrait forcément d'optimiser les coûts. Une commissaire note que le coût avancé par l'auditionné est étonnant, une ouverture des magasins le dimanche représentant par exemple un coût similaire. La conseillère municipale se demande cependant si de telles mesures sécuritaires sont réellement pertinentes au vu du faible risque d'attentat à Genève. M. Messenger note que la Ville peut effectivement se féliciter de ne pas avoir subi d'attentats, mais qu'il reste normal de sécuriser ce type d'événements, des attentats ayant eu lieu dans des pays voisins. Un commissaire rappelle que les Verts avaient déposé cette motion à l'époque par intérêt environnemental, et souhaite savoir si le Département des infrastructures (DI) dispose de données sur les effets de ce type d'opérations censées réduire les émissions de CO₂ et permettre de réaliser des économies d'énergie (par le biais de l'utilisation accrue des transports publics lors de ces opérations dominicales). M. Messenger ne dispose pas d'un bilan CO₂ sur cette mesure. En revanche, en ce qui concerne l'impact du réseau routier, le département a noté une augmentation du trafic sur l'autoroute, ainsi que sur les trois autres ponts de la Ville, avec une baisse du trafic général. Un commissaire souhaite savoir si ce projet pilote a été accompagné d'un aspect éducatif, notamment pour inciter les familles à plus utiliser les transports publics (transfert modal). M. Messenger n'a pas souvenir en détail de la façon dont s'était déroulée cette journée, mais rappelle que la politique du DI en matière de pacification des secteurs et de changement de paradigme dans l'urbanisation est de pousser à la mise en

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

œuvre de la LMCE, cette loi permettant d'apaiser des quartiers entiers de manière pérenne. Les journées sans voiture peuvent participer à l'éducation, mais ne s'inscrivent pas dans le long terme. La LMCE s'appuie cependant effectivement sur une moyenne ceinture routière. Un commissaire note que l'auditionné a notifié que le nombre de douze était un nombre ambitieux, et souhaite savoir quel serait alors le nombre optimal. M. Messenger répond que cela dépend de la capacité de l'organisateur à générer ce type d'événements. Il serait difficile d'estimer le nombre optimal. Cela dit, les périodes de beau temps sont plus favorables pour occuper l'espace public de façon récréative. Le président aimerait un avis de l'auditionné sur le chiffre de deux week-ends par an. M. Messenger note que les quais sont de toute façon déjà fermés plusieurs fois par an, en général deux ou trois fois; il enverra à la commission les statistiques des dernières années. Un commissaire souhaite savoir si l'auditionné dispose de statistiques sur l'empiètement causé par les voitures le dimanche, et si des statistiques sont disponibles sur l'utilisation des voitures au quotidien par des familles ramenant leurs enfants de l'école par exemple. M. Messenger répond qu'il ne dispose pas de la deuxième statistique demandée par le conseiller municipal, même s'il peut constater que des voitures venant chercher des enfants à l'école représentent un problème sur plusieurs aspects. En ce qui concerne la première statistique demandée, M. Messenger tentera de voir s'il peut obtenir des éléments quantitatifs sur les variations du trafic lors de dimanche sans voitures. Un commissaire note que des événements comme les Fêtes de Genève limitent l'accès aux voitures, mais également à certains citoyens, et souhaite savoir si une telle opération comme le demande la motion permettrait d'ouvrir l'accès à toutes et tous. M. Messenger note que cette question relève de l'organisation, et que c'est donc à la commune de répondre à cela. Un commissaire s'étonne du coût prohibitif annoncé par l'auditionné, et se demande si des mesures plus douces ne pourraient pas être envisagées pour fermer tout de même les quais. Le conseiller se demande par exemple si les effectifs déjà présents ne suffiraient pas. M. Messenger note qu'une partie des 200 000 francs concerne le coût des heures de la police. Un commissaire souhaite également savoir si le Canton participe parfois à des journées mobilité, pour favoriser la mobilité douce sur le secteur de la rade. M. Messenger rappelle le projet de revalorisation de la rade, copiloté par l'Etat et la Ville, et qui vise justement à redonner plus de place aux piétons au niveau de la rade et une plus forte perméabilité entre l'eau et la Ville. La rade joue cependant un rôle important dans le dispositif routier cantonal, avec environ 50 000 véhicules par jour, ce qui limite aussi les possibilités d'action. Un commissaire revient sur la question de la valorisation de la rade, et souhaite savoir si ce projet supposerait une diminution de l'utilisation de cet axe par les automobilistes ou si la situation resterait identique. M. Messenger note que la LMCE prévoit que le U lacustre fasse partie d'un dispositif de moyenne ceinture routière jusqu'à la réalisation d'un dispositif de traversée du lac. Pour le DI, il est important de maintenir le

trafic routier sur cet axe pour pouvoir pacifier les quartiers environnants. À court terme, le trafic devrait rester comme tel, même si la perspective du Léman Express fin 2019 devrait avoir des effets bénéfiques sur la diminution du trafic. Un commissaire comprend donc que la piétonisation de la rade n'aura pas lieu. M. Messenger estime qu'il y a d'autres moyens de favoriser l'accès aux piétons autour de la rade, par exemple en donnant plus de temps de feux piétons sur les heures où la circulation est plus faible. Un commissaire aimerait savoir si les quais sont sous la responsabilité du Canton. M. Messenger note que les quais sont gérés par la Ville. Le président intervient pour revenir sur la question du Léman Express, et note que certains habitants de France voisine ont déjà annoncé qu'ils continueraient à utiliser leur véhicule personnel, le temps de transport avec le Léman Express n'étant pas assez court. M. Messenger observe qu'Annecy est effectivement le point le moins bien connecté du réseau, même si des améliorations sont produites du côté français. En revanche, Annecy n'est pas l'unique point desservi par le réseau, et note que le Léman Express sera le moyen le plus évident pour se déplacer pour d'autres communes desservies par le réseau. Il est important que le réseau routier ainsi libéré ne soit pas un appel d'air pour la mobilité automobile, mais soit désormais utilisé par les acteurs économiques qui en sont tributaires et permette de renforcer les transports publics et la mobilité douce. Un commissaire note que ce type d'opérations devrait diminuer la pollution pendant la journée, mais se demande si cette pollution est vraiment diminuée ou si elle est simplement déportée vers d'autres secteurs de la Ville. M. Messenger répond que des données doivent exister sur le sujet, et rappelle qu'il va fournir des chiffres sur la fréquentation automobile pendant ce type d'opérations. En revanche, il faudrait voir quelle est la pollution produite durant ces journées. Un commissaire rappelle qu'à Genève, en 2019, huit dépassements de plus d'une heure des limites légales de taux de pollution de l'air (taux de particules fines notamment) ont été observés. Il est donc étonnant de voir que la position du Canton est aujourd'hui de dire qu'il participerait financièrement de moindre manière à une telle opération, alors que les bénéfices sur la santé lors de ces manifestations en valent la peine et qu'ils vaudraient pour l'ensemble de la population genevoise. M. Messenger rappelle que le Canton s'associerait en tant que partenaire de l'événement. En ce qui concerne la question de la pollution, M. Messenger rappelle que le trafic au centre-ville sera restreint durant les périodes de pic de pollution, et ce dès début 2020, grâce à un système de macarons. Un commissaire revient sur les mesures préconisées par le plan climat cantonal 2018-2022 (volet 21), et souhaite savoir quel type de mesures d'accompagnement le Canton pourrait mettre en œuvre pour limiter le report du trafic sur d'autres axes routiers (exemples: limitations de vitesse à 80 km/h sur l'autoroute, gratuité des transports publics, etc.). M. Messenger note que tout peut être envisagé, mais que cela dépend de l'offre financière proposée. Un commissaire aimerait une précision sur le macaron mentionné par l'auditionné. M. Messenger explique que des macarons

seront mis en place pour les véhicules en fonction de leur niveau de pollution, pour limiter leur accès au centre-ville durant les pics de pollution.

Le président remercie M. Messenger pour sa présentation et lui donne congé.

Audition de M^{me} Christine Camp, cheffe de service et commandante du Service de la police municipale

Le président souhaite la bienvenue à M^{me} Camp et l'invite à entamer sa présentation auprès de la commission. M^{me} Camp rappelle que les demandes pour l'organisation d'une manifestation se font au guichet universel de l'Etat, en présentant un concept de sécurité, un concept de circulation et un concept sanitaire en fonction de l'événement. À la suite de cela, c'est le DSES qui prend position sur la faisabilité de cette manifestation. En cas d'accord, c'est la police cantonale et le médecin cantonal qui valident les concepts présentés. Parallèlement, il faut également penser qu'en raison de menaces internationales, la Brigade de la sûreté intérieure (BSI) se charge d'évaluer les risques que peut présenter cette manifestation. En fonction du risque, des mesures architectoniques peuvent être mises en place, et/ou le déploiement de personnel armé. La police municipale apporte son soutien à la police cantonale en lui mettant à disposition certains effectifs en fonction de ses possibilités. M^{me} Camp rappelle que pour l'édition s'étant déroulée en 2016, 30 personnes avaient été mobilisées pour la circulation, dont 6 APM. En partant du principe d'un engagement allant de 8h à 18h, l'engagement réel pour la police municipale serait de 5h30 à 21h, en raison des préparatifs le matin (fermeture du périmètre avec les moyens architectoniques par phases, enlèvement de véhicules, etc.) et de la réouverture du secteur le soir (enlèvement des moyens architectoniques par phases, nettoyage de la chaussée par la Voirie-Ville propre, etc.), soit un engagement total de 15,5h. Le risque est que des événements connexes aient lieu le même jour, par exemple des votations, qui demandent une importante mobilisation de l'effectif de la police municipale pour récupérer les urnes. D'autres événements, comme La ville est à vous, requièrent la présence de la police municipale dans le cadre de sa fonction principale de police de proximité. Une multitude d'événements connexes rend difficile la mise à disposition de personnel à la police cantonale, le service ne pouvant pas reprendre des agent.e.s en congé. Le dimanche, la police municipale dispose en général de 18 unités, réparties sur la tranche horaire 6h-24h. Si elle doit assurer cette mission d'appui à la police cantonale, il lui faudra reprendre du personnel en congé, ce qui est possible en prévenant le personnel au moins deux semaines à l'avance. Onze heures de repos doivent être prévues entre la fin de service et la reprise. Il faut compter en moyenne 48 francs de l'heure par agent-e, et pour couvrir 15,5 heures d'engagement en tenant compte des relèves, le coût total moyen du personnel serait de 37 200 francs, soit un taux horaire de 2400 francs. Si le Conseil administratif décidait de ne pas payer les agent.e.s, environ 1000 heures

seraient alors à rendre au personnel. À titre de comparaison, les agent.e.s de sécurité privée sont à environ 50 francs de l'heure, ce qui représentait un coût total de 38 750 francs, soit une somme relativement proche de celle requise pour la police municipale. Si du personnel de la PCi effectuait cette tâche, en tenant compte du fait que la demande doit parvenir une année à l'avance, le coût total serait de 12 000 francs, ce qui serait plus rentable pour la Ville, sachant que le coût pour un milicien se monte à 60 francs pour un engagement de 4 heures.

Questions des commissaires

Un commissaire note que la présentation de M^{me} Camp permet de ramener la réalité des horaires, les coûts engagés. Le conseiller municipal souhaite savoir si ces coûts peuvent être amoindris ou du moins compressés, par exemple avec une diminution du personnel. Un commissaire note également que la création d'événements est limitée en Ville en raison d'un nombre d'APM peut-être insuffisant, et souhaite savoir comment le service compte faire face à de futures créations d'événements. M^{me} Camp répond qu'en ce qui concerne la première question, la marge de manœuvre serait de fournir moins de personnel à la police cantonale, ce qui augmenterait les coûts au niveau de la police cantonale. En revanche, certains standards existent, comme un contrôle systématique des rues adjacentes et le respect des normes de sécurité, ce que seul un personnel formé peut faire. La seule façon de compresser les coûts serait d'engager la PCi. Pour la deuxième question, la marge de manœuvre est plus compliquée et cela n'est pas dû à la police municipale, car n'importe quel organisateur a de la peine à organiser un événement en raison de normes de sécurité toujours à la hausse. Pour la police municipale, si un événement imprévu venait à se produire pendant la manifestation demandée par la motion, il serait compliqué de quitter la manifestation pour se rendre ailleurs. Certaines missions des APM péjorent leur rôle de police de proximité, et devraient rester dans le giron de la police cantonale, par exemple la gestion de la circulation routière, très gourmande en personnel.

Un commissaire constate également que les coûts sont élevés, si l'on garde le même schéma que l'édition de 2016, alors même qu'il n'y a pas de manifestation à proprement parler, simplement une libération de l'espace. Cela dit, le périmètre étant connu, le conseiller municipal se demande pourquoi la Ville ne pourrait pas installer des bornes à l'entrée de ces axes, afin de sécuriser et fermer le périmètre sans demander de personnel, d'autant plus si la manifestation a lieu tous les mois. M^{me} Camp note que la sécurité se joue sur trois zones: la zone de la manifestation, la zone autour de la manifestation et la zone plus large des déviations. La proposition du commissaire pourrait être envisageable, mais il s'agirait de savoir si ces bornes peuvent résister à des charges ou attaques de type «bélier» de camions ou

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

autres. Il faudrait également voir si la police cantonale accepterait de remplacer du personnel par des bornes. Le conseiller municipal rappelle qu'un tel système existe déjà dans le quartier des organisations internationales.

Un commissaire se réjouit des propos de M^{me} Camp à propos des missions de la police municipale, et note qu'elles font écho aux différentes motions actuellement traitées par le Conseil municipal concernant la requalification des missions de la police municipale. Le conseiller municipal souhaite savoir si la police municipale, dans le cadre du budget 2020 actuellement annoncé par le Conseil administratif, dispose d'effectifs suffisants pour assurer les manifestations à venir (notamment si les douze dimanches sans voiture étaient décidés). M^{me} Camp rappelle qu'aucun poste budgétaire supplémentaire n'est à la disposition de la police municipale, mais qu'avec l'effectif actuel, le service arrive à remplir ses missions. En revanche, il faut s'assurer que la police municipale puisse continuer à assurer ses missions de base, sans être péjorées par les missions ad hoc de renfort à la police cantonale. Un commissaire souhaite savoir si la police municipale a le droit de ne pas répondre aux demandes de soutien de la police cantonale. M^{me} Camp rappelle que le service n'est pas obligé de fournir du personnel à la police cantonale, et qu'en cas d'impossibilité, le service n'en fournit pas. En revanche, si le Conseil d'Etat émet un arrêté, alors la police municipale est obligée de fournir le personnel demandé.

Le président revient sur la question de l'effectif et souhaite savoir si deux dimanches par an sans voiture seraient plus faciles à gérer en termes d'effectif pour la police municipale. M^{me} Camp répond que le dimanche est toujours un jour problématique en raison de l'effectif plus faible, et que c'est la tenue d'événements connexes qui rend la gestion de l'événement plus compliquée. Cela dit, deux dimanches par an, pouvant être mis en place de façon libre, seraient évidemment plus faciles à organiser, les événements connexes pouvant alors être évités. Une commissaire se trouve stupéfaite de cette augmentation de l'activité de la police pour des questions de circulation, et se pose la question de la pertinence d'un tel dispositif sécuritaire, dispositif pouvant s'avérer menaçant. Une commissaire rappelle que l'idée est d'inviter les gens à descendre dans la rue, et non pas à augmenter le dispositif sécuritaire et la présence de voitures dans cet espace. M^{me} Camp comprend l'argument de la conseillère, mais rappelle qu'au moment où un rassemblement a lieu, des normes de sécurité doivent être appliquées, faute de quoi l'Etat ou la Ville pourraient être tenus responsables, en cas d'événements tragiques. Même si aucun aspect festif n'est organisé conjointement, il s'agit tout de même d'une privatisation de l'espace public, nécessitant donc des normes de sécurité.

Une commissaire souhaite savoir si le dispositif de sécurité est imposé par la Confédération. M^{me} Camp répond que selon les manifestations, les normes de

sécurité sont plus souples, notamment sur de plus petits périmètres. Elle rappelle que c'est la BSI qui est en charge d'évaluer la menace. Pour un périmètre aussi large que celui de la rade, des normes de sécurité importantes, avec probablement port d'arme et gilets lourds, sont obligatoires. Un couloir de sécurité pour les secours doit également être prévu, avec un encadrement sécuritaire. Un commissaire se demande si l'armement permettrait à la police municipale de faire des économies. M^{me} Camp invite le conseiller à poser la question à son magistrat. Un commissaire souhaite savoir quels sont les moyens en termes de caméra vidéo par rapport à des manifestations comme celle discutée ce soir. M^{me} Camp n'a pas connaissance de tous les emplacements de caméras sur ce territoire, mais ils sont effectivement relativement nombreux. Depuis le PC de la police cantonale, il est possible de réarticuler l'engagement au fur et à mesure, si l'on constate par exemple que certaines zones sont plus occupées que d'autres. Les APM n'ont cependant pas accès aux images fournies par ces caméras, seul.e.s les employé.e.s de la DPBA en ont le droit. Un commissaire souhaite savoir ce qui se passerait si la police municipale venait à reprendre des agent.e.s alors même que des événements connexes se produisent. M^{me} Camp note que l'on ne peut pas rappeler des personnes en congé le jour même. La police municipale n'est pas une police qui fonctionne 24h/24, et la prévision assez large est donc essentielle lors de la planification d'engagement en lien avec des événements. Le président résume donc l'intervention de M^{me} Camp en notant que la police municipale répond à des normes fédérales de sécurité auxquelles elle ne peut pas déroger.

Le président remercie M^{me} Camp pour sa venue à la commission et lui donne congé.

Audition de M. René Desbaillets, président de l'ACS Genève

Le président souhaite la bienvenue à M. Desbaillets, qui se présente devant les membres de la commission en indiquant qu'il est président de l'ACS Genève, membre du comité de RouteGenève (regroupement du TCS, de l'ACS, de l'UPSA et de l'ASTAG). Il entame sa présentation au sujet de la M-1175 en notant que cette motion a été déposée en 2015. Il remarque qu'il est fait mention des trois dimanches sans voiture en 1973, et estime cet argument plus «expérimental», ces événements ayant simplement eu lieu en raison d'une pénurie de pétrole. La situation a changé depuis, les citoyens genevois ayant voté en 2016, à 68%, la LMCE. La motion examinée aujourd'hui concerne principalement la rade, soit l'axe lacustre, ce qui entre en contradiction avec la LMCE, qui dit en son article 2 que l'axe lacustre devrait être maintenu comme une voie de moyenne ceinture en attendant la réalisation d'une traversée du lac. Cet axe lacustre est amélioré, notamment grâce à des travaux sur la rive droite qui ont permis de donner des axes distincts pour les piétons, pour les cyclistes et pour les automobilistes. La circulation va donc être facilitée sur ce U lacustre, à l'exception du pont du Mont-Blanc,

pour lequel un projet de passerelle était censé être mis en place (le président précise que ce projet est actuellement traité par la CTC). La demande de fermeture de l'axe lacustre est donc contraire à ce que stipule la LMCE, pourtant largement acceptée par le peuple.

Des parkings seraient bloqués, l'accès à certains objets touristiques serait bloqué, ce qui ne bénéficierait pas à la dimension internationale de Genève.

Questions des commissaires

Un commissaire se demande si ce type de motion n'est pas une attaque contre les voitures plutôt qu'une réelle lutte contre les émissions de CO₂, et s'il n'existerait pas des moyens plus efficaces de lutter contre le problème. M. Desbaillets rappelle qu'en 2015, lorsque l'on commençait à parler des problèmes d'émissions de CO₂, il était membre d'Écologie libérale, avec des propositions pour limiter les émissions de CO₂. Il note qu'une voiture arrêtée pollue beaucoup plus qu'une voiture en train de rouler. M. Desbaillets précise à nouveau que cette motion est contradictoire avec la volonté populaire exprimée en 2016. Il rappelle que lors des premières attaques contre l'automobile dans les années 1980, les véhicules s'étaient adaptés aux nouvelles technologies, et qu'il est donc évident que les véhicules vont continuer à évoluer. Une motion déposée en 2015 ne prend pas en compte les nouveaux moteurs développés depuis. Un commissaire note que cette motion a avant tout une visée éducative, notamment sur le lien entre émissions de CO₂ et santé, et que les problèmes environnementaux doivent être abordés d'une manière ou d'une autre. Un commissaire souhaite alors savoir si l'auditionné peut penser à une solution concrète autre que celle proposée par la motion. M. Desbaillets répond que le plus concret serait pour lui la traversée du lac, seule solution pour sortir les voitures de la Ville. Le flux automobile est très sensible au moindre blocage, et la fermeture des principaux axes risque d'augmenter la présence des voitures dans les quartiers limitrophes de la rade. Une commissaire s'étonne que pour douze dimanches, le dimanche étant par ailleurs un jour de faible fréquentation, la circulation réduite puisse impacter à un tel point le flux automobile du canton. M. Desbaillets répond que Genève doit garder sa dimension internationale. De nombreux touristes arrivant le dimanche seraient gênés pour accéder au centre-ville. D'autre part, le risque est que trop de manifestations aient lieu en même temps et que cela finisse par nuire au tourisme en Ville.

Le président note que l'idée de cette motion est de rendre aux piétons les quais, afin de ne pas être agressés par les véhicules automobiles. Or, l'une des premières libertés de la démocratie est celle de la mobilité. Le président se demande si cette motion ne brime finalement pas la liberté de mobilité des citoyens. Le président demande alors à M. Desbaillets si l'on ne pourrait pas plutôt retenir le nombre

de deux dimanches par année, de préférence en été, organisés de façon à ne pas déstabiliser d'autres événements. M. Desbaillets note que ces deux dimanches existent déjà dans l'année avec des événements incontournables. Mais le problème reste le même, Genève ne dispose pas de périphérique, contrairement à d'autres villes de la même dimension. Le peuple a voté la LMCE en attendant un périphérique, et l'axe lacustre est devenu la voie à privilégier et à éviter d'encombrer. La Ville doit se mettre à la place des communes rurales, alors même que beaucoup de commerces mettent la clé sous la porte par défaut de fréquentation. Il est important de pallier face à la montée des surfaces commerciales de France voisine, très facilement accessibles pour les voitures. Pour M. Desbaillets, l'axe lacustre doit rester une voie principale, et ne doit pas être fermé. Il faudrait plutôt envisager la fermeture d'autres rues, par exemple la rue du Rhône.

Un commissaire regrette le peu d'ouverture de M. Desbaillets sur cette motion et sa non-entrée en matière consistant à refuser tout dimanche sans voiture. Alors que M. Desbaillets met en avant la LMCE, un commissaire rappelle que les citoyens genevois ont non seulement voté pour cette loi mais qu'ils ont également élu des pouvoirs législatifs ayant décrété l'urgence climatique, ratifiée à la fois par le parlement cantonal et le Conseil municipal de la Ville de Genève. Cette urgence climatique devrait prévaloir en termes de priorité politique et juridique puisqu'elle traduit l'article 19 de la Constitution genevoise qui stipule que les citoyens ont le droit à un environnement sain. Or, on sait aujourd'hui que 32% de la pollution aux particules fines proviennent du trafic autoroutier et que 37% de l'origine des oxydes d'azote proviennent aussi du trafic autoroutier. Au final, le parc automobile genevois est responsable de près d'un tiers de la pollution du canton. Le droit au libre choix de transport ne peut pas s'opposer ni prévaloir sur le droit à un environnement sain. Si l'on reprend la LMCE, on y trouve des principes d'organisation et cent mesures d'accompagnement préconisés par l'ancien DETA devenu le Département des infrastructures (DI). En ce qui concerne l'hyper-centre-ville, la priorité est donnée à la mobilité douce, à la piétonisation et à la pacification des espaces («la priorité aux modes doux et transports publics par des mesures portant principalement sur la piétonisation et la pacification des espaces»).

Un commissaire demande alors à M. Desbaillets s'il est prêt à accepter d'autres mesures d'accompagnement, notamment des mesures éducatives, dans le cas d'une adoption de cette motion par la Ville. M. Desbaillets rappelle qu'il est venu parler de l'interdiction de véhicules sur l'axe lacustre. D'autre part, il rappelle que les émissions de CO₂ émises par les avions ne sont pas comptabilisées, ces émissions étant produites par des étrangers, et donc non comptabilisées. La première chose à faire serait alors de soutenir la taxe sur les billets d'avion, soutenir la loi sur un contrôle démocratique de l'aéroport, se demander pourquoi des compagnies peuvent multiplier les allers-retours quotidiens. La priorité serait

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

donc les avions avant les voitures. M. Desbaillets note ensuite que si l'on interdit l'accès aux voitures, les Genevois, notamment celles et ceux vivant dans les communes rurales, iront faire leurs achats en France (aujourd'hui estimée à 1 million d'achats par an), avec les risques économiques qui s'ensuivent, sans diminuer aucunement les émissions de CO₂. D'autre part, il faut également réfléchir aux importations, qui pèsent lourdement sur les émissions de CO₂. Douze dimanches sans voiture ne feraient que reporter des effets négatifs sur l'extérieur du canton. La création de bonnes zones piétonnes serait une bonne idée, mais trop de places de parc sont supprimées à Genève. Un commissaire note que les parkings à Genève sont vides le dimanche. Un commissaire note donc que M. Desbaillets n'est pas prêt à aller dans le sens de la motion ni à faire quelque concession. L'auditionné rappelle qu'il est l'un des responsables de la poursuite de la ligne de RER jusqu'à Satigny, permettant ainsi une autre mobilité dans le Mandement. Interdire n'est donc pas la solution selon lui. D'autre part, la plus grosse augmentation des immatriculations se fait parmi les artisans, qui ont toujours besoin de livrer, et qui ne peuvent pas se passer de leur véhicule pour cela.

Un commissaire revient sur la motion, et note que les dimanches sont des jours suscitant peu d'activité économique. Le blocage de l'axe lacustre permet d'éviter aux Genevois d'aller faire leurs courses en France. Pour un commissaire, cette motion peut donc présenter des aspects intéressants, même si elle ne règlera pas le problème du CO₂. Le conseiller note que l'auditionné a insisté sur l'aspect international de Genève, et se demande si cette fermeture ne serait pas au contraire un atout pour Genève. Cette plus-value touristique pourrait donc être un attrait, avec la possibilité d'organiser des événements autour de cette fermeture de la rade.

Un commissaire aimerait savoir quel est le degré d'ouverture de M. Desbaillets sur une priorité aux piétons et une vitesse réduite pour les véhicules, au lieu d'une fermeture de la rade. M. Desbaillets répond que tous les feux de circulation du quai Gustave-Ador vont être programmés afin de créer une onde verte pour la fluidité du trafic. Cela dit, des véhicules roulant moins vite polluent plus. D'autre part, si les Genevois pourraient être au courant d'une telle organisation, elle risquerait de perturber les touristes. Un commissaire rappelle qu'il avait demandé au motionnaire lors de sa venue à la commission s'il pouvait envisager que les dimanches sans voiture puissent être associés à des dimanches où avaient déjà lieu d'autres événements. Or, M. Gomez souhaitait plutôt que ces dimanches soient dissociés d'autres événements. Pour un commissaire, il s'agit d'une motion déguisée pour être contre l'utilisation de la voiture.

Un commissaire note que l'auditionné a rappelé le caractère touristique de Genève, et donne l'exemple de la Ville de Paris qui a piétonnisé ses quais durant l'été pour y installer des plages, des buvettes, des animations. M. Desbaillets note que Paris dispose de deux giratoires permettant de faire le tour de la cité, et que les quais de la Seine ne sont pas des voies de circulation prioritaires. Tant qu'il

n'y aura pas de traversée en amont du pont de Mont-Blanc, la rade ne pourra pas être fermée sans répercussions sur l'économie genevoise. L'absence de périphérique redirige les automobilistes vers les communes rurales au lieu de les inciter à adopter d'autres moyens de mobilité.

En l'absence d'autres questions, le président remercie M. Desbaillets pour sa venue à la commission et lui donne congé. Le président remercie les membres de la commission pour leur présence et lève la séance.

Séance du 10 octobre 2019

Audition de M. Matthieu Jotterand, membre du bureau de l'association Transports et environnement (ATE)

M. Jotterand rappelle que l'ATE défend une mobilité durable et responsable, axée sur la mobilité douce et les transports publics. L'ATE est donc évidemment favorable à une telle motion. Durant la seconde moitié du XX^e siècle, un modèle tout voiture a été développé en ville, avec la suppression d'un réseau de tramways dense. Or, le modèle de la voiture individuelle pour tous ne fonctionne pas dans une agglomération de 500 000 habitants. Il est important pour le rayonnement de Genève, pour le confort et la qualité de vie des habitants de développer la ville sur des modèles progressistes, et non pas sur des modèles appartenant au passé. D'autres villes en Europe ont déjà procédé à la piétonisation de certains axes les dimanches, voire de façon permanente, comme à Bruxelles. Il est aussi possible de citer l'exemple de Rio de Janeiro, où les avenues le long des principales plages sont fermées à la circulation. Actuellement à Genève, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la saturation de l'espace sont autant de problèmes causés par la circulation routière. Au XX^e siècle, la ville a donc été construite par et pour des automobilistes, avec peu de possibilités pour les piétons. Les besoins et les envies ont pourtant changé. Il faut par ailleurs noter qu'un plan piéton a été voté en 2004, bien que très partiellement réalisé, avec quelques ratés comme le quai des Bergues. Un plan directeur communal mentionnait l'horizon 2010 pour un nouveau plan piéton, ce qui n'a pas non plus été réalisé. L'espace pour les piétons n'est donc actuellement pas suffisant, bien que la moitié des ménages de la Ville ne possèdent aujourd'hui pas de voiture. L'aménagement de l'espace uniquement basé sur l'automobile est discriminant, alors que la mise en place d'espaces piétons profite à l'ensemble de la population. Une piétonisation de l'espace public est bénéfique sur plusieurs aspects, à commencer par la question de la santé, qu'elle soit individuelle ou publique (moins de pollution, moins de nuisance sonore). En ce qui concerne d'ailleurs les nuisances sonores, Genève ne respecte toujours pas les normes de protection fédérales. Des mesures doivent là aussi être prises. Au niveau de l'environnement, le centre-ville est la zone la plus polluée du canton, le trafic autour de la rade y contribuant en bonne partie. D'autre part,

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

il est important de rappeler que la marche à pied ne coûte rien, et permet de profiter de l'espace public, notamment des nouveaux aménagements autour du lac à l'instar de la nouvelle plage des Eaux-Vives. La piétonisation représente aussi un confort en termes de sécurité, notamment pour les familles. Étant donné que les travailleurs ne sont pas sur la route le dimanche, et que les personnes circulant en voiture le sont majoritairement pour des loisirs, il serait intéressant d'accorder la priorité aux piétons et aux cyclistes. Il faut noter qu'il existe des alternatives pour se rendre en ville sans voiture, notamment grâce au réseau de transports en commun performant du canton. Pour les automobilistes les plus concernés, il faut rappeler la mise en place du Léman Express dès le mois de décembre. Avec la mise en place de ces dimanches sans voiture, toute la population pourra profiter de la rade librement, en toute sécurité, pour organiser des activités différentes et se réappropriier l'espace public. En conclusion, l'auditionné rappelle que l'ATE soutient pleinement cette mesure.

Questions des commissaires

Le président souhaite savoir si deux dimanches pourraient suffire comme ballon d'essai pour cette mesure, au lieu de douze dimanches par année, et si cette manifestation pourrait avoir lieu dans un autre endroit de la Ville, par exemple aux Pâquis. M. Jotterand répond qu'il serait favorable à une réappropriation de l'espace public dans d'autres quartiers, mais note que la rade a un potentiel nettement supérieur à celui de rues annexes. La rade possède un panorama connu à l'international et un environnement très agréable, qui le serait d'autant plus sans trafic automobile. L'auditionné retourne la question du président, en se demandant pourquoi ne pas appliquer cette mesure à tous les dimanches de l'année. Selon lui, le chiffre de douze dimanches par année constitue déjà un ballon d'essai.

Un commissaire revient sur les auditions précédentes en les faisant dialoguer avec la présente audition, et note que le précédent auditionné avait estimé qu'une telle mesure pourrait représenter un report du trafic automobile sur d'autres axes routiers comme l'autoroute.

Un commissaire souhaite savoir quelle est l'opinion de l'ATE sur le sujet. M. Jotterand explique que le trafic pourrait tout à fait être reporté sur le pont de la Coulouvrenière, sans créer de congestion dramatique et de hausse du bilan carbone. En revanche, l'idée ne serait pas forcément de reporter le trafic ailleurs, mais de le diminuer, notamment avec la promotion d'autres moyens de transport durant ces journées. En effet, la fermeture d'axes montre plutôt un repli de la part modale automobile qu'un report complet.

Un commissaire note qu'une autre critique formulée était celle du bénéfice commercial, les commerçants étant apparemment péjorés par des piétonisations de l'espace public. Il souhaite savoir si l'ATE dispose d'exemples pouvant contredire

ces allégations. M. Jotterand répond en préambule que les commerçants touchés le dimanche seront principalement des commerces alimentaires, qui seront gagnants dans ce type d'événements. Pour ce qui est des autres jours de la semaine, il se trouve que les commerçants ont tendance à surestimer le nombre de personnes venant en voiture faire leurs achats. À Bruxelles, les commerçants pensaient, avant la piétonisation, que 60% de leurs clients venaient en voiture. Suite à une étude, il s'est avéré que ce chiffre était plutôt de 15%. Des exemples ont montré que la piétonisation, bien faite, avait tendance à faire augmenter le chiffre d'affaires des commerçants.

Une commissaire note que la zone piétonne de Bordeaux fonctionne effectivement bien, mais que six parkings sont situés à proximité. En revanche, lors de la mise en place de cette zone piétonne, un grand nombre de commerces ont fermé et ont été remplacés par d'autres.

Une commissaire souhaite savoir quelles mesures seraient prévues pour les personnes à mobilité réduite, notamment en termes d'accès à la manifestation, cette partie de la population ayant une utilisation des transports en commun réduite. M. Jotterand note qu'il n'a pas travaillé sur la question des personnes à mobilité réduite mais que des dérogations seraient envisageables pour les personnes ayant des difficultés à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture, ces dérogations étant d'ailleurs potentiellement mentionnées par la motion. L'ATE estime que l'inclusion des personnes handicapées est importante dans un plan de mobilité, et M. Jotterand note que la piétonisation rendrait plus agréable le passage des personnes à mobilité réduite sur la rade. Pour revenir sur l'exemple de Bordeaux, l'auditionné rejoint la commissaire sur ses propos, et note qu'une piétonisation efficace doit s'accompagner de mesures qui permettent de la rendre effective.

Par rapport à des faillites de commerces, un long temps de travaux avait pu causer des difficultés pour les commerçants. Mais il faut garder à l'esprit qu'en France, on observe un grand nombre de zones commerciales en dehors des villes, qui font périlcliter les commerces urbains.

Une commissaire revient sur la question du bilan carbone, et note que M. Jotterand a déclaré dans sa présentation que le centre-ville de Genève était l'une des deux zones les plus polluées du canton avec l'aéroport. La commissaire souhaite savoir si l'ATE a lancé des initiatives pour faire face à cette pollution automobile, rappelant que le Conseil fédéral avait déjà par le passé souhaité restreindre l'accès à des voitures polluantes. M. Jotterand rappelle que l'ATE a contribué à lancer l'initiative pour un pilotage démocratique de l'aéroport. Malheureusement, le Grand Conseil lui oppose un contre-projet vidé de la substance initiale. En revanche, l'ATE Genève n'a pas récemment lancé d'initiatives à proprement parler, mais fait tout ce qu'elle peut pour encourager les élu-e-s à agir dans ce sens.

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

La commissaire note par la suite qu'en tant que commerçante, elle ne pourrait pas livrer sa marchandise en transports publics. En revanche, elle possède un véhicule professionnel aux dernières normes européennes anti-pollution. La commissaire explique qu'elle travaille sur le marché de Plainpalais le dimanche, et constate qu'un blocage de la circulation dissuaderait la population de se rendre au marché, et la pousserait à se rendre en France.

Un commissaire rappelle que la motion réclame précisément douze dimanches sans voiture par an, et que le coût estimé pour ces manifestations est effectivement de 200 000 francs par manifestation, en raison d'un coût de sécurité important. Le commissaire trouve ces dimanches sans voiture intéressants, mais se demande si une telle dépense en vaut vraiment la peine. Le commissaire note que cette motion propose uniquement une mesure provisoire, qui ne résoudrait pas le problème le reste du temps. Le conseiller se demande alors s'il n'existerait pas d'autres solutions, moins ponctuelles, et donc moins coûteuses. M. Jotterand répond que les coûts devraient être évalués de façon plus précise par la police, mais que le coût annoncé semble effectivement très élevé et extrapolé d'autres manifestations pas entièrement comparables. En ce qui concerne d'autres possibilités, il n'existe pas de mesures de piétonisation gratuites. Même si de tels événements représentent un coût, il est important de permettre à la population de se réappropriier l'espace public.

Un commissaire rappelle que douze dimanches sont concernés, mais se demande si en hiver, ces manifestations pourraient tout de même attirer la population. M. Jotterand note que l'on peut par exemple imaginer un dimanche enneigé sans voiture tout à fait agréable pour la population. D'autre part, rien n'empêche la Ville de mettre en place ces dimanches à d'autres moments qu'en hiver.

Une commissaire souhaite savoir quelle est la vision de l'ATE pour une mobilité plus équilibrée entre automobilistes et piétons. M. Jotterand rappelle que l'ATE veut mieux partager l'espace public entre les différents modes de transport, sans nécessairement retirer les voitures de la route. La commissaire note que ces dimanches peuvent recouvrir une dimension sociale, de création de lien. M. Jotterand partage ce constat, et trouve que les familles seraient plus à l'aise dans des espaces piétons, plus accueillants. La commissaire souhaite savoir si l'auditionné estime que la rade est un bon endroit, malgré sa forte privatisation, ou si un autre lieu conviendrait également. M. Jotterand note que la rade est un endroit symbolique, avec une vraie valeur ajoutée par rapport à une rue piétonnée dans un quartier moins fréquenté.

Pour revenir sur la question des coûts, un commissaire souhaite savoir si des études sont parlantes en termes de bénéfices/économies sanitaires. M. Jotterand répond que le trafic automobile est nuisible pour la santé, et que les coûts qui en résultent sont extrêmement importants. Il est cependant difficile de chiffrer

à l'année. Le commissaire souhaite ensuite savoir si l'ATE fait un lien entre les dimanches sans voiture et un rééquilibrage de l'application disproportionnée de la LMCE. M. Jotterand note que l'application de cette loi devrait être pérenne, alors que la motion M-1175 met en avant des actions ponctuelles de sensibilisation.

Une commissaire note qu'elle souhaiterait amender cette motion pour réserver ces dimanches aux piétons uniquement, et ce sans la présence d'aucun véhicule, y compris les vélos, les trottinettes, les patins à roulettes. M. Jotterand répond qu'il ne s'y opposerait pas dans l'absolu, le trafic automobile créant des nuisances nombreuses. En revanche, interdire l'accès aux vélos serait peu pertinent, au vu des faibles nuisances créées par les vélos. La commissaire souhaite donc savoir si l'ATE verrait un inconvénient à cet amendement. M. Jotterand ne verrait pas l'intérêt d'un tel amendement, mais note qu'il ne poserait sûrement pas de problème majeur.

Le président donne congé à M. Matthieu Jotterand et le remercie pour sa venue à la commission.

Le président rappelle que la validation d'une manifestation sur le domaine public est de la compétence du Canton, et non pas de la Ville. Le DSES risque de ne pas valider ou de fortement limiter le nombre annuel d'événements. Le président souhaite alors savoir s'il ne serait pas possible de commencer par un ballon d'essai d'un ou deux dimanches sans voitures par année. Une commissaire revient sur les chiffres avancés par un commissaire. Elle rappelle que les pertes au niveau de la TVA sur le canton de Genève sont de 1 600 000 000 de francs. D'autre part, une commissaire constate que des auditions supplémentaires ont été demandées, et note que son groupe souhaite réellement avoir connaissance de ces détails supplémentaires avant de procéder au vote. C'est pour cela que ce parti insiste à nouveau sur l'audition de M. Poggia. Le président rappelle que le Conseil d'Etat a déjà refusé l'audition de M. Poggia, par le biais d'un courrier transmis à la commission. La commissaire constate qu'en tant que présidente de commission, elle a déjà reçu des membres du Conseil d'Etat, en passant par le Conseil administratif. Si la commission insiste pour demander à nouveau l'audition de M. Poggia, le président en fera la demande.

L'audition du conseiller d'Etat est acceptée à l'unanimité.

Une commissaire souhaite savoir sur quelle base le Canton pourrait interdire à la Ville d'organiser un tel événement. Le président répond que c'est dans la prérogative du DSES d'octroyer ou non l'autorisation de ce type de manifestations. La conseillère municipale répond que dans ce cas, la Confédération pourrait aussi décider d'interdire certaines manifestations.

Le président souhaite savoir quels sont les arguments à développer lors de l'audition de M. Poggia, si cette audition venait à être acceptée. Une commissaire

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

répond qu'il faut dire à M. Poggia que la CSDOMIC souhaite l'auditionner pour connaître le prix exact d'une fermeture de la rade, les obligations de la Ville concernant cette fermeture, les conditions posées par le Conseil d'Etat pour cette fermeture, le bilan tiré des précédentes éditions et les reports observés sur d'autres axes routiers.

Un commissaire note que la séance du 3 octobre a déjà apporté des réponses à toutes ces questions, et qu'elles se trouvent toutes dans le procès-verbal. Un commissaire partage ses propos et estime que M. Messenger représentait déjà le Conseil d'Etat. D'autre part, la venue de M. Poggia était liée à la question des APM, et non pas à la motion M-1175. Toutes les réponses nécessaires ont donc déjà été fournies. Le président entend les propos du conseiller, mais note que l'audition de M. Poggia ayant été votée, elle devra avoir lieu quoi qu'il en soit.

Une commissaire rappelle qu'il faut continuer à se concentrer sur cette motion, et que cette motion n'a pas été faite pour seulement un dimanche ou deux. La volonté d'origine était de douze dimanches par mois, et il faudrait s'y tenir. Un dimanche sans voiture par mois permet à la population, de façon régulière, de respirer et de profiter des points de vue de la rade, à pied.

Le président communiquera toutes ces raisons au Conseil d'Etat et verra si cette demande d'audition est acceptée cette fois-ci. L'objet restera en suspens jusque-là.

Un commissaire aurait souhaité qu'une analyse financière précise du coût des dimanches sans voiture soit effectuée par le département des finances de la Ville et celui du Canton, par le biais qu'une question écrite. Le président en fera la demande.

Un commissaire pense qu'il serait judicieux d'auditionner M. Barazzone sur la motion M-1175. Le président soumet cette proposition au vote, qui est acceptée à l'unanimité.

Séance du 28 novembre 2019

Le président souhaite que les commissaires établissent la liste des questions à éventuellement poser au représentant de l'Etat.

Le président note que le Conseil d'Etat ne semble pas vouloir autoriser M. Poggia à être auditionné par la CSDOMIC. La commission insistant sur ce sujet, le président souhaite alors connaître les motivations de la commission pour entendre un membre du Conseil d'Etat afin de les transmettre aux autorités cantonales. Un commissaire note que la commission aimerait entendre les positions de M. Poggia sur le sujet, ses positions politiques, ainsi que des réponses aux questions concrètes des commissaires. Un commissaire note que M. Dal Busco

s'est rendu hier à la CTC avec toute son équipe sans problème. Un commissaire trouve tout à fait étonnant que toutes les auditions sur le sujet aient été des auditions focalisées sur les chiffres. Il trouve également étonnant qu'il soit si difficile de connaître la position politique du Conseil d'Etat sur cette interdiction. Le commissaire regrette d'autre part le manque d'ouverture de la droite sur le sujet de l'interdiction ponctuelle de la circulation dans le centre-ville, alors même que d'autres municipalités de droite ont validé ce principe ailleurs en Europe. Le président entend donc que la commission veut entendre des positions politiques sur le sujet, ce que ne peut pas faire un employé de l'Etat.

Séance du 9 janvier 2020

Audition de M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif en charge du département de l'environnement urbain et de la sécurité (DEUS), accompagné de M. Jean-Baptiste Saucy, chef du service Logistique et manifestations, ainsi que de M^{me} Alexandra Lawi et M. Lucien Scherly, collaborateurs personnels

M. Barazzone rappelle qu'il ne vient pas donner la position du Conseil administratif sur ce principe mais des informations sur l'éventuelle implication des services municipaux dans la mise en place d'un tel projet. La gestion de la circulation sur les quais est une compétence exclusivement cantonale. Même si la motion préconise une collaboration entre la Ville et le Canton, cette mesure ne pourrait être autorisée que par le Canton. Cette motion impliquerait effectivement des coûts ainsi qu'une mobilisation des moyens humains dont dispose la Ville. Pour rappel, l'engagement des APM pour un dimanche sans voitures en 2016 avait représenté une dépense d'environ 37 000 francs, soit un tarif horaire de 2400 francs, comme l'avait déjà rappelé dans cette commission la commandante de la police municipale. Il faudrait donc multiplier ces coûts par douze pour ce qui est des coûts humains uniquement pour la police municipale, dans le cas où elle serait à nouveau sollicitée pour cette mission. D'autre part, le LOM devrait mobiliser des centaines de barrières Vauban, de tables, de bancs et trois toilettes chimiques, avec des dizaines d'allées et venues de camions pour installer puis récupérer ce matériel comme il l'a déjà fait lors des éditions précédentes. Tous les gestionnaires du domaine public seraient également mobilisés dans le cadre de ces manifestations, ce qui pourrait se faire au détriment d'autres événements organisés sur le territoire municipal. Au-delà de la question de la fluidité du trafic qui peut se poser durant certains mois, les quais restent un axe primaire de circulation. Il serait effectivement plus facile de fermer à la circulation certains quartiers. M. Barazzone se demande également si le succès serait au rendez-vous en hiver pour ce type de manifestations. Concernant les coûts, le total concernant les APM pour douze dimanches correspond à environ 444 000 francs. Sans compter les aménagements, notamment des vaubans, ou la location de toilettes.

Questions des commissaires

Une commissaire ne voit pas pourquoi fermer l'espace public au trafic automobile justifierait une augmentation du nombre de toilettes publiques. S'il existe un réel manque de toilettes publiques en Ville, ce manque est général, et non pas spécifique à des manifestations ponctuelles. M. Barazzone répond que les dimanches sans voiture attirent énormément de monde, parfois sur un mode festif. Cette augmentation de la population sur place justifie donc le déploiement d'un plus grand nombre de toilettes puisqu'il s'agit d'une manifestation en tant que telle. M. Saucy précise que les demandes de tables et de bancs augmentent également durant ces manifestations. Une commissaire constate qu'en relisant la motion, elle ne voit pas de demandes spécifiques pour organiser, en plus de la fermeture au trafic, une fête. Si l'on compare ces coûts à ceux mobilisés pour l'organisation du Salon de l'automobile, par exemple, ils apparaissent comme relativement peu excessifs. D'autre part, organiser ces dimanches dans un lieu où la circulation est forte est plus pertinent que dans des quartiers où la circulation est plus faible. M. Barazzone ne souhaite pas s'immiscer dans un débat de fond sur la mobilité, mais note que même sans le déploiement de toilettes supplémentaires, des coûts seraient quand même associés à la fermeture de rues, au déploiement des APM pour faire en sorte que les voitures ne puissent plus passer, etc.

Une commissaire souhaite avoir des précisions sur les coûts engagés. M. Barazzone rappelle le coût journalier de 37 000 francs pour l'engagement des APM, auquel il faudrait ajouter les milliers de francs engagés par le LOM. Le conseiller administratif note que ce ne sont pas les coûts en soi qui posent problème, mais plutôt la possibilité pour le LOM de mobiliser son personnel un grand nombre de dimanches à la suite, au détriment potentiellement d'autres manifestations. Un commissaire aimerait également des chiffres plus précis concernant l'implication du LOM. Lorsque le Canton avait été auditionné sur la question, le chiffre de 200 000 francs par dimanche avait été avancé, montant qui ne prenait pas en compte la participation de la Ville. M. Saucy donne deux exemples ayant eu lieu en 2017. Lors de la journée pour la mobilité douce, 26 415 francs avaient été déboursés, en comptant notamment 92 transports par camion. Autre exemple, la journée «sans ma voiture», avec une trentaine de transports par camion, avait représenté une dépense de 12 612 francs. Au-delà de ces chiffres, M. Saucy rappelle que le LOM dispose d'un nombre limité de collaborateurs et collaboratrices, bien que l'effectif soit renforcé durant la période estivale par des auxiliaires, où un grand nombre de manifestations ont lieu. Un commissaire estime que la Ville pourrait financer 80% de la manifestation. M. Barazzone note que cela serait tout à fait possible si c'est la volonté de ce conseil.

Un commissaire note que le magistrat mentionne un budget de 432 000 francs. Or, il rappelle qu'avec le budget municipal voté récemment, il n'y a pas de limitations. M. Barazzone répond que le problème ne serait effectivement

pas budgétaire, la Ville disposant d'un budget suffisant, mais plutôt humain. Les disponibilités du LOM sont limitées et le personnel ne peut pas être mobilisé en permanence. Les employé-e-s ne peuvent pas travailler tous les dimanches et doivent pouvoir disposer de temps de repos. Un commissaire souhaite par la suite savoir si un impact écologique a pu être calculé lors des précédents événements. M. Barazzone répond que le Canton était l'organisateur, et qu'il faudrait voir cela avec le Service de la mobilité, mais on peut aisément imaginer que le bilan était positif. Un commissaire constate que la motion interdit la circulation des véhicules dépassant les 20 km/h, ce qui exclut les vélos électriques. M. Barazzone répond que cela dépendra des règles de limitation fixées par le Canton. Un commissaire se trouve très surpris par la façon dont se déroulent les discussions autour de cette motion. Il entend les chiffres avancés par le conseiller administratif, ainsi que les possibles répercussions sur d'autres manifestations. Un commissaire rappelle que cette question, fondamentalement politique, est uniquement discutée en termes de gestion et de finances. Aucune proposition n'est faite en termes de calibrage, aucune proposition de changement de lieu n'est faite.

Un commissaire rappelle l'exemple de Bordeaux, souvent cité dans cette commission, qui a mis en place depuis longtemps ses douze dimanches sans voiture. Au vu de la situation écologique, ce projet ne semble pas recevoir l'attention qu'il mériterait. Un commissaire regrette la position du Conseil administratif, qui attend que le Conseil municipal se décide sur le sujet, alors même que le Conseil administratif dispose d'une large marge de manœuvre sur le sujet. M. Barazzone rappelle au commissaire que le Conseil municipal peut tout à fait demander au Conseil administratif une position politique, mais que cette demande devrait alors être faite au magistrat en charge de la mobilité, en l'occurrence M. Pagani. M. Barazzone s'est rendu à la CSDOMIC ce soir pour donner des éléments factuels sur l'organisation d'une telle manifestation, comme cela le lui avait été demandé par l'ancien président. M. Barazzone note cependant qu'il serait peu pertinent à son avis d'organiser cette manifestation l'hiver, où le succès serait moindre. Il faudrait plutôt envisager d'organiser ces journées sans voitures à des moments où la température est plus clémente et où les gens peuvent se balader sur les quais en favorisant la mobilité douce. Le Conseil administratif veut favoriser les projets concrets, qui favoriseraient au mieux la mobilité douce en Ville. Un commissaire est heureux d'entendre M. Barazzone sur ces questions, et souhaite savoir si le Conseil administratif serait prêt à revenir à la CSDOMIC pour expliciter ces projets. M. Barazzone propose à la commission d'inviter M. Pagani à la commission pour obtenir des réponses plus claires en lien avec les aménagements et la mobilité. Un commissaire rappelle que les Verts étaient au courant de l'impact financier d'une telle motion au moment de la déposer. L'idée était avant tout d'apporter une nouvelle culture de la mobilité et de l'appropriation de l'espace public. La question soulevée par cette motion n'est pas mathématique.

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

L'idée est d'habituer les Genevois-e-s à se déplacer différemment. Un commissaire aimerait plutôt se focaliser sur le bien-être apporté par de telles mesures, les exemples similaires ailleurs en Europe ayant montré les bienfaits pour la population, qu'il s'agisse de conséquences sur l'environnement ou sur la santé. Un commissaire aimerait savoir si le magistrat dispose d'informations sur ces possibles conséquences positives. M. Barazzone note qu'effectivement la pollution devrait diminuer, même si rien n'indique que le trafic automobile ne se déplacera pas sur d'autres secteurs de la Ville. Le dimanche, peu de commerces sont ouverts, ce qui risque d'être un obstacle à une possible augmentation des revenus des commerçants dans le cadre de ces journées. M. Barazzone comprend l'idée de régularité dans un tel projet, mais rappelle que les quais sont surtout empruntés par les personnes de passage. Les Genevois-e-s utilisent principalement les quais pour sortir de la ville, et non pas pour s'y promener, ce qui fait douter le magistrat sur les possibles retombés d'un tel projet. Les quais ne sont pas nécessairement le meilleur endroit à envisager pour une interdiction du trafic, il faudrait plutôt envisager des actions concrètes dans certains quartiers où il y a plus de vie.

Un commissaire souhaite savoir s'il y a une possibilité légale ou institutionnelle d'avoir une participation du Canton, de l'Association des communes genevoises (ACG) voire de la Confédération. M. Barazzone est presque sûr que la Confédération n'apportera pas de soutien financier. En revanche, des négociations sont possibles avec le Canton. Il faudrait cependant voir quels projets similaires sont déjà en cours au niveau du Canton. Le magistrat rappelle les coûts engagés pour une telle manifestation, et note que la Ville avait trouvé des financements auprès d'autres partenaires comme le TCS ou l'ATE. Un commissaire se demande si le magistrat serait plus ouvert au projet si la régularité était moindre, en partant par exemple sur une base de six ou sept dimanches par an. Le magistrat répond que cela serait effectivement moins coûteux et qu'il serait alors possible de mener une analyse sur les dates les plus propices pour organiser ces journées. Un commissaire rappelle que la commandante de la police municipale avait évoqué avec la commission que les effectifs étaient en flux tendu et que sa hantise principale était de devoir répartir les APM sur plusieurs manifestations simultanées, en plus de leur mission de police de proximité. Le conseiller municipal se demande, si ces douze dimanches sont votés en l'état, s'il faudrait embaucher du personnel en intérim. Un commissaire se demande si ce projet est réalisable ou s'il est utopique sur une telle durée, en l'absence de moyens pour le réaliser. M. Barazzone répond que cette motion ne peut pas être votée en demandant à la Ville d'organiser ces dimanches à coûts constants. Il faut qu'un budget correspondant soit voté, un crédit extraordinaire, qui permettrait d'augmenter le budget de fonctionnement. En ce qui concerne les effectifs, il est tout à fait possible d'envisager l'embauche de personnel de surveillance pour permettre aux APM de continuer à assurer leur mission principale, comme cela se fait dans d'autres communes. Un commissaire se demande si,

dans le cas où ces dimanches auraient lieu l'été, des dispositifs pourraient être envisagés pour faire de l'ombre sur les quais. Le magistrat répond que cela n'est pas prévu. Une commissaire note que les projets de plantation d'arbres seront utiles pour créer de l'ombre sur les quais. La conseillère municipale entend que ce projet ne représenterait pas d'augmentation de revenus pour les commerces, la plupart étant fermés, mais cela ne réduirait pas non plus les revenus. Une commissaire rappelle que peu de chiffres ont été avancés par le Canton concernant l'organisation, et que seulement des craintes sécuritaires ont été formulées. Un commissaire souhaite savoir combien de dimanches par année le LOM est occupé. M. Saucy répond que le LOM est à peu près mobilisé tous les dimanches, mais que les chiffres pourraient être vérifiés et confirmés à la commission par écrit. Un commissaire se demande si, dans le cas où ces dimanches auraient lieu lorsque des manifestations sont déjà organisées, cela réduirait les coûts, les quais étant déjà fermés. M. Barazzone répond que cela réduirait effectivement les coûts, mais qu'une analyse devrait être effectuée par le département à ce sujet.

Séance du 6 février 2020

Audition de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat chargé du Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé (DSES)

M. Poggia note qu'il n'est concerné, dans cette motion, que par l'aspect sécuritaire, et non pas par l'aspect mobilité, qui dépend du dicastère de M. Dal Busco. Le choix d'un dimanche fermé à la circulation automobile est un choix politique. Si la question de savoir à qui incombe la responsabilité d'un tel événement se pose, il faut principalement garder à l'esprit les coûts qu'il engendre. M. Poggia pense qu'il faut avant tout lancer un projet pilote, en essayant sur une journée, pour voir comment cela fonctionne, comment la population réagit et quels sont les effets induits sur la circulation. Mettre en place des blocages s'avère toujours problématique, notamment vis-à-vis des véhicules sécuritaires, pour lesquels il faut prévoir des passages particuliers. M. Poggia note que malgré tout, la Ville de Genève organise un grand nombre d'événements, et que tout est possible. Des événements ont déjà eu lieu pour promouvoir la mobilité douce, avec du succès. Le conseiller d'Etat insiste sur la nécessité de faire un essai pour pouvoir en tirer un premier bilan avant d'agir.

Questions des commissaires

Un commissaire note que pour certaines personnes dans la commission, il faudrait abaisser la sécurité autour de cet événement, car il s'agit du facteur le plus cher. Le conseiller municipal rappelle les événements ayant eu lieu à Nice,

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

un attentat ayant profité du manque sécuritaire autour d'un événement fermé à la circulation. Un commissaire souhaite savoir qui porterait la responsabilité si un tel événement venait à arriver en Ville. M. Poggia rappelle que des tels événements peuvent avoir lieu à n'importe quel autre moment, même si un système de sécurité resterait nécessaire pour ces dimanches sans voiture, système impliquant des coûts financiers, pour la Ville et pour le Canton, certaines routes étant cantonales. Un commissaire revient sur la deuxième invite de la motion, qui préconise de n'autoriser que la circulation des transports en commun, des véhicules de sécurité et des automobilistes munis d'une autorisation. Or, comment les bus pourraient-ils circuler sur des axes bloqués par une affluence piétonne? M. Poggia estime qu'il faudrait fermer toute la circulation, à l'exception unique des véhicules de sécurité.

Une commissaire relève que le problème de sécurité sera le plus coûteux, en raison de l'installation de plots en béton ou encore de la mobilisation de la police, voire de la sécurité anti-terroriste. Une commissaire se questionne sur la pertinence de tels moyens face à une majorité de piétons investissant la rue. M. Poggia estime que les mesures de sécurité essaient de viser le plus juste possible, tout en ne pouvant pas prévoir tous les risques. Encore une fois, le conseiller d'Etat préconise de chiffrer le coût de l'opération. M. Poggia note que pour la Course de l'Escalade, des mesures sécuritaires sont déjà mises en place.

Un commissaire s'étonne, dans le cadre des auditions sur cet objet, de n'entendre parler que de financement, alors que les arguments climatiques ne sont que peu mobilisés. Un commissaire souhaite savoir si le Canton envisagerait avec bienveillance la constitution d'un dossier chiffrant précisément l'organisation de l'événement. M. Poggia répond que le Conseil d'Etat n'a pas été saisi sur le sujet, mais qu'a priori, une telle proposition serait étudiée au même titre que d'autres. En revanche, la question financière ne peut pas être écartée. Un commissaire rappelle que dans le cadre d'autres auditions, il a été signifié à la CSDOMIC que les risques d'attentats restaient relativement faibles à Genève, et que l'argument de la sécurité risque de tuer le projet en faisant augmenter fortement les coûts. M. Poggia note qu'il faut effectivement agir avec mesure, tout en gardant à l'esprit que l'on ne peut pas tout prévoir, et que des accidents pourraient de toute façon avoir lieu.

Un commissaire rappelle que le projet pilote a déjà eu lieu en 2004 dans le cadre d'une autre manifestation ayant bloqué la circulation routière. Financièrement, les coûts avancés par la police municipale sont de 200 000 francs par dimanche. Or, l'approche des Verts était aussi une approche de santé. Un commissaire souhaite savoir si le Département de la santé serait aujourd'hui en mesure d'allouer des fonds pouvant faire la promotion des effets sur la santé de ces douze dimanches. M. Poggia répond qu'à l'heure actuelle, le budget est totalement affecté, même si la marche et l'exercice font partie des pratiques mises

en avant par le département. Une fois encore, tout peut malgré tout être envisagé, tant que l'on chiffre les coûts.

Un commissaire revient sur l'aspect sécuritaire, et note que la plupart des attaques terroristes récentes sont l'œuvre de piétons. Le principal risque reste les mouvements de foule liés à ces attaques. Un commissaire souhaite également savoir combien de dimanches par année sont concernés par un blocage de la circulation. M. Poggia ne dispose pas de ces chiffres mais les communiquera au commissaire, mais cela arrive assez régulièrement. M. Poggia note également que des incidents peuvent avoir lieu à n'importe quel instant, et que sans devenir obnubilé par les problèmes sécuritaires, il faut les garder à l'esprit.

Suite à cette audition un commissaire rappelle que des auditions sont encore prévues. Un commissaire estime que la commission dispose désormais de suffisamment d'informations nécessaires sur cet objet. Le Mouvement citoyens genevois souhaite donc passer au vote le plus vite sur cette motion. Un commissaire rappelle qu'effectivement d'autres motions sont prévues, et réitère sa demande d'auditionner Genève Tourisme. Un commissaire note que les Verts estiment que les positionnements sont désormais figés sur le sujet, et qu'il faudrait passer à la discussion et au vote dès ce soir.

Le président propose de passer au vote concernant les propositions émises, à savoir l'audition de Genève Tourisme et le vote de la motion.

Vote pour l'audition de Genève Tourisme

L'audition de Genève Tourisme est acceptée par 12 oui (2 EàG, 4 S, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC) contre 2 non (MCG) et 1 abstention (Ve). Par conséquent, les travaux se poursuivront sur la motion M-1175.

Séance du 1^{er} octobre 2020

Le président indique que la commission s'était arrêtée dans ses travaux à une audition en attente de Genève Tourisme, pour avoir leur avis sur cette motion. Cependant, il rappelle que nous sommes dans une nouvelle législature et que le Conseil d'Etat a depuis rendu un avis défavorable sur cette fermeture des quais. Un commissaire précise qu'il n'a pas encore reçu les notes du précédent rapporteur, mais qu'il a parcouru tous les procès-verbaux des auditions ayant eu lieu sur le sujet. Il note que M. Barazzone avait avancé des coûts très importants en termes de mobilisation des APM, ce qui représentait plus d'un million de francs par année. Le même commissaire se demande s'il est encore très pertinent de continuer les travaux sur le sujet, encore plus au vu de la situation sanitaire. Un autre commissaire note que la réponse négative du Conseil d'Etat a peu de chances de

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

se transformer en réponse positive. Une commissaire rappelle que cette motion a engendré beaucoup de débats, qui traduisent un intérêt et un besoin de la population pour des mesures de piétonisation. Une commissaire se demande quel signal un arrêt des travaux sur cette motion enverrait à la population. Une commissaire souhaite s'assurer que tout le monde ait eu le temps de lire les procès-verbaux, et note qu'au vu du grand nombre d'auditions, il serait aussi temps de passer au débat. Un commissaire note que cette motion date de 2015, et que cette thématique reste très actuelle. Un commissaire se demande si cette motion n'est pas caduque, suite à la votation de ce week-end, qui entend déjà, suite à la suppression des places de parking, limiter le trafic en Ville. Un commissaire note que ce sujet traîne depuis quelque temps, mais rappelle le changement de magistrature. M^{me} Perler s'est entretenue avec M. Dal Busco et il serait intéressant de l'entendre pour se mettre à la page sur la situation. Un commissaire rappelle que M. Dal Busco a d'ores et déjà rappelé que la fermeture des quais relève de la volonté cantonale. Il rejoint des propos tenus précédemment en estimant que cette motion se trompe de cible. Face à la difficulté de mise en œuvre et face aux mesures déjà entreprises au niveau cantonal, le commissaire se demande s'il serait pertinent de continuer les travaux sur ce sujet.

L'audition de M^{me} Perler est acceptée par la commission, avec une abstention du PLR.

Séance du 12 novembre 2020*Audition de M^{me} Frédérique Perler (DACM) par visio-conférence*

M^{me} Perler rappelle avant toute chose que la M-1175 date de 2015, et qu'elle fait suite dans son traitement à la motion M-1547, de juin 2020, motion à laquelle le Conseil d'Etat a fourni une réponse.

Cette motion a retenu toute l'attention de M^{me} Perler, qui était signataire, au niveau cantonal, de la motion M 2373, dont le rapport a été traité en octobre 2017 par le Grand Conseil. Cette motion préconisait également d'interdire la circulation sur la rade douze dimanches par an.

Face à l'urgence climatique et à la crise sanitaire, M^{me} Perler rappelle que la population doit changer son mode de vie et mener une réflexion sur l'impact de ses loisirs. Ces dimanches sans voitures permettent de mettre en avant une nouvelle utilisation de l'espace public qui reste trop souvent confisqué par l'automobile.

Si M^{me} Perler soutient pleinement cette motion, la conseillère administrative rappelle que le Conseil municipal est soumis aux autorités cantonales en la matière. Comme les membres de la commission le savent déjà, le Conseil administratif avait écrit en juin 2020 au Conseil d'Etat pour obtenir son autorisation vis-à-vis

de cette fermeture des quais. Le gouvernement avait répondu par la négative, en se référant à la LMCE, qui prévoit une circulation automobile sur la moyenne ceinture, qui comprend le pourtour de la rade. Le U lacustre n'est donc pas seulement un aménagement cyclable, mais est surtout, aux yeux du Canton, un aménagement permettant de fluidifier le trafic. M^{me} Perler note cependant que, depuis le mois de juin, la votation sur la modification de la LMCE a été un succès, et que cela pourrait remettre en question les choses auprès du Canton.

Questions des commissaires

Un commissaire souhaite savoir si la Ville a imaginé de mettre en place cette interdiction de circuler sur d'autres axes moins fréquentés, comme au niveau du pont des Bergues. M^{me} Perler répond que la motion est très claire à ce sujet, et que les invites concernent une fermeture à la circulation sur les axes faisant le pourtour du lac (quai Wilson, quai Gustave-Ador, pont du Mont-Blanc et quai des Bergues) et ce chaque premier dimanche du mois, de 8h à 18h.

M^{me} Perler précise que la Ville est soumise au Canton pour prendre des arrêtés de circulation. S'agissant de la fermeture de la rade, le Canton avait rappelé, via M. Dal Busco, que les aménagements de mobilité douce au printemps avaient déjà suscité assez de revendications, que le Conseil d'Etat cherchait encore à stabiliser. D'autre part, cet axe est considéré par la LMCE comme un axe de fluidification du trafic entre les deux rives du lac. La fermeture des quais serait donc en contradiction avec cette loi votée en 2016. Ces deux arguments avaient justifié le refus du Département des infrastructures d'entrer en matière. Cela dit, M^{me} Perler note qu'il serait intéressant d'entendre l'OCT et son conseiller d'Etat.

M^{me} Perler estime qu'il faut persister dans ces demandes de fermetures, puisque cela se fait ailleurs. Ces fermetures s'inscrivent dans le mouvement de réappropriation de l'espace public, qui rencontre un fort succès partout.

Un commissaire souhaite également savoir si un plan de détour est prévu pour les voitures.

M^{me} Perler note que son département n'a pas imaginé un autre tracé pour dévier la circulation, mais précise que des parcours alternatifs existeraient si cette motion devait entrer en vigueur.

Le président note que cette motion pourrait être considérée comme caduque, le Conseil d'Etat ayant refusé d'entrer en matière. Les chances seraient donc aujourd'hui quasiment nulles pour une autorisation. M^{me} Perler répond qu'à la lecture de la réponse du Conseil d'Etat, il serait effectivement normal de présager que les chances de voir le Conseil d'Etat changer d'avis sont minces. Il revient

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

malgré tout au Conseil municipal de décider de ce qu'il veut faire de cet objet législatif. Le président trouve qu'il faut cependant rester réaliste et cohérent, et que ce serait plutôt au Grand Conseil d'amender la loi.

En l'absence de questions supplémentaires, le président remercie M^{me} Perler pour sa venue auprès de la commission et lui donne congé. Le président souhaite désormais savoir quelles suites la commission souhaite donner à cette motion.

Un commissaire estime qu'au vu de la situation sanitaire, il serait plus pertinent de reporter cette motion à 2022 et d'envisager un traitement à la CAE, qui est compétente sur l'aménagement de l'espace public. Un commissaire aimerait également entendre M. Dal Busco sur cette motion. Un commissaire trouve que les raisons du refus avancé par M^{me} Perler ne sont pas très claires, et soutient l'audition de M. Dal Busco pour clarifier ces questions. Une commissaire note qu'au vu des difficultés de circulation pouvant résulter de ces fermetures, il faudrait auditionner l'Office cantonal des transports. Une commissaire se demande s'il ne faudrait pas aussi entendre l'ACG pour connaître sa position, via son président éventuellement, sur cette motion. Un commissaire rappelle que cette motion a déjà mobilisé de longues heures de débats, qu'un grand nombre d'auditions ont déjà eu lieu sur le sujet, et trouve dommage de recommencer un cycle d'auditions sur ce sujet, alors que la CSDOMIC a déjà largement étudié cette question. Une commissaire rappelle que les lois sont faites pour être respectées, mais aussi pour être changées, et qu'il incombe à la nouvelle législature de se ré-informer sur cette motion pour pouvoir changer la loi et répondre aux besoins de la population.

Votes

Le président propose de passer au vote concernant la possibilité d'un vote ce soir, ce qui est refusé par 12 non (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 PLR, 1 MCG) contre 3 oui (2 PLR, 1 UDC).

La commission choisit donc de continuer les travaux sur cette motion.

Sur l'audition conjointe de M. Dal Busco et de l'OCT

Elle est acceptée par 12 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 PLR, 1 MCG) contre 3 non (2 PLR, 1 UDC).

Sur l'audition de l'ACG

Cette audition est acceptée par 11 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 MCG) contre 3 non (2 PLR, 1 UDC) et 1 abstention (PLR).

Séance du 3 décembre 2020

Discussion concernant le courriel de M. Serge Dal Busco du 20 novembre 2020

Le président rappelle que la commission avait demandé à M. Dal Busco une audition concernant la piétonisation de la rade douze dimanches par an. Le conseiller d'Etat a rappelé que ses services s'étaient déjà déplacés avec M. Poggia pour parler de cette motion en commission. Un commissaire précise que le courriel du magistrat invite les membres de la commission à lui transmettre par courriel d'éventuelles questions supplémentaires. Le président propose de poser les questions au magistrat par mail et de pouvoir passer au vote sur cette motion par la suite, motion qui a d'ores et déjà suscité un grand nombre d'heures de travail pour la commission.

Vote

La commission passe au vote concernant un vote ce soir, ce qui est accepté par 7 oui (1 MCG, 2 S, 2 PLR, 1 PDC, 1 UDC) et 4 abstentions (2 Ve, 2 S).

Discussion

Le président rappelle qu'un très grand nombre d'auditions ont déjà eu lieu avec, dernière en date, celle de M^{me} Perler, avec des discussions très complètes et franches sur le sujet. Le président rappelle la réponse de M. Dal Busco, qui note que la Ville n'est pas compétente sur la question, et invite les commissaires à passer au vote sur cet objet.

Un commissaire rappelle que cette motion a suscité un débat riche mais qu'une audition de l'ACG était encore programmée. Un commissaire rappelle que si une audition a été votée, il faut aller jusqu'au bout, même s'il incombe aux commissaires de maintenir cette demande ou non. Un commissaire aimerait savoir quel était le motif de cette demande d'audition. Une commissaire rappelle que l'idée était de connaître la position des autres communes, via l'ACG, face à ces bords dans le domaine de la mobilité, notamment en se renseignant sur les mesures prises ailleurs. Le président rappelle que cette audition a été votée et acceptée et propose d'annuler le vote ce soir, de maintenir l'audition et de passer au vote suite à cette audition.

Séance du 28 janvier 2021

Courrier de M. Xavier Magnin

Au vu de la réponse de M. Magnin, qui ne juge pas pertinente son audition, le président estime que la commission va désormais pouvoir voter sur cette motion

après de nombreuses auditions. Cependant, au vu de l'heure avancée, le président propose de repousser ce vote à la semaine suivante, ce qui est accepté par la commission.

Séance du 4 février 2021

Discussion et vote éventuel

Le président rappelle qu'aucune audition supplémentaire n'ayant été demandée, la commission passera ce soir au vote de cette motion.

Un commissaire rappelle que cette motion est ancienne et qu'elle demande douze dimanches sans voiture via la piétonisation de la rade. M. Barazzone et la cheffe de service de la police municipale avaient rappelé à l'époque de leur audition les coûts potentiels de 200 000 francs pour chaque dimanche, pour des questions de sécurité notamment. La régularité de ces événements posait un problème pour l'organisation des événements ayant normalement lieu sur la rade. Les partis du centre et de droite avaient proposé un amendement commun limitant ces dimanches à une période de six mois dans l'année.

Le groupe socialiste demande la suspension de séance pour organiser un caucus, ce qui est accepté par le président.

Le président annonce que les Verts ont déposé un amendement qui stipule que «Les manifestations sportives ou culturelles qui occupent déjà la chaussée en question les dimanches ne sont pas considérées comme des dimanches sans voitures». Cet amendement serait considéré comme une troisième invite.

Un commissaire Vert rappelle que son groupe souhaite être sûr que l'on piétonnise réellement la rade douze dimanches par an, en dehors des autres manifestations.

Votes

Amendement des Verts

Cet amendement est refusé par 7 non (3 PLR, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC) contre 7 oui (4 S, 3 Ve).

Amendement du Parti démocrate-chrétien

Le Parti démocrate-chrétien propose l'amendement qui modifierait la première invite comme suit: «le premier dimanche du mois, de 8 h à 18 h, au minimum six fois par année».

Cet amendement est refusé par 7 non (4 S, 3 Ve) contre 2 oui (PDC) et 5 abstentions (3 PLR, 1 MCG, 1 UDC).

Prises de position et vote

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle que les différentes auditions ayant été tenues sur le sujet ont montré les limites de la mise en pratique de cette motion, c'est pourquoi le Mouvement citoyens genevois ne la votera pas en plénière.

Un commissaire du Parti libéral-radical annonce que son groupe ne votera pas cette motion et rappelle que les quais sont une voie de circulation prioritaire importante pour la Ville. D'autre part, au vu de la situation financière de la Ville, les coûts avancés sont une dépense exagérée, et les mesures demandées par la motion représenteraient une contrainte pour le secteur du tourisme.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien annonce que son groupe ne votera pas cette motion bien qu'ayant initialement considéré les demandes de la motion comme intéressantes. Les coûts avancés par les autorités ont cependant convaincu le Parti démocrate-chrétien de refuser ces objets, ainsi que l'organisation préexistante d'événements limitant déjà la circulation sur la rade. Le président ajoute que le Conseil administratif s'est déjà prononcé contre ce que préconisait la motion, M^{me} Perler sachant pertinemment qu'elle n'obtiendra pas l'aval de l'Etat sur cette fermeture.

Un commissaire du groupe des Verts annonce que son groupe va s'abstenir sur le vote pour des questions de forme et non pas sur le fond. Il rappelle également le soutien de la population envers les mesures demandées par la motion, un soutien qui se traduit dans les résultats des dernières élections et votations. Pour les Verts, le soutien à ce projet est avant tout un message politique et une volonté de la Ville et de ses habitant-e-s envoyés au Canton pour l'inviter à prendre ses responsabilités.

Une commissaire du Parti socialiste annonce que son groupe soutiendra cette motion malgré son vote en commission. Elle rappelle que la majorité au sein du Conseil municipal n'est plus la même que lors de la précédente législature et que cela nécessite un nouveau regard sur ce projet, surtout en période de Covid. La commissaire rappelle également le succès de la fermeture des quais d'Ouchy l'été dernier à Lausanne, un exemple qui souligne le besoin actuel de la population d'occuper les rues avec ses pieds et son vélo dans ce contexte de crise sanitaire. La commissaire regrette la position de certains membres de la commission qui choisissent de monétiser la qualité de vie dans notre ville.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche annonce que son groupe soutiendra cette motion. Réinvestir les espaces différemment de temps à autre est une

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

bonne chose. Les événements précédents ayant d'ores et déjà limité la circulation sur la rade ont rencontré un grand succès, ce qui justifie d'autant plus le soutien à cette motion.

Une commissaire de l'Union démocratique du centre annonce qu'elle ne votera pas cette motion et rappelle les coûts avancés par les autorités pour la mise en place des mesures demandées par la motion. En effet, ceux-ci s'élèvent à 200 000 francs par dimanche, ce qui fait un total de 2 400 000 francs pour une année.

La motion M-1175 est refusée par 7 non (2 PDC, 3 PLR, 1 MCG, 1 UDC) et 7 abstentions (4 S, 3 Ve).

Le président. M. Alain de Kalbermatten, le président de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication, ne prend pas la parole... Je donne la parole au rapporteur, M. Maxime Provini.

M. Maxime Provini, rapporteur (PLR). ... qui la prend... Merci, Monsieur le président.

C'est vrai que ce texte a longuement été travaillé en commission, pendant plusieurs années durant la législature précédente. Nous avons procédé à de nombreuses auditions sur ce sujet et nous sommes arrivés à la conclusion que ce n'était pas quelque chose de recevable pour la Ville de Genève. Au vu des nombreuses auditions que nous avons eues, tant du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, que du Canton ou d'autres associations, c'est quelque chose qui n'est pas réalisable actuellement, surtout que c'est en dehors des compétences de la Ville de Genève. C'est une compétence cantonale. Donc quand bien même ce texte serait accepté, il ne serait malheureusement pas applicable et la Ville de Genève n'aurait absolument rien à dire sur la fermeture ou non de la rade aux voitures pendant douze dimanches. Merci, Monsieur le président.

(Remarque.)

Le président. Le débat est libre, Madame la conseillère municipale, j'allais justement le dire... C'est cinq minutes par personne. Je donne la parole à M. Omar Azzabi, qui ne la prend pas... Je donne la parole à M. Gazi Sahin.

M. Gazi Sahin (EàG). Mesdames et Messieurs, chers collègues, cette motion a créé un vif débat au sein de la commission. Des auditions riches ont été effectuées avec entre autres deux magistrats et un conseiller d'Etat. C'est important de le souligner car cela prouve à quel point cette motion représente bien les enjeux actuels, les attentes et les envies sur le plan de la mobilité urbaine à Genève.

Premier enjeu, le fait de passer à une mobilité urbaine est une nécessité démocratique. Il s'agit de redéfinir notre rapport aux espaces publics. La sous-occupation de l'espace public est une réalité à Genève, qui doit rattraper son retard par rapport aux autres villes européennes, telles que Bruxelles, Paris ou Berlin. Comme dans ces villes, à Genève les gens ont compris que l'une des premières libertés de la vie quotidienne était celle de la mobilité urbaine.

Le fait que 90% des rues soient occupées par les voitures, le fait que la moitié des ménages en ville de Genève ne possèdent pas de voitures font que l'aménagement de l'espace public est essentiellement basé sur les automobiles, avec par rapport à cela un côté discriminant et excluant. Il est temps que cela change. Les attentes et les besoins ont d'ailleurs changé dans ce domaine.

Le deuxième aspect est l'aspect écologique et santé publique. Actuellement à Genève, les gens se préoccupent de la pollution atmosphérique, on le sait. Les nuisances sonores... Parlons-en justement parce que c'est un enjeu très actuel. A Berne, une loi a été il y a quelques jours votée contre les nuisances sonores, une loi très sérieuse. C'est donc aussi une problématique qui est nationale. La saturation de l'espace est un problème causé par les choix urbanistiques qui ont été faits dans le passé.

Nous commençons à sortir petit à petit de cet état de fait. Il y a d'abord eu une décision cantonale au début de 2020 afin de limiter la circulation routière durant les périodes de pics de pollution. Il y a eu aussi, rappelez-vous, la décision communale de mettre l'urgence climatique au centre. Tout cela est le début d'une prise de conscience de la réalité d'aujourd'hui, qui consiste à mieux partager l'espace public au niveau des différentes mobilités urbaines et à créer en ville de Genève une qualité de vie qui ait une dimension sociale – la relation sociale et conviviale dont nous avons tant besoin après une telle crise sanitaire, qui nous a beaucoup désocialisés.

Le troisième aspect de la motion, ce sont les possibilités de réalisation de ce projet. Ensemble à gauche est réaliste quant aux possibilités de mettre en place un tel projet. Nous savons que la gestion de la circulation sur les quais est une compétence exclusivement cantonale. Cette mesure ne pourrait être autorisée que par le Canton, comme l'a d'ailleurs dit notre rapporteur. Nous pensons néanmoins que la concertation avec le Canton est tout à fait possible.

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

Le conseiller d'Etat Poggia avait proposé lors de son audition que l'on mette rapidement en place un projet pilote et d'en tirer le premier bilan pour aller de l'avant. Donc l'autorité cantonale se préoccupe aussi d'une meilleure mobilité en ville et se dit ouverte à ce qu'on travaille ensemble, du moins de ce que nous comprenons, à Ensemble à gauche. C'est donc au Conseil administratif d'insister auprès du Canton sur la façon de mettre en œuvre ce que la motion propose. Ensemble à gauche vous demande d'accepter cette motion et de la renvoyer au Conseil administratif afin que celui-ci envisage sérieusement les possibilités de mettre en place, avec le Canton, les douze – si possible – dimanches sans voiture à Genève. (*Applaudissements.*)

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Je donne la parole à M^{me} Marie-Agnès Bertinat.

M^{me} Marie-Agnès Bertinat (UDC). Merci, Monsieur le président. Nous voici face à un projet bien extrême: fermer douze dimanches par an les quais Wilson, Gustave-Ador, des Bergues et le pont du Mont-Blanc à la circulation, de l'été caniculaire à la bise hivernale.

Ce projet proposé par les Verts et soutenu par la gauche a déjà été étudié et rejeté par le Grand Conseil en 2017. Même le Conseil d'Etat, pourtant très enclin à la mode verte, n'y est pas favorable. La Ville de Genève est soumise en effet aux arrêtés de circulation du Canton et, s'agissant de la fermeture de la rade, le Canton avait rappelé, via M. Dal Busco, que les aménagements de pistes cyclables, au printemps, avaient déjà suscité bien assez de revendications, puisque le Conseil d'Etat cherchait d'ailleurs encore à les stabiliser.

D'autre part, cet axe est considéré par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée comme un axe de fluidification du trafic entre les deux rives du lac. La fermeture des quais serait donc en contradiction avec cette loi votée en 2016. (*Remarque.*) Ces deux arguments avaient justifié le refus d'entrer en matière du Département des infrastructures.

En outre, la ville de Genève étant au cœur de Genève, c'est tout le canton qui serait paralysé tous les mois de l'année, sachant que, le dimanche, ce sont principalement les familles qui font des sorties, qui visitent leurs proches et ainsi de suite. Pas de répit pour les automobilistes dans cette ville, même le dimanche...

Mais le plus choquant, mis à part de prendre en otage une partie de la population genevoise, c'est l'aspect financier. Le Canton ne paiera rien. Tout sera à la charge de la Ville de Genève. Une journée de fermeture coûterait aux contribuables 200 000 francs, en grande partie pour payer les agent-e-s de la police

municipale. On parle donc de 2,4 millions de francs par année pour faire plaisir à quelques personnes. Voulons-nous vraiment creuser encore la dette de la Ville pour une ixième fantaisie coûteuse de la gauche? Pour toutes ces raisons, l'Union démocratique du centre votera non à cette motion.

M. John Rossi (PLR). Mesdames et Messieurs, je serai bref, mon collègue Maxime Provini vous l'a dit, ça dépend du Canton. C'est un axe routier primordial pour Genève. Il faut arrêter de le comparer à Lausanne. La fermeture des quais d'Ouchy ne handicapait pas la circulation au centre de Lausanne. Si vous le désirez, on pourrait fermer douze dimanches par an le quai du Seujet. On pourrait y faire du vélo, du patin à roulettes, de la marche... Cela n'impacterait pas le centre de notre chère ville de Genève.

J'ajoute que les coûts sont très importants. Economiquement, au vu du déficit du dernier budget, je ne pense pas, et le Parti libéral-radical non plus, que c'est le bon moment pour notre ville. Pour terminer, quelle entrave supplémentaire pour les hôteliers de la rade qui, depuis mars 2020, sont en grande difficulté! N'en rajoutons pas. Le Parti libéral-radical refusera cette motion.

M^{me} Oriana Brücker (S). Le groupe socialiste va soutenir le renvoi de cette motion au Conseil administratif. En commission, au moment du vote, nous avons fait partie de la minorité qui s'était abstenue. Or, il nous tient à cœur de le dire, cette abstention est le résultat d'une incompréhension de la procédure. Le vote avait été ouvert très rapidement, de façon très abrupte et sans qu'on entende la position des groupes quelques secondes seulement avant la fin de la séance. Nous ne contestons bien évidemment pas le résultat issu de la commission mais nous n'allons pas le répéter ici en séance plénière. Nous allons accepter le renvoi de cette motion au Conseil administratif.

Il y a exactement une année, c'était la dernière séance plénière avant l'été, notre groupe avait déposé en urgence la motion M-1547 qui demandait la fermeture de la rade pendant tous les week-ends de l'été et qui avait été acceptée par notre Conseil. Cette motion n'avait pas pu être réalisée. Le Canton n'était pas entré en matière pour des raisons légales – cela a été dit par la droite. La droite propose de ne pas renvoyer cette motion-ci au Conseil administratif précisément parce que la fermeture de la rade n'est pas de la compétence communale mais cantonale.

Nous pensons au Parti socialiste que ce n'est pas inutile de renvoyer cette motion au Conseil administratif. Au contraire, c'est faire notre boulot, car nous avons été élus pour changer les lois. En renvoyant une fois de plus cette demande à notre exécutif et, via notre exécutif, à l'exécutif cantonal, nous demandons aux

deux exécutifs de faire leur travail et de faire un effort pour changer les normes en vigueur. La population a besoin en effet d'avoir de l'espace autour des points d'eau, sur les quais, pour pouvoir se balader spontanément. Cela permettra aussi de donner de la place à la mobilité douce. D'ailleurs, le conseiller d'Etat Mauro Poggia avait même dit en commission, le 6 février 2020, je cite: «Le choix d'un dimanche fermé à la circulation automobile est un choix politique.» Il avait ajouté que «la Ville de Genève organise un grand nombre d'événements, et tout est possible». Fin de citation.

Les Verts vont proposer aujourd'hui un amendement à cette motion. Il demande que les dimanches sans voiture ne tombent pas sur les dimanches durant lesquels se tiennent d'autres manifestations sportives ou culturelles, ce qui aurait effectivement comme effet d'augmenter les coûts du dispositif de sécurité communal. Nous allons bien évidemment soutenir cet amendement.

Nous pensons que cette motion répond à une triple nécessité. Celle de donner des réponses concrètes et pragmatiques à l'urgence climatique, c'est-à-dire de diminuer les émissions de CO₂ et la température en ville, celle de redonner les quais aux piétons et à la mobilité douce et celle de signifier aux exécutifs de la Ville de Genève et du Canton la nécessité de modifier les lois en vigueur. C'est donc tout simplement par responsabilité citoyenne, par responsabilité écologique et par responsabilité politique que le groupe socialiste soutiendra le renvoi de cette motion au Conseil administratif. (*Applaudissements.*)

M. Jean-Luc von Arx (PDC). Responsabilité politique, responsabilité citoyenne et écologique... Je pense que nous sommes relativement d'accord sur toutes ces questions par rapport à la ville de Genève. En revanche, nous ne nous rejoignons pas sur les questions d'aménagement, surtout si la situation n'est pas pérenne.

Je m'explique... Vous faites quelque chose qui a une durabilité, qui a un coût économique qui n'est pas trop important, qui a une certaine logique... Mais ce n'est pas tout d'un coup comme ça qu'on va pouvoir non plus obtenir quelque chose avec grande satisfaction! Je pense que les gens ne seront pas satisfaits car vous aurez du mal à avoir une régularité dans les dimanches et à organiser tout cela.

J'aimerais vous rappeler tout l'historique de l'étude de cette motion. La motion a été étudiée en commission, elle a été refusée par 7 non, et il y a eu les abstentions pour des raisons politiques que vous avez mentionnées. Toujours est-il que cette motion a été refusée. Mais parce qu'on change de gouvernement, tout d'un coup, le magistrat en question, ou la magistrate, serait dans la situation de devoir modifier la donne pour faire plaisir à son groupe qui présente la situation...

Si on tient compte objectivement des invités qui sont venus parler lors des auditions... Nous avons effectivement reçu deux conseillers d'Etat, bien entendu des magistrats de la Ville, les départements cantonaux, les APM, l'Automobile Club de Suisse Genève (ACS), l'ATE. Eh bien, presque tous les conseils que nous avons eus ne menaient pas à de la pérennité. Il y avait des problèmes de contingence pour les APM puisqu'ils sont 200 dans la ville de Genève et que vous vous imaginez bien qu'on va leur donner plus de travail pour être sur place sur ces week-ends... Ce n'est pas une petite organisation, c'est une grosse organisation que vous proposez là!

Le Parti démocrate-chrétien avait lui-même proposé, à la suite de l'audition de M. Barazzone, de diminuer à six dimanches, soit la moitié, et pas forcément à la même période que les autres événements puisque, M. Barazzone nous l'avait expliqué, étant donné les différentes manifestations qui avaient lieu autour de la rade, il était nécessaire de les espacer. On a vu par ailleurs que le coût se monte à peu près à 200 000 francs par week-end, sans compter que la police cantonale est aussi mobilisée.

Tous ces éléments sont objectivement incompatibles avec le rêve de trouver cette rade magnifiquement exploitée par nos citoyens qui s'y promèneraient. On voit que ce n'est pas pérenne, d'autant que, pendant que Genève se promène, nous, nos citoyens vont faire leurs courses en France... Ça aussi, il faut y penser. On développe un certain nombre de choses et on bloque la possibilité aux gens de consommer ou de venir consommer en ville de Genève pour permettre à d'autres de se promener. Ce n'est pas suffisant, Mesdames et Messieurs. C'est pour cette raison que le Parti démocrate-chrétien refusera cette motion M-1175.

M. Valentin Dujoux (Ve). Concernant cette motion M-1175 «Pour 12 dimanches sans voiture par année autour de la rade de Genève», le groupe des Vertes et des Verts tient avant tout à saluer le travail réalisé en commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication. Ce texte a en effet été étudié durant treize séances, réparties sur trois années, avec des éclairages institutionnels, associatifs, politiques et logistiques.

Ce traitement long traduit d'abord un intérêt pour cette question d'espace public rendu temporairement et douze fois par an à la population et permettant une expérience plus douce autour de la rade. Mais ce temps de traitement – vous l'avez rappelé en introduction, puisque la motion a été déposée en mars 2015, il y a maintenant plus de six ans – est aussi le reflet d'une ancienne majorité de droite qui ne souhaitait pas avancer sur ce projet et qui d'ailleurs ne manquera pas de camper sur ses positions ce soir.

Le groupe des Vertes et des Verts tient également à relever un bémol sur les dernières séances de commission qui ont été marquées par une accélération

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

du processus de traitement, une transition de législature qui ne facilitait pas la transmission d'informations et une organisation du vote final qui n'a pas été à la hauteur ni du temps passé en commission ni de l'importance que revêt cette motion. Pour ce qui est du vote final de la commission, c'est bien la combinaison de plusieurs facteurs qui n'a pas permis de dégager une majorité en faveur de ce texte, et notre groupe a bon espoir que cette motion soit soutenue ce soir en plénum.

Sur le plan politique et sans créer aucun suspense, je peux donc déjà vous annoncer que le groupe des Vertes et des Verts soutiendra cette motion avec enthousiasme. D'abord parce que, si le besoin d'avoir douze dimanches sans voiture autour de la rade faisait sens en 2015, il devient impératif en 2021, à l'heure où l'urgence climatique est une triste réalité. (*Exclamation.*) Eh oui, c'est effectivement le cas, malgré les soupirs de certains... Il le devient également parce que la crise sanitaire a bouleversé les possibilités d'évasion, même sans avion, malgré les soupirs de certains, et que la Ville de Genève se réinvente en faveur de ses habitantes et habitants.

La rade de Genève, comme la ville de Genève dans son ensemble, n'est plus un axe de transit. Ce paradigme hérité des trente glorieuses ne peut plus être le prisme par lequel nous pensons la mobilité dans notre ville. Genève, c'est un lieu de vie, un lieu de partage, un lieu de rencontre et de loisirs. C'est un espace où il fait bon déambuler et apprécier un panorama unique en son genre. Le succès de la fréquentation de ces espaces en est la preuve, tout comme les manifestations qui s'y tenaient avant mars 2020.

Notre rade, à l'image de notre ville, est un espace vivant. A ce titre et pour garantir un espace piéton accessible à toutes et tous, le groupe des Verts a déposé un amendement proposant la troisième invite suivante:

Projet d'amendement

Les dimanches durant lesquels se tiennent des manifestations sportives ou culturelles préalablement programmées par les autorités cantonales ou municipales dans la zone fermée à la circulation ne sont pas considérés comme des dimanches sans voiture.

(*Rires.*) Il s'agit de s'assurer avec cette nouvelle invite que cet espace ouvert à la déambulation soit à la disposition de toutes et de tous et non réservé à l'usage de quelques-unes et de quelques-uns.

Ce soir, les Vertes et les Verts accepteront ce texte car, si nous pouvions – permettez-moi l'expression – ouvrir la voie en 2015, aujourd'hui une telle

mesure n'est plus une révolution dans les grandes villes. Bordeaux, ville de 257 000 habitantes et habitants, dispose de douze dimanches sans voiture dans son centre-ville, en hiver comme en été, depuis maintenant plus de vingt-cinq ans. Paris et ses 2 millions d'habitantes et d'habitants *intra-muros* a piétonnisé les Champs-Élysées le premier dimanche de chaque mois en 2016, a définitivement fermé ses quais de la Seine au trafic routier en 2019 et ambitionne de pacifier son centre-ville d'ici à 2022.

Sans aller jusque-là, cette motion placerait notre ville au même niveau que toutes celles qui ont eu le courage politique de rendre l'espace public aux piétons douze fois par année, ce qui, notons-le au passage, permettra au trafic motorisé d'y évoluer encore durant les trois quarts des dimanches de l'année.

L'espace public, notre espace public est un espace partagé, apprécié qu'il nous faut repenser ensemble. Preuve en est le succès de la piétonnisation du pont du Mont-Blanc en 2016 durant une journée. Preuve en est le résultat des dernières élections municipales, preuve en est le refus du parking Clé-de-Rive en mars dernier par 63% de la population. Preuve en est encore la piétonnisation de rues dans les quartiers, à l'occasion de la manifestation La ville est à vous.

Il y a tout juste une année, lors de sa dernière séance avant la pause estivale, notre Conseil municipal soutenait la motion M-1547 qui demandait la piétonnisation de la rade durant l'été 2020. Le Canton s'y était opposé. Si cette motion-ci est votée ce soir, le Canton aura effectivement son mot à dire.

Le président. Vous devez conclure, Monsieur le conseiller municipal...

M. Valentin Dujoux. Je conclus... Le retour du Canton risque effectivement d'être décevant, mais il convient maintenant d'accompagner ce changement de perception du domaine public et de concrétiser l'évolution des aspirations des habitantes et habitants que nous représentons. Il ne s'agit pas d'une question mathématique mais bien de courage politique. (*Applaudissements.*)

Le président. Je vous remercie, Monsieur le conseiller municipal. Je passe la parole à M. Daniel Sormanni.

M. Daniel Sormanni (MCG). Merci, Monsieur le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, que revoilà un débat complètement idéologique qui n'a pas de sens. Je crois que certains ici dans ce Conseil municipal

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

veulent le beurre, l'argent du beurre, les tartines, le crémier et la crèmière! Je crois qu'à un moment donné on ne peut pas continuer comme ça, la tête dans un sac, de tout vouloir et de se dire qu'on ferme les rues! Les commerçants... Eh bien, ils n'ont qu'à aller se rhabiller! Les clients... Eh bien, ils iront ailleurs. Et dans le même temps tout faire pour diminuer la recette de la Ville de Genève, publicité et autre... Ce n'est pas très sérieux ni surtout très responsable.

Non, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, l'espace, la rue, les voies publiques où passent les véhicules, où passent aussi les vélos, ne sont pas le prolongement de votre salon. Non! Contrairement à ce que certains pensent et disent même... Pas du tout! Je crois qu'autour de la rade il y a des quais. Ils sont larges, ils sont très bien. Il n'y a pas besoin d'en rajouter, de les étendre aux rues adjacentes et de les fermer aux véhicules. Qu'on le fasse une fois à l'occasion d'une manifestation, c'est une chose; qu'on le fasse une fois par mois, c'en est une autre.

Je crois que les auditions ont été très bien faites. Je trouve même un peu insultant de prétendre que le travail n'a pas été bien fait en commission, quand on voit le temps que les présidents successifs ont pris et les auditions qui ont eu lieu durant lesquelles toute la république ou presque a été entendue. Eh bien, elles ont démontré que ce n'était pas vraiment une mesure qui apporte quoi que ce soit.

On ne va pas sauver la planète parce qu'il y a trois voitures en moins autour de la rade! Par contre, on va pénaliser les gens. Voyez-vous, je crois que si on voulait véritablement que la ville de Genève devienne un désert au sens des activités et des commerces, eh bien, on ne s'y prendrait pas autrement. On commence par ça et on finit par mettre son salon au milieu de la rue ou du pont du Mont-Blanc. Non, ce n'est pas sérieux.

Je pense qu'il faut rejeter cette motion qui est totalement inadaptée. Ce n'est pas par idéologie, c'est tout simplement qu'on doit maintenir un certain nombre d'activités. Des aménagements ont été faits, le U cyclable a été fait, c'est très bien, mais vous ne pouvez pas dire qu'il n'y aura désormais plus de circulation automobile sur tous les quais et en rester à cette situation, comme ça! Même sur le pont du Mont-Blanc... Déjà que là elle est restreinte à cause des travaux, même si ça ne va durer que jusqu'à la mi-septembre... Je crois que ce n'est pas très sérieux. Ça va freiner l'activité économique en ville de Genève et ça n'apportera pas grand-chose au niveau de la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Je crois que vous vous trompez de combat. Ne désertifiez pas la ville de Genève. Je pense qu'une activité économique reste nécessaire. Je rappelle que la moitié au moins de l'activité du canton se passe en ville de Genève. Si vous voulez désormais qu'elle se passe ailleurs, ou en France, continuez dans cette voie! Je vous invite, pour ces raisons, à rejeter cette motion.

M. Luc Barthassat (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je ne voudrais pas être de nouveau celui qui vous parle chaque fois du passé, mais je voudrais vous dire que ces projets de «dimanches sans ma voiture», nous les avons présentés au Conseil d'Etat en 2014 sur l'idée justement de sensibiliser les gens à des choses qu'on voyait déjà arriver avec certains changements émanant des milieux proches de l'environnement qui luttent contre la pollution à Genève, j'en passe et des meilleurs.

A l'époque, nous nous étions déplacés à la mairie de Paris, à la mairie de Londres et à Moscou et à Berlin car ce sont des villes qui appliquent ces mesures, en tout cas à certains endroits comme à Paris où les Champs-Élysées ont été fermés en tout cas pendant plusieurs dimanches de l'été.

L'idée qui avait été émise au Conseil d'Etat, dans le cadre des Fêtes de Genève qui ont malheureusement été abandonnées depuis, c'était de pouvoir fermer ces quais pendant les deux mois d'été tout en essayant de laisser la moitié du pont du Mont-blanc ouverte. L'idée était de fermer les quais à partir de l'entrée de la rue des Eaux-Vives à la fin du parc puis que les gens puissent traverser ensuite sur la moitié du pont du Mont-Blanc sur deux voies, dans un sens comme dans l'autre, et continuer par la rue de Lausanne. Cela ne péjorait pas la venue sur les quais, si c'était bien organisé et fluidifié, sur un dimanche. On voit aussi cette idée dans des villes comme Rio, où ils ferment les quais de Copacabana de 9 h à 16 h. Ils le font sur deux fois trois voies depuis des dizaines d'années, et ça fonctionne très bien.

Moi, je suis étonné qu'on mette toujours des barrières en disant que c'est très difficile de mettre ça au point. C'est très facile... C'est juste deux barrières aux deux bouts d'une rue. C'est peut-être un peu plus compliqué sur le pont du Mont-Blanc parce qu'il faut y prévoir une sécurité. Mais aujourd'hui, on peut assez vite mettre en place des cônes remplis d'eau et arriver à de bonnes solutions. Le but, c'était de sensibiliser par l'exemple.

Pour finir, nous avons eu l'autorisation de faire un dimanche sans ma voiture par année. Je crois que nous en avons fait deux ou trois, je ne sais plus... Ils avaient malheureusement été combattus à l'époque par les Verts au niveau du Canton, entre autres M^{me} Mazzone qui disait que ce n'était pas une solution, que c'était juste pour aller pique-niquer sur le pont du Mont-Blanc... Le but, c'était bien d'attirer tout le monde, de pouvoir mettre des stands de sensibilisation à tout ce qui touchait les milieux environnementaux, que ce soit en milieu urbain ou ailleurs, et à permettre, par l'exemple, de pouvoir passer de bons moments. Je me souviens, à l'époque Palexpo s'inquiétait beaucoup parce qu'ils avaient de grands colloques pendant l'été mais, étonnamment, il y a même des colloques qui étaient venus exprès pendant ces dimanches-là pour pouvoir en profiter.

Donc c'est vrai qu'on peut créer un engouement. Mais encore une fois, il faut y arriver tous ensemble. Il ne faut pas y arriver en demandant à fermer tous

les quartiers. Quand on a vu que le système avait un peu de peine à se mettre en place, sur l'idée par exemple de La rue est à vous, on a regardé ça avec M. Pagani. On aurait pu aussi fermer certains quartiers à certains moments de l'année. Le fait de pouvoir le faire pendant les Fêtes de Genève, encore une fois, ça ne s'y prêtait pas si mal que ça.

C'est vrai qu'il y a eu un problème qui a mis à mal tous ces beaux rêves... C'étaient les mesures antiterroristes – vous vous souvenez des histoires de camion fou sur les quais à Nice. C'est vrai que là, ça nous coûtait énormément d'argent parce qu'on devait poser des blocs de béton avec une sécurité. Mais aujourd'hui, le dimanche, quoi qu'il arrive, vous avez quand même des policiers qui travaillent, vous avez quand même des APM qui travaillent. Ça ne sert à rien de mettre une armée de gens en uniforme pour des choses qui se font de manière assez simple.

Encore une fois, prenons l'exemple sur ce qui se fait ailleurs, mais peut-être pas en voulant tout fermer du jour au lendemain. Remettons en place peut-être un ou deux dimanches l'été et, si ça fonctionne, après on en fera quatre ou cinq, puis sept ou huit. Essayons d'avancer tous ensemble. Ce n'est pas un combat politique même si à l'époque c'en était devenu un peu un. Aujourd'hui, on le voit, le Slow Up qu'on avait réussi à sauver est abandonné, les Fêtes de Genève sont abandonnées, le dimanche sans voitures est abandonné. Tout à coup, trois ou quatre ans après, tout le monde revient avec ces idées-là. Eh bien, si on avait travaillé tous ensemble, aujourd'hui ce serait effectif sans toutes les polémiques auxquelles on a affaire, ici et ailleurs.

M^{me} Michèle Roulet (PLR). Cette motion est intéressante parce qu'elle a été déposée en 2015 par M. Gomez, qui était alors conseiller municipal. Aujourd'hui conseiller administratif, il va être confronté au principe de réalité... Je vous rappelle que cette motion, qui venait des Verts, avec l'illusion qu'il fallait rendre des zones piétonnes aux citoyens, date de 2015. En 2015, en effet, il n'y avait pas encore le Léman Express. En 2015, il n'y avait pas encore le U lacustre et, en 2015, les quais n'avaient pas encore été débarrassés des bateaux et des dériveurs qui s'y trouvaient. Maintenant, avec la plage des Eaux-Vives, les bateaux et les dériveurs qui étaient à terre ont été déménagés et se trouvent plus loin. Il s'agit donc de questionner M. Gomez, qui est maintenant aux manettes de manœuvre et qui a l'intention de fermer les quais. Alors, je ne reviendrai pas sur l'histoire des coûts – M. Rossi en a déjà parlé. Je reviendrai sur cette idée un peu utopique de promouvoir la mobilité douce en fermant les quais.

Aujourd'hui, avec les bateaux qui ont été enlevés, les quais sont devenus extrêmement larges. En plus, avec la création de la plage des Eaux-Vives, il y a une immense promenade avec des roseaux. On est très loin de la route... Nous

ne comprenons dès lors pas très bien ce qu'amènerait cette fermeture des quais, puisque, quand on a une idée, il faut quand même réfléchir aux répercussions qu'une telle réforme pourrait amener.

Si on ferme le trafic des véhicules sur les quais, il y aura forcément un reflux des véhicules sur le reste des rues adjacentes. Or, cette motion qui prétend apporter une solution à la pollution urbaine va en réalité aggraver la pollution urbaine pour les habitants en ville de Genève. En effet, le dégagement est tel sur les quais, d'autant plus si on a la bise ou le vent, que les personnes qui habitent sur les quais, pour autant qu'il y ait encore beaucoup d'habitants puisqu'il y a beaucoup d'études ou de bureaux, avaient encore jusqu'ici la possibilité d'avoir de l'air peu pollué.

Ces voitures vont toutes aller sur les rues adjacentes, en l'occurrence sur la rue des Eaux-Vives. Je vous rappelle que dans ce secteur-là, les rues sont assez étroites. Il y aura un trafic incessant devant des immeubles; les habitants ne pourront peut-être plus aller sur leur balcon en plein été. Il y aura un bruit incessant, une pollution qui va grandement augmenter, et ce n'est pas seulement vrai pour la rive gauche; ça l'est également pour la rive droite aux Pâquis.

On a donc vraiment l'impression qu'on est là dans une posture idéologique sans réaliser du tout les effets que va produire cette motion dont on veut appliquer les invites en ville de Genève. Alors j'espère vivement – et le Parti libéral-radical avec moi – que, lorsque M. Gomez aura à réfléchir à l'application de son idée de motion datant de l'époque où il était conseiller municipal, il aura un peu plus de plomb... comment dit-on déjà? (*Rires.*) ... dans la cervelle. (*Rires.*)

M^{me} Frédérique Perler, maire. Le conseiller administratif a une cervelle, je suis désolée, Monsieur le président.

Une voix. Mais si, ils en ont une!

Le président. Je passe la parole à M. Pascal Holenweg.

M. Pascal Holenweg (S). Merci, Monsieur le président. Je ne pense pas que le conseiller administratif ait besoin de plomb dans la cervelle, ni ailleurs...

Je voulais simplement rappeler, s'agissant de la proposition qui nous est soumise, que nous ne sommes pas en train de décider de fermer les quais à la circulation automobile douze dimanches par année. Nous sommes en train de

demander au Conseil administratif d'en étudier la possibilité, le coût, le type d'aménagements et les procédures nécessaires pour arriver à cet objectif-là, si le Conseil administratif est d'accord d'y arriver.

Nous ne sommes pas en train de faire une loi, nous sommes en train de demander à un exécutif municipal d'étudier une proposition générale. Nous ne sommes même pas en train de réformer la politique de circulation du Canton alors que nous en aurions bien envie; nous sommes seulement en train de demander à notre exécutif municipal de répondre à une idée émanant du Conseil municipal. Evitons donc les prédictions catastrophistes.

Le plomb qu'ont déjà dans la tête tous nos conseillers administratifs et conseillères administratives leur permettra d'étudier rationnellement la proposition rationnelle qui leur est rationnellement faite par le rationnel Conseil municipal. Ça n'ira pas plus loin. Le Conseil administratif étudiera cette proposition si nous l'acceptons, il nous rendra un rapport et, s'il est d'accord de la mettre en œuvre, nous proposera éventuellement un crédit en accord avec les autorités cantonales. Ça ne va pas plus loin et c'est déjà suffisant pour nous satisfaire et nous convaincre de voter cette demande d'étude faite au Conseil administratif sur la possibilité de fermer, douze jours sur une année de trois cent soixante-cinq jours un quart, les quais de la ville de Genève à la circulation automobile – d'étudier et non pas d'appliquer tout de suite une mesure.

M. Daniel Dany Pastore (MCG). Ecoutez, c'est quand même extraordinaire... Quand j'entends certains propos... Je voulais prendre des notes mais mon stylo a littéralement explosé! (*Rire.*) Je crois que nous sommes fondamentalement quand même en démocratie et qu'on doit donc partager avec tout le monde. Fermer les quais, peut-être que pour certains idéalistes, c'est formidable. Eh bien je vais vous raconter une petite histoire très courte...

Le quai d'Ouchy à Lausanne a été fermé pendant un bon mois l'année passée, sous des prétextes covidien. Eh bien, quand je suis arrivé à la mi-août pour aller manger au château d'Ouchy où j'étais invité, j'étais atterré. Je me suis dit: «Mais comment ça? Il y a des grands hôtels et c'est fermé?» L'économie en prend déjà un coup à cause du Covid-19. Les quais au bord, c'est encore plus grand qu'à Genève, il y a de grandes esplanades de verdure. On a le bord avec le petit mur ainsi qu'un trottoir plus haut, et aussi des arbres. Et plus de parking! Comme le quai était fermé, je vous garantis qu'à Ouchy les gens n'y allaient plus, même pour faire deux ou trois courses, puisque, même pour prendre une pizza à l'emporter, c'était impossible de s'arrêter avec l'automobile.

Quand j'ai vu ça, j'ai pris mon petit portable misérable et j'ai contacté certains députés de la ville de Lausanne pour leur demander ce qui s'était passé et

pourquoi c'était fermé. Ils m'ont dit: «Ah mais on va rouvrir le 1^{er} octobre!» J'ai dit: «Non mais attends, on est fin août! Tu ne vas pas attendre jusqu'à Noël pour rouvrir! En plus, il pleut, il ne fait pas si chaud, pas si beau... Arrêtez de copier sur la Ville de Genève!» Et puis j'ai laissé tomber.

J'ai rendu l'invitation... La semaine d'après, je suis retourné à Ouchy manger au café-restaurant du Port – on y mange très bien. Eh bien, devant mes yeux éblouis, j'étais atterré... Les quais étaient à nouveau ouverts à la circulation et au stationnement. Avec mon petit portable, qu'est-ce que je fais? J'atteins mes petites connaissances, députés à la Ville de Lausanne... «Eh bien, écoute, en commission nous avons bien réfléchi... En fait, tu as bien raison, pourquoi fermer ces quais? C'est ridicule, ça ne sert à rien...» *Et cetera*. Une ville comme Lausanne serait-elle plus intelligente qu'une ville comme Genève?

Mesdames et Messieurs, arrêtez avec vos histoires de pollution! C'est tout du pipeau pour ouvrir tout ça librement à tous ces cyclistes avec leurs idéologies anti-polluants. Si vous voulez bien parler de la pollution et du réchauffement atmosphérique, n'est-ce pas... Ah, mon dieu, avec 180 000 âmes en ville de Genève, nous allons sauver la planète, Mesdames et Messieurs! C'est nous qu'on va être les plus forts! On va montrer l'exemple et tout le monde va nous suivre! Les grandes entreprises chinoises, américaines, russes, et j'en passe, vont supprimer leurs gros bateaux qui, quand ils font une traversée, polluent à eux tout seuls pendant un an pour des milliers et des milliers de voitures! Mais c'est nous qu'on va être les plus forts... Allons, allons s'il vous plaît... S'il vous plaît, soyons sérieux.

L'économie à Genève se porte mal à cause du Covid-19 et de la fermeture des magasins. Si vous voulez parler de choses intelligentes et constructives, allez dans ce sens-là plutôt que sur vos petites idéologies cyclistes – vertes, peut-être, je ne sais pas puisque je connaissais pas mal d'élus Verts qui ne pensent pas tout à fait la même chose.

Je vous rappelle qu'on est en démocratie et qu'il faut de tout pour tout. Maintenant, vous voulez perdre encore du temps à voter ces choses aberrantes. Eh bien, je déplore vraiment notre présence ce soir dans cette salle.

M. Gazi Sahin (EàG). On entend tout et n'importe quoi de la part de la droite. Du pipeau... des postures idéologiques, disait M^{me} Roulet. C'est un combat politique... Je suis d'accord avec tout ce que M. Barthassat a dit, en fait. Il s'en est occupé dans le passé. C'est vrai, mettre ça en place, c'est très facile. Ça, on peut. On peut créer un engouement précisément en essayant. Ce n'est pas un combat politique. Le mettre en place par étapes, c'est possible. On peut discuter. Douze, non, mais demain, quatre jours par an, on peut commencer à le faire. Tout est possible dans ce sens-là.

Ce n'est pas un combat politique – je suis d'accord. C'est une réalité. Ici et ailleurs, c'est une réalité sociale, c'est une demande réelle, socialement parlant. A Genève, en Europe, partout. A Paris, la maire est redevenue populaire grâce à ses politiques écologiques, dont cette ville avait besoin. C'est donc parce qu'il y a une réelle demande de la population, ici et ailleurs. C'est le fait de ne pas voir ça qui est du pipeau. Ne pas voir ça, c'est ne pas voir la réalité.

M. Luc Barthassat (MCG). Excusez-moi, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je comprends qu'il y ait un peu de scepticisme et de combats politiques entre les uns et les autres de ce parlement, ici et ailleurs, mais j'aimerais juste dire à ceux qui sont sceptiques que ce sont des choses qu'on a déjà mises en place. Ce sont des choses qui ont eu lieu à Genève. Pendant à peu près six semaines, vous aviez le Slow Up, vous aviez le Marathon, vous aviez la Lake Parade. Il y avait encore quelque chose qui se faisait pendant les Fêtes de Genève... et vous aviez le Dimanche sans ma voiture. Ça fonctionne. On l'a fait. Alors c'est vrai, il y avait des gens qui pique-niquaient sur le pont du Mont-Blanc, d'autres qui se baladaient à pied. Il y en avait qui faisaient du vélo, d'autres de la planche à roulettes ou je ne sais quoi.

Il faut qu'on arrive à sensibiliser les gens à certaines choses, que l'on puisse se retrouver à certains moments à certains endroits tous ensemble. Peut-être pas tous les dimanches! Mais après en avoir fait un, on pourrait en faire deux ou trois. Il faut qu'on essaie de trouver une solution. Ça se fait partout en Europe, dans le cadre des journées environnementales. Encore une fois, les Champs-Élysées, en Allemagne, en Angleterre...

Certains axes sont plus ou moins faciles. Aujourd'hui, oui, ça ferait passer les gens à la rue des Eaux-Vives! Mais quand il y a des manifestations, automatiquement les gens ne prennent pas leur voiture! A la rue des Eaux-Vives, les gens justement sortent de chez eux, même s'ils ont des balcons, pour aller sur les quais avec leurs petits-enfants, leur apprendre à faire du vélo, du patin à roulettes ou je ne sais quoi. Certains comme moi ont mangé la fondue, se sont fait des grillades sur le pont du Mont-Blanc. Cela nous avait permis de plaisanter avec nos amis cyclistes puisqu'ils nous reconnaissaient en tant que motards – nous avions nos casques sur la pomme... Cela crée quand même des moments conviviaux.

Essayons de dépasser un peu ces clivages sur des choses qui ont fonctionné à Genève, que nous avons tous laissé tomber, et repartons sur de bonnes bases. En plus, aujourd'hui, qu'on le veuille ou non – et je suis le premier à en faire le constat – les choses sont en train de changer. On le voit bien, on avait même fait tout ce qui était plans de circulation pour avoir beaucoup plus de pistes cyclables. Alors c'est vrai qu'avec le Covid-19 ils n'ont pas tout à fait respecté les plans... Encore une fois, c'est dommage parce qu'on aurait plus que ce qu'on a aujourd'hui. Mais

enfin, bref... Réunissons-nous non seulement autour de la table dans ce parlement mais aussi dans des endroits où on peut se côtoyer sur de petits exemples. Moi, je dis toujours qu'il faut faire de la sensibilisation et de la responsabilisation des gens sur des exemples, qui sont parfois tout simples, sans avoir, de nouveau, à mettre des millions de francs et des infrastructures inimaginables. Il faut qu'on responsabilise les gens et qu'on le fasse d'une façon un peu bon enfant.

Ça fonctionne dans les autres villes, ça fonctionne partout. Quand Paris arrive à fermer les Champs-Élysées douze dimanches de suite alors que nous n'arrivons pas à fermer deux voies sur le pont du Mont-Blanc et nos quais, excusez-moi, Mesdames et Messieurs, mais petit pays, petits soucis... (*Applaudissements.*)

M. Olivier Gurtner (S). On a entendu parler d'une ville plus intelligente, plus intelligente que Genève... Mais certainement! Autant prendre exemple et s'inspirer de Paris avec Anne Hidalgo, ou citer Londres, même sous Boris Johnson qui avait pris des décisions en faveur de la mobilité douce. Comme quoi, tout est possible. On a entendu un élu du Mouvement citoyens genevois citer les 180 000 âmes de la ville de Genève. Bon, déjà c'est 200 000... donc ce serait bien de se renseigner quand on est élu au délibératif de la Ville. Ensuite, puisqu'on parle des habitants, 41% des ménages en ville de Genève ne possèdent pas de voitures. Ça aussi, c'est une réalité qu'il faut accepter et ne pas ignorer.

Plus largement, on ne peut pas ignorer les conséquences catastrophiques du réchauffement climatique. A Genève, on a connu trois canicules en dix ans. Ce sont des manifestations qui affectent très lourdement les enfants et les personnes âgées. De telles actions permettent donc aussi de sensibiliser à ce type de problème et d'ouvrir les yeux. M. Barthassat, il faut le saluer, a relancé les dimanches sans voiture. Il a dit que ça fonctionnait. Eh bien, je suis totalement d'accord avec lui. Faisons fonctionner cette chose douze fois par an! (*Applaudissements.*)

M^{me} Frédérique Perler, maire. Le Conseil administratif et donc moi-même ne pouvons que souscrire aux arguments en faveur de cette motion. Il y a eu un long débat, qui était nourri. Chacun a pu s'exprimer. Je partage complètement la vision de M. Barthassat – étonnante, du reste – qui a rappelé tout de même point par point ce qui avait déjà été tenté par le passé et qui pourrait encore l'être.

Je suis d'avis que les villes doivent insister l'une après l'autre pour réaliser des aménagements liés à l'urgence climatique, ou au bruit, ce n'est pas juste du confort... Nous avons le privilège de vivre avec une rade exceptionnelle, et c'est étonnant de ne pas pouvoir s'y promener sans bruit un dimanche par mois ou un dimanche par année, peu importe... de ne pas pouvoir s'y promener sans bruit.

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

Du reste, je m'étonne de la posture du Parti démocrate-chrétien, car nous travaillons avec mon estimée collègue Marie Barbey-Chappuis sur la revalorisation de la rade où nous avons de très beaux projets qui seront tout à fait agréables pour notre population. Elle va beaucoup les apprécier. Effectivement, s'il n'y a pas de voitures aux alentours, ça sera encore plus formidable. Il ne faut pas oublier qu'il y a non seulement beaucoup de personnes qui viennent à Genève pour visiter notre belle ville mais aussi beaucoup de Genevoises et de Genevois qui ne peuvent pas forcément partir en été, qui ne peuvent pas quitter la ville le temps d'un week-end et qui apprécient de pouvoir en profiter. Regardez le succès de la plage des Eaux-Vives, avec les aménagements Wilson! Tout ce qui est autour de l'eau correspond à un besoin. Avec des quais libérés de temps à autre, ce n'est pas la mer à boire, puisque ça se fait ailleurs.

Beaucoup d'exemples ont été donnés, mais j'aimerais juste partager ceci avec vous. A la suite du sommet Biden-Poutine, j'ai reçu énormément de demandes citoyennes quant à savoir pourquoi, alors que nous gardions les quais fermés pendant toute une journée, nous ne les fermerions pas jusqu'à la fin du dimanche. Vous vous imaginez bien que j'ai interrogé le Conseil d'Etat à ce sujet. Hélas, quatre jours correspondaient à une durée un peu trop importante. Pour vous dire qu'il y a une attente de la population. Le Conseil administratif relaiera cette demande et la demande de ce Conseil municipal.

Je partage aussi un autre élément avec vous. Vous êtes toutes et tous représentés à travers vos groupes au Grand Conseil. Eh bien, encore une fois vous pouvez vous faire le relais auprès de vos groupes du Grand Conseil pour qu'un projet de loi ou une motion soit redéposé-e car, vous le savez bien, on en a beaucoup d'exemples dans notre société – le droit de vote des femmes, le mariage pour tous... –, il faut vraiment avoir beaucoup de ténacité pour finir par obtenir quelque chose.

Il y a un autre élément que j'aimerais partager avec vous. Le Conseil d'Etat est beaucoup plus ouvert à la mobilité douce, à une ville, un canton apaisés qu'il ne l'était par le passé. Il faut saisir cette occasion – M. Barthassat l'a bien rappelé et il a tout à fait raison. Donc, ne baissez pas les bras! Il s'agit d'accompagner les changements de mentalité. Les lignes sont en train de bouger et vous nous aiderez, vous, Conseil municipal, en soutenant la volonté et le travail du Conseil administratif par des motions telles que celle-ci. Et surtout, vous répondrez aux demandes de vos électeurs et électrices.

Une dernière chose, Monsieur le président, si vous le permettez... J'ai beaucoup de respect pour les débats au sein de ce parlement. Le Conseil administratif et moi-même, nous cherchons à vraiment avoir un esprit de collaboration avec tous les membres de ce Conseil municipal, quelle que soit leur couleur politique. J'attends du Conseil municipal qu'il en soit de même envers les membres du

Conseil administratif. En cela, vous transmettez, Monsieur le président, que les propos de M^{me} Rouillet tenus précédemment à l'égard de mon collègue Alfonso Gomez sont irrecevables. Vous lui transmettez qu'elle ne fait pas honneur à sa fonction. (*Exclamation et huées.*) Je vous remercie pour votre écoute.

Le président. Merci, Madame la maire. Votre message est transmis. Le bureau a décidé de clore la liste. Je donne la parole à M. Jean-Luc von Arx.

M. Jean-Luc von Arx (PDC). Merci, Monsieur le président. M^{me} la maire a cité le Parti démocrate-chrétien par rapport au fait qu'on ne partageait pas assez ce point de vue selon lequel il fallait prendre un certain nombre de risques. Je tiens à vous rappeler que nous souhaitons que le parti des Verts et des Vertes soit aussi derrière l'idée de traversée du lac, qui est en projet et qui est nécessaire si vous ne voulez pas que les véhicules viennent s'entasser au centre-ville. Je pense en effet que ce serait bien de réfléchir un peu «périphérique autour de notre ville» et d'utiliser un certain nombre de choses, non pas de ne parler seulement de cette volonté d'avoir «un salon un peu plus grand», comme disait M. Sormanni.

Le deuxième point que je voulais vous rappeler quand même, c'est qu'une étude a été faite en commission, que des avis ont été donnés mais je constate une fois de plus que c'est l'idéologie qui prime avant tout et qu'on ne tient absolument pas compte de tout ce qui a été exprimé par les invités sur les possibilités, les restrictions qu'il pourrait y avoir sur ce projet. Nous le soutenions d'ailleurs parce que nous étions prêts à ouvrir les quais six dimanches par année, ce qui était déjà pas mal. Mais vous en voulez toujours plus. Je pense que cette chose est un peu démesurée. Voilà, c'est tout ce que je voulais vous dire.

M. Alain de Kalbermatten (PDC). Je complète les dires de mon collègue Jean-Luc von Arx... Je suis assez surpris de la méconnaissance économique ou du tissu sociologique qu'il peut y avoir à Genève. A Genève, on a une responsabilité... C'est une ville de transit avant toute chose, ce n'est pas une ville dans laquelle on arrive point par point. C'est une ville de transit. Vous savez qu'il y a énormément de déplacements de population, du sud au nord du lac Léman et inversement. Ça, c'est quand même quelque chose qu'il faut prendre en compte. Genève n'est pas un petit îlot. On ne vient pas seulement visiter «notre belle ville», comme ça a été dit. C'est aussi une ville de transit comme dans le passé à cause des foires entre le nord et le sud de l'Europe.

Toutes les villes qui ont réussi la fermeture du centre-ville sont des villes qui ont un périphérique. Aujourd'hui, la ville de Genève n'a pas de périphérique.

Motion: dimanches sans voiture autour de la rade

L'autoroute de contournement est déjà surexploitée – je ne pense d'ailleurs pas que les Verts désirent son agrandissement – et il manque toujours cet élément principal qu'est justement la traversée du lac. Il faut aller de l'avant avec pragmatisme, puisque là, on n'est pas dans l'idéologie, c'est juste du pragmatisme... Enfin, il y a des déplacements de population, c'est une réalité qu'on vit tous les jours, que vous vivez tous les jours!

Si on n'est pas capable d'apporter cette infrastructure, on ne pourra pas fermer le centre-ville d'une façon apaisée. Comment voulez-vous faire la paix quand vous savez qu'il y a des milliers de pendulaires qui vont du nord au sud et du sud au nord? Il faut réellement commencer par le début, en remplissant cette pièce manquante qu'est justement cette traversée du lac! Ensuite on pourra fermer paisiblement notre ville, avec toutes les bonnes consciences qui animent ce Municipal. Mais si on n'a pas cette pièce, on ne pourra pas avoir la paix au centre-ville. Voilà le mot que le Parti démocrate-chrétien voulait vous transmettre, avec mon ami Jean-Luc von Arx.

Le président. Je vous remercie, Monsieur le conseiller municipal. Je rappelle que la liste est close. La parole est à M. le conseiller administratif Alfonso Gomez.

M. Alfonso Gomez, conseiller administratif. Merci, Monsieur le président. Je ne voulais pas intervenir dans ce débat, d'autant plus que mon excellente collègue M^{me} Perler a répondu, mais j'aimerais quand même rajouter un point par rapport à ce qui a été dit. C'est vrai que j'étais initié de cette motion. Pour répondre tout à fait poliment à M^{me} la conseillère municipale, elle peut s'interroger effectivement sur la façon dont ça a été fait. Ça a été fait de manière réfléchie, on l'a dit tout à l'heure. Elle a été faite de manière réfléchie car on a moult exemples d'autres villes qui ont piétonnisé – cela a été mentionné. Il y a d'ailleurs une légende urbaine qui court selon laquelle la piétonnisation tue le petit commerce...

Ce n'est pas la piétonnisation qui tue le commerce. Au contraire, elle le réactive. Ce qui tue le petit commerce, c'est la spéculation foncière, et c'est pourquoi il faut émettre des lois pour protéger nos commerçants contre cette spéculation foncière. Ce qui tue le petit commerce, c'est la mondialisation, et c'est pourquoi il faut effectivement émettre à un moment donné des règles pour protéger le commerce de proximité. Ça, c'est ce qui tue le petit commerce. Mais ça, évidemment, c'est plus difficile effectivement, car ça touche à certains fondamentaux de nos sociétés. Cette motion a tout à fait été bien réfléchie.

Le niveau de pollution... Ce n'est pas seulement le niveau de pollution dû aux gaz d'échappement, c'est également celui qui est dû au bruit. Vous le voyez bien, il suffit d'aller sur les quais un jour où ils sont fermés au trafic individuel motorisé parce qu'il y a un marathon ou les Fêtes de Genève quand elles existaient. Eh bien, vous voyez un peu la tranquillité, l'apaisement, la respiration que cette interdiction offre.

Alors je pense que dans une ville qui est la ville de Suisse qui connaît la plus forte densité, il est temps d'apaiser l'ensemble de nos quartiers – et nous ne parlons bien entendu que d'un aspect. Et donc, toutes les mesures qui vont dans le sens de rendre la ville encore plus vivable devraient être prises.

C'est la première fois que j'entends que Genève est une ville de transit. Oui, il y a beaucoup de voitures qui entrent à Genève. Oui, effectivement. Mais Genève a son existence par elle-même. C'est vrai qu'il y a des gens qui traversent la ville, mais c'est pour ça que nous avons mis en place le Léman Express. C'était également l'objectif du Léman Express d'apaiser ce centre-ville. Je ne veux pas faire le débat sur la traversée du lac. Elle coûte 4 ou 5 milliards, on ne sait plus où on en est... Ce qui est demandé, aujourd'hui ce que demandent les habitantes et les habitants – et cela a aussi été rappelé tout à l'heure par M. Gurtner – c'est que leur ville respire. Preuve en est que 45% des foyers de notre ville aujourd'hui n'ont pas de véhicules.

Sur la question des prix, écoutez, on peut aussi regarder combien coûtent les manifestations de l'Escalade ou telle et telle manifestation et, à ce moment-là, on ferme complètement la ville à toutes sortes d'activités parce que ça coûte, parce qu'il y a un prix. C'est vrai que ça a un prix. Mais il y a aussi un retour sur investissement, c'est comme ça que ça s'appelle.

Une ville apaisée, une ville où les commerçants ont du plaisir à pouvoir installer des terrasses, c'est ce qui est demandé aujourd'hui. C'est assez paradoxal. Aujourd'hui, quand on reçoit les commerçants – et cela, l'ensemble du Conseil administratif peut en témoigner puisque nous venons encore de les recevoir –, qu'est-ce qu'ils nous demandent? Donnez-nous plus d'espace dans la rue, donnez-nous plus de place pour pouvoir étendre nos terrasses, pour étendre nos commerces. Donc à un moment donné, les commerçants eux-mêmes finissent par faire ce choix. A un moment donné, il faut aussi avoir une certaine cohérence dans le discours... Je disais tout à l'heure que beaucoup de villes demandent la piétonnisation... Mais vous aussi, vous l'avez demandée. Lors des débats sur le parking Clé-de-Rive, vous avez écrit: la piétonnisation rend «libre de voitures» le quartier – puisqu'il y avait treize rues... «accessible en toute sécurité aux habitants, aux employés du centre-ville, et aux passants». Vous l'avez dit. Eh bien, soyez cohérents. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

Le président. Merci, Monsieur le conseiller administratif. Je fais voter l'amendement présenté par M. Dujoux et M^{me} Roiz, que vous avez reçu par courriel et qui consiste à rajouter une troisième invite. (*Exclamation.*) Vous l'avez reçu mais je vais le lire, si vous ne l'avez pas lu. (*Remarque de M. Holenweg.*) Oui, je le lis quand même, Monsieur Holenweg... «Les dimanches durant lesquels se tiennent des manifestations sportives ou culturelles préalablement programmées par les autorités cantonales ou municipales dans la zone fermée à la circulation ne sont pas considérés comme des dimanches sans voiture.»

Mis aux voix, l'amendement de M. Dujoux et de M^{me} Roiz est accepté par 41 oui contre 27 non (1 abstention).

Mis aux voix, le renvoi de la motion amendée au Conseil administratif est accepté par 43 oui contre 26 non. (*Applaudissements.*)

La motion est ainsi conçue:

MOTION

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à mettre en place, en collaboration avec le Canton de Genève, des «dimanches sans voiture» sur le pourtour de la rade, en fermant à la circulation motorisée le quai Wilson, le quai du Mont-Blanc, le quai des Bergues, le pont du Mont-Blanc, le quai du Général-Guisan et le quai Gustave-Ador chaque premier dimanche du mois, de 8 h à 18 h;
- à n'autoriser la circulation que des transports en commun, des véhicules de secours (ambulances, pompiers, véhicules de police) et des voitures dont les conducteurs seront munis d'une dérogation spéciale. Ces véhicules pourront circuler à une vitesse n'excédant pas 20 km/h, à l'exception des véhicules de secours;
- à tenir compte du fait que les dimanches durant lesquels se tiennent des manifestations sportives ou culturelles préalablement programmées par les autorités cantonales ou municipales dans la zone fermée à la circulation ne sont pas considérés comme des dimanches sans voiture.

Le Conseil administratif est chargé de prendre une mesure ou de présenter un rapport.

10. Rapport de la commission des arts et de la culture chargée d'examiner la résolution du 6 avril 2016 de M. Pascal Holenweg: «Pour une exhortation sans indigence ni indifférence» (R-195 A)¹.

Rapport de M^{me} Ariane Arlotti.

La résolution R-195 a été renvoyée à la commission des arts et de la culture lors de la séance plénière du 14 novembre 2018, suite à trois essais avortés de renvois directs à la commission du règlement et après avoir passé deux ans et demi dans l'ordre du jour du Conseil municipal. La commission l'a étudiée le 10 décembre 2018 sous la présidence de M^{me} Michèle Roulet. Les notes de séances ont été prises par M. Jairo Jimenay, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Rappel de la résolution

Considérant:

- l'indigence du texte de l'exhortation prononcée à chaque ouverture de séance de notre honorable Conseil;
- l'indifférence, pleinement méritée, avec laquelle la récitation de ce texte est accueillie;
- l'imagination et le talent littéraire reconnus des membres dudit Conseil,

le Conseil municipal:

- invite chacune et chacun de ses membres à proposer au bureau un nouveau texte d'exhortation, afin qu'il le transmette à la commission du règlement et que celle-ci puisse sélectionner la meilleure proposition et la traduire en un projet de délibération à soumettre au plénum;
- recommande aux auteurs des propositions de n'user, dans le texte de leur proposition, d'aucun des mots ni d'aucune des expressions suivantes ou de leur déclinaison: nous prenons l'engagement, la société du savoir, proactif ou proactive, changement de paradigme, réduire la voilure, usine(s) à gaz, gouvernance, efficient-e, finaliser, opportunité(s), innovant-e-s, droit à la différence, lien social, vivre-ensemble, stigmatiser, aller de l'avant.

¹ «Mémorial 176^e année»: Développée, 3437.

Résolution: pour une exhortation sans indigence ni indifférence

Séance du 10 décembre 2018

Audition de M. Pascal Holenweg, auteur

M. Holenweg souhaite susciter l'intérêt d'un exercice de créativité rhétorique et littéraire auprès de tous les conseillers et toutes les conseillères municipales, afin de remplacer le texte indigent de l'exhortation à laquelle ils se soumettent en début de séance. Ce texte a un défaut principal et un défaut accessoire:

- avant tout il est présomptueux de considérer que la Cité confie sa destinée aux conseillers, au vu du nombre d'électeurs qui ont voté pour chaque conseiller et conseillère, relativement à la taille totale de l'électorat. Et la Cité dépasse fort heureusement le Conseil municipal;
- puis, comme les conseillers sont élus sur des listes déposées par des partis ayant des vues différentes et parfois contradictoire du bien de la Cité, il est assez difficile d'exiger que ces mêmes conseillers et conseillères aient tous une conception unanime du bien de ladite Cité. Par ailleurs il n'y a aucune obligation de s'aligner sur le Grand Conseil.

La proposition consiste alors à demander aux conseillers et conseillères municipales de proposer un nouveau texte d'exhortation, qui soit spécifique au Conseil municipal, car pour le moment c'est une copie du texte du Grand Conseil.

Dernière remarque, le texte pourrait être à la fois plus modeste et plus ambitieux. Pour ce faire, il suffirait que les conseillères et les conseillers prennent l'engagement d'être à la fois:

- sincères, signifiant de ne dire que ce qu'ils et elles pensent;
- cohérents, c'est-à-dire ne défendre que des positions sur lesquelles ils et elles ont été élu-e-s;
- en tout honnêteté, les encourager à ne dire que ce qu'ils et elles pensent et à agir en conséquence.

Ces engagements auraient un sens, contrairement à celui qui est pris actuellement.

M. Holenweg souligne ce point en mentionnant qu'une partie du Conseil municipal est habituellement absent lors de l'exhortation.

Questions des commissaires

Un commissaire demande pourquoi il y a une exhortation.

M. Holenweg répond qu'elle a été demandée par les partis de droite et inscrite dans le règlement.

Le commissaire se dit inquiet en entendant ce que les uns et les autres peuvent dire en plénière et d'imaginer ce que certain-e-s pourraient dire... Il abonde entièrement dans le sens de M. Holenweg quant au côté pompeux, voire ridicule de l'exhortation, puisque répétée à chaque fois alors que peu de monde y prête attention. Il propose même de la supprimer si celle-ci n'est pas inscrite dans la loi et qu'elle ne fait que copier le Grand Conseil.

Un autre commissaire relève que cette exhortation n'existe que depuis peu, suite à des comportements déplacés qui portaient atteinte à la dignité de l'institution. Selon lui, l'exercice proposé est intéressant mais pas la résolution, puisque ce qui est demandé est une déclaration d'intention qui soit le plus crédible possible. Il propose un amendement qui stipule que si une définition satisfaisante ne pouvait être trouvée, l'obligation de faire une exhortation peut être simplement supprimée. Il termine en demandant pourquoi cette question est traitée par la commission des arts et de la culture.

M. Holenweg répond que le Conseil municipal l'a renvoyée à la commission des arts et de la culture.

Une commissaire demande si l'exhortation est une tradition historique du Grand Conseil et si la proposition d'avoir une exhortation au Conseil municipal suit également un aspect traditionnel.

M. Holenweg avance que les conseillères et les conseillers ont le pouvoir de modifier le règlement et qu'il est tout à fait possible d'en retirer l'obligation d'avoir une exhortation. Selon lui, il était plus intéressant de se livrer à l'exercice rhétorique d'expliquer pourquoi les conseillères et les conseillers se réunissent. Puis il précise qu'il y avait une exhortation évangélique dans l'ancienne République avant les séances du Conseil des Deux-Cents, car la Constitution de Genève était la Bible. Il pense que c'est lorsque la Constitution fazyste a été instaurée que le Grand Conseil a commencé à s'exhorter lui-même.

La commissaire profite pour dire qu'elle est entièrement d'accord avec la remarque du commissaire qui stipule que plus l'exhortation est faite, moins elle a un sens et rappelle que l'exhortation est faite deux fois par séance. En conséquence elle est également d'avis que l'exhortation peut être supprimée ou, au moins, qu'elle ne soit lue qu'une seule fois par séance.

Une deuxième commissaire abonde dans le sens de M. Holenweg car sa proposition permettrait de se rappeler au début de chaque séance ce que les conseillères et les conseillers ont comme fonction et pourquoi ils la remplissent communément. Ainsi, cela permettrait peut-être de dépasser les clivages politiques. Elle propose même que le renouvellement de l'exhortation soit fait plusieurs fois par année.

Une troisième commissaire rejoint le point de vue commun que l'exhortation actuelle n'est pas adaptée. Par contre, elle trouve démesuré de devoir envoyer à

Résolution: pour une exhortation sans indigence ni indifférence

la commission du règlement un nombre important de propositions de textes. Elle propose un amendement qui stipule que les textes ne doivent pas être envoyés à une commission du Conseil municipal, ce qui reviendrait relativement cher au contribuable, mais au président ou au bureau du Conseil.

Un nouveau commissaire est d'avis de supprimer l'exhortation, puisqu'elle ne provient d'aucune tradition.

M. Holenweg rappelle à la commission que, pour supprimer l'exhortation, une proposition de modification du règlement est nécessaire. En outre, il abonde dans le sens de l'amendement qui vient d'être proposé.

La présidente estime également que l'exhortation pourrait n'être faite qu'une seule fois par soirée. Néanmoins, elle trouve que le texte est bien appliqué dans le but de créer un rituel. Au plus, elle propose de ne supprimer que la portion de texte qui stipule que la Cité confie sa destinée aux conseillères et conseillers.

M. Holenweg remarque que l'importance du rituel est assujettie à la participation sincère des personnes qui sont censées y prendre part, ce qui ne semble pas être le cas actuellement au sein du Conseil municipal. De ce fait, le rituel perd sa signification.

Une commissaire abonde dans ce sens et propose un amendement qui ajoute «annuellement» à tout ce que ce dernier a déjà amendé. L'idée serait que les membres du bureau, réélu-e-s chaque année, rédigent le texte en fonction de cette mission qui leur a été confiée et de la réflexion commune portant sur cette mission. La répétition de l'exercice est censée permettre de donner un sens commun au travail d'élue-e-s provenant de différentes factions politiques.

Un commissaire note qu'après la consultation du règlement du Grand Conseil, l'exhortation n'a été introduite qu'en 2001. Pour cette raison, il pense que la suppression de cette exhortation serait le choix optimal, puisque lors de la prestation de serment devant le Conseil municipal les engagements pris par les élu-e-s sont clairs et suffisamment sérieux.

La présidente pense que si l'on devait faire ce travail annuellement au niveau du bureau, le coût pour le contribuable serait très élevé, puisqu'il sera extrêmement difficile, voire impossible, de mettre d'accord sur quelques phrases des personnes provenant d'horizons politiques différents. Pour cette raison, elle est pour le maintien de la phrase actuelle.

Un autre commissaire pense également que l'assermentation d'un conseiller ou d'une conseillère municipale devrait être suffisante. Par contre, force est de constater que certaines déviations ont eu lieu, raison de l'existence de cette exhortation. Le commissaire est cependant d'accord que l'exhortation ne devrait être lue qu'une fois par soir, voire une fois toutes les deux séances. Il pense aussi que le texte est convenable dans sa forme actuelle.

Résolution: pour une exhortation sans indigence ni indifférence

M. Holenweg rappelle qu'une prestation de serment se fait tous les cinq ans alors que l'exhortation est un rituel qui ne correspond à aucun engagement, puisque le président la lit au nom des conseillers municipaux qui ne prennent pas l'engagement de la respecter.

Un commissaire demande si d'autres villes font également des exhortations.

M. Holenweg imagine que oui, mais ne le sait pas.

Un autre commissaire précise que l'actuelle exhortation est en place depuis moins de deux ans et qu'elle a été votée par une majorité du plénum. Cela a impliqué plusieurs séances, chacune ayant un coût. Il exprime également l'opinion que le cœur du problème ne se trouve pas au niveau du texte, mais bien au niveau de l'indiscipline des conseillers municipaux qui ne le respectent pas. Pour cette raison, il pense que le texte ne dérange pas, bien que sa lecture deux fois par séance soit excessive.

Un autre commissaire propose à la place des divers amendements que le texte de l'exhortation soit conservé, avec la modification proposée par la présidente, ou que l'exhortation soit supprimée.

La présidente évoque la proposition de n'avoir l'exhortation qu'une seule fois par soir.

M. Holenweg rappelle que la modification du règlement est du ressort de la commission du règlement et du plénum. Cette commission ne peut que se prononcer sur cette résolution et l'amender.

La présidente suggère alors que la commission des arts et de la culture propose des modifications du règlement. Le règlement pourrait alors être modifié sur le siège, évitant ainsi d'autres séances.

La présidente rappelle la première invite de la résolution R-195: «invite chacune et chacun des membres des commissions à proposer au bureau un nouveau texte d'exhortation afin qu'il le transmette à la commission du règlement et que celle-ci puisse sélectionner la meilleure proposition et la traduire en un sujet de délibération à soumettre au plénum.»

M. Holenweg souhaite supprimer les deux invites et amender la résolution afin qu'elle soit rédigée de la manière suivante: «invite le bureau à proposer annuellement un texte d'exhortation et à le soumettre au plénum.»

Cet dernier amendement est accepté par 8 oui (2 EàG, 3 S, 1 Ve, 2 DC) contre 4 non (2 MCG, 1 UDC, 1 LR) et 2 absentions (LR).

Par 7 oui (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 2 DC) contre 6 non (2 MCG, 1 UDC, 3 LR) et 1 abstention (EàG), la résolution amendée est acceptée et renvoyée au Conseil administratif.

Résolution: pour une exhortation sans indigence ni indifférence

PROJET DE RÉSOLUTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le bureau à proposer annuellement un texte d'exhortation et à le soumettre au plénum.

Le président. Personne ne demande la parole... Oui, Madame Ana Barciela Villar...

M^{me} Ana Maria Barciela Villar (Ve). Merci, Monsieur le président. Le début de séance du Conseil municipal doit être marqué par un texte qui réunit tous les conseillers et les conseillères municipales dans notre engagement auprès des citoyens. Ce texte, lu en début de séance, rappellera notre mission envers la population. Un texte plus spécifique au Conseil municipal, renouvelé annuellement, permettrait à chacun de s'identifier avec son propre engagement. Un texte sincère, cohérent, honnête et transparent qui nous encouragera à agir en conséquence, car la cohérence et la transparence sont des principes fondamentaux de la démocratie. C'est aussi un préalable nécessaire à la confiance des citoyens dans les institutions qui les représentent. Le parti des Verts est favorable à cette résolution telle qu'amendée en commission et vous invite à l'accepter.

M. Pascal Holenweg (S). La proposition de la commission est en retrait de la proposition initiale, mais par souci de pragmatisme et par amour de consensus, je me rallie bien volontiers à la proposition de la commission. Je vous le rappelle, parce que tout le monde n'écoute pas ce passage de nos séances avec toute l'attention qu'il est supposé mériter, nos séances sont ouvertes par cette phrase: «Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, prenons la résolution de remplir consciencieusement notre mandat et de faire servir nos travaux au bien de la Cité qui nous a confié ses destinées.»

La première partie de la phrase ne veut pas dire grand-chose. Prendre «la résolution de remplir consciencieusement [son] mandat», ça ressemble un peu au principe de Chirac: les promesses n'engagent que ceux qui les reçoivent... Quant à la deuxième partie de la phrase, «faire servir nos travaux au bien au bien de la Cité qui nous a confié ses destinées», c'est bien arrogant de croire que la Cité nous a confié sa destinée. Elle nous a éventuellement confié son budget annuel et quelques propositions du type de celles dont nous discutons ici, mais la destinée de Genève, depuis plus de 2000 ans Genève ne l'a confiée à personne, et probablement surtout pas au Conseil municipal renouvelé tous les cinq ans. La destinée d'une ville est un peu différente de celle d'une élection municipale.

Résolution: pour une exhortation sans indigence ni indifférence

Donc la proposition, comme on vient de le rappeler, est de nous faire éventuellement entendre une exhortation qui corresponde réellement à notre situation, à notre fonction. Après tout, contentons-nous de promettre d'être fidèles à nos propres convictions plutôt qu'à des liens d'intérêts et au programme de nos partis plutôt qu'à nos plans de carrières – ça suffira largement.

M^{me} Monica Granda (EàG). Cette résolution ne représente pas une priorité pour Ensemble à gauche. C'est vrai qu'il est très important que cette exhortation nous rappelle à chaque session, à nous, élus, notre présence en tant que conseillers municipaux dans cet hémicycle. Nous siégeons ici, provenant de divers partis, grâce à un mandat populaire pour œuvrer au bénéfice de la Ville de Genève et de ses citoyens.

Néanmoins, nous trouvons la demande de cette résolution R-195 un peu démesurée. Elle demande qu'un nouveau texte soit rédigé par le Bureau chaque année et que celui-ci soit approuvé par le plénum. Nous pensons que cette démarche peut devenir très laborieuse et complexe à tenir dans la durée. C'est pourquoi notre proposition irait plutôt dans le sens de modifier comme suit la résolution amendée en commission:

Projet d'amendement

Le Conseil municipal invite le bureau à proposer *au moins une fois par législature* un texte d'exhortation et à le soumettre au plénum.

De la sorte, ce texte représentera les priorités que la législature veut mettre en avant.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Vous avez donc proposé un amendement... Je passe la parole à M. Rémy Burri.

M. Rémy Burri (PLR). Merci, Monsieur le président. C'était plutôt sur le sujet précédent que j'avais demandé la parole. Vous ne me l'avez pas donnée... Je voulais dire tout le mal que je pensais des propos de M. Gomez, qui pense que la mobilité douce...

Le président. La liste était close, Monsieur le conseiller municipal...

Résolution: pour une exhortation sans indigence ni indifférence

M. Rémy Burri. ... se décrète dans ce Conseil municipal. Donc je n'ai rien à dire sur l'objet en cours.

M^{me} Florence Kraft-Babel (PLR). Ecoutez, cette exhortation, qui visait quelque part à quelque peu solenniser le début de nos séances, porte plus ou moins ses fruits. Ça fait deux ans qu'elle existe. D'abord, il n'y a pas beaucoup de monde qui soit toujours à l'heure au début des séances... Elle n'a pas la solennité que nous lui avons attribuée au début. Alors on essaie de s'expliquer pourquoi ça ne marche pas tout à fait comme on voudrait... C'est comme la prière avant le repas du dimanche... Des fois, les enfants n'écoutent pas, ils renversent le verre pendant qu'on fait la prière... Si vous voulez, nous sommes un peu déçus du résultat, et je comprends qu'on ait pu avoir l'idée de vouloir l'améliorer.

L'idée du motionnaire, sauf erreur, était de personnaliser cette exhortation, de la rendre moins universelle, comme ça, toujours la même, pour que chaque année ça change. C'est vrai que d'entendre toujours cette même phrase... Plus vous l'entendez, moins vous l'écoutez. Avec l'idée de la renouveler une fois par année, à l'image de la présidence, il y aurait évidemment une sorte de couleur. Selon les convictions de l'un, l'une ou de l'autre, on aurait une phrase différente... Ce qui est certain, c'est que plus vous entendez la même phrase, qui devient litannique, moins vous y réfléchissez, moins elle prend du sens et nous ne sommes pas ici pour faire un chapelet politique.

Ça ne fait que deux ans que le plénum a accepté la phrase que nous entendons à chaque séance. Qu'elle nous convienne ou pas, ou plus ou moins, au Parti libéral-radical nous pensons tout de même – et nous allons vous déposer un amendement – que le faire une fois par soir de session serait largement suffisant. Peut-être que l'on écouterait un peu mieux. Nous allons donc vous proposer de ramener cette exhortation à une seule fois par soir de session. Nous allons vous déposer l'amendement.

M^{me} Alia Chaker Mangeat (PDC). Je crois qu'on sous-estime toujours l'ambition de M. Pascal Holenweg qui est toujours dévorante... Après avoir voulu sauver le Plaza, après m'avoir rendu un rapport de minorité en alexandrins, ce qui me contraignait à mon tour à faire un rapport de majorité en alexandrins, il aimerait soumettre aujourd'hui ce plénum à un exercice rhétorique et littéraire. C'est dire qu'il est non seulement ambitieux mais aussi très idéaliste. Mais enfin, le Parti démocrate-chrétien est prêt à le suivre et à relever le défi.

Nous pensons que l'exhortation actuelle est en effet assez indigeste. Elle est dite dans une indifférence assez générale. Nous pensons que le fait de renouveler

Résolution: pour une exhortation sans indigence ni indifférence

le texte de l'exhortation va la rendre peut-être plus personnelle et plus sincère. Nous y souscrivons complètement. Nous soutiendrons donc cette proposition et nous remercions M. Pascal Holenweg de l'avoir faite.

M. Daniel Sormanni (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je dois dire que faire un débat sur ce sujet est complètement ridicule, et les élucubrations de M. Holenweg – vous transmettez, Monsieur le président – n'ont strictement aucune importance. On ne va pas ici prêter fidélité au programme de notre parti! On est où, là? On est à côté. Jamais je n'accepterai ça! Les conseillers municipaux comme les députés sont libres et ils doivent rester libres. C'est garanti par la Constitution. Normalement, ils ne devraient même pas recevoir d'instructions de leur parti pour se déterminer lors d'un vote! Alors penser qu'on va faire une exhortation en disant que l'on va respecter le programme de notre parti! Mais on est où, là? C'est vraiment de la guignolerie, et jamais je n'accepterai ça, jamais je ne me soumettrai à ça!

Des voix. Bravo! (*Brouhaha.*)

Le président. Je vais soumettre l'amendement aux voix. (*Brouhaha.*)

M^{me} Alia Chaker Mangeat (PDC). Eh mais, écoutez, sinon on va se retrouver avec une exhortation surréaliste!

Mis aux voix, l'amendement de M^{me} Granda est accepté par 30 oui contre 27 non (1 abstention).

(*Remarque.*)

Le président. Il a été envoyé, lu et relu... Je passe à l'amendement de M^{me} Michèle Roulet, M. Rémy Burri et M^{me} Kraft-Babel. Il demande «que cette exhortation n'ait lieu qu'une seule fois par soir de session et plus deux fois». (*M^{me} Roulet en explique la raison, mais son micro est éteint.*)

Mis aux voix, l'amendement de M^{me} Roulet, M. Burri et M^{me} Kraft-Babel est accepté par 62 oui contre 4 non.

Mis aux voix, le renvoi de la résolution amendée par la commission et le plénum au Conseil administratif est accepté par 48 oui contre 16 non (1 abstention).

La résolution est ainsi conçue:

RÉSOLUTION

Le Conseil municipal invite le bureau à proposer au moins une fois par législature un texte d'exhortation et à le soumettre au plénum. Cette exhortation n'a lieu qu'une seule fois par soir de session et plus deux fois.

11. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

12. Interpellations.

Néant.

13. Questions écrites.

Néant.

Le président. Je lève la séance. Je vous souhaite un bon appétit et on se retrouve ici à 20 h 36.

Séance levée à 19 h 36.

SOMMAIRE

1. Exhortation	716
2. Communications du Conseil administratif	716
3. Communications du bureau du Conseil municipal	716
4. Questions orales	716
5. Proposition du Conseil administratif du 16 juin 2021 en vue de l'ouverture d'un crédit budgétaire supplémentaire de 754 000 francs destiné à financer les surcoûts liés à la mise en œuvre des plans de protection dans les écoles primaires (PR-1467). Troisième débat . . .	721
6. Interpellation orale du 28 avril 2021 de M ^{mes} et MM. Dorothée Marthaler Ghidoni, Olivier Gurtner, Amanda Ojalvo, Dalya Mitri Davidshofer, Théo Keel, Christel Saura et Salma Selle: «Aménagement urbain dans le cadre de l'extension de la gare Cornavin, côté Montbrillant: qu'en est-il de l'évolution de la situation?» (IO-317)	723
7. Interpellation orale du 28 avril 2021 de M. Rémy Burri: «Faudra-t-il un accident pour améliorer et sécuriser le cheminement piéton sur la rue des Bains en face de la caserne du Vieux-Billard?» (IO-318) . . .	727
8. Interpellation orale du 9 juin 2021 de M ^{me} Yasmine Menétrey: «Est-ce que la Gérance immobilière municipale et le département de la cohésion sociale et de la solidarité appliquent une préférence frontalière dans l'attribution des places de parking pour le personnel du Service de la petite enfance?» (IO-319)	729
9. Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 18 mars 2015 de M ^{mes} et MM. Alfonso Gomez, Sandrine Burger, Marie-Pierre Theubet, Catherine Thobellem, Delphine Wuest, Julide Turgut Bandelier, Anne Moratti, Bayram Bozkurt, Christophe Dunner et Alpha Dramé: «Pour 12 dimanches sans voiture par année autour de la rade de Genève» (M-1175 A)	732

10. Rapport de la commission des arts et de la culture chargée d'examiner la résolution du 6 avril 2016 de M. Pascal Holenweg: «Pour une exhortation sans indigence ni indifférence» (R-195 A)	788
11. Propositions des conseillers municipaux	797
12. Interpellations	797
13. Questions écrites	797

La mémorialiste:
Daphné Vaucher