MÉMORIAL

DES

SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

Soixante et unième séance – Jeudi 16 mai 2019, à 17 h 30

Présidence de M. Eric Bertinat, 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*, maire, *Mme Sandrine Salerno*, vice-présidente, *M. Guillaume Barazzone*, conseiller administratif, *M. Manuel Alonso Unica*, *Mme Maria Casares*, *MM. Pierre Gauthier*, *Stéphane Guex*, *Mmes Christina Kitsos*, *Sara Petraglio* et *Hanumsha Qerkini*.

Assistent à la séance: *Mme Esther Alder* et *M. Rémy Pagani*, conseillers administratifs.

CONVOCATION

Par lettre du 2 mai 2019, le Conseil municipal est convoqué dans la salle Obasi (OMM) pour mercredi 15 mai et jeudi 16 mai 2019, 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. M. Pagani sera absent dès 20 h 30. M. Sami Kanaan est absent de 17 h 30 à 19 h 30. M[me] Alder sera absente dès 20 h 30, ainsi que M. Guillaume Barazzone. Nous souhaitons un joyeux anniversaire à notre nouveau collègue, John Rossi. *(Applaudissements.)*

J'attire votre attention sur le fait que notre ordre du jour, comme c'est l'habitude, sera bouleversé par les absences que je viens de vous annoncer. Par conséquent, avec votre accord, nous traiterons, dans l'ordre: le troisième débat sur la proposition PR-1358, puis le rapport PR-1326 A, puis l'interpellation orale IO-295. Que fait encore M. Pagani? *(Rires.) (Remarque de M. Pagani.)* Trop de choses, exactement… Nous avancerons enfin sur le rapport PRD-156 A1, dont vous avez voté l'urgence, que j'espère pouvoir traiter encore avant la pause de 19 h 30. Cela concerne la passerelle piétonne du Mont-Blanc. Avant de démarrer nos travaux, je passe la parole à M. Pagani.

4. Questions orales.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je réponds avec toutes mes excuses pour le retard à M. Nargi, qui m'avait interpellé à propos de l'échafaudage de la mairie des Eaux-Vives à la rue du Nant. Qu'est-ce qu'une réfection partielle d'une toiture? La rénovation partielle d'une toiture a pour but de remettre en état les éléments détériorés. Dans le cas de la mairie des Eaux-Vives à la rue du Nant, il s'agira principalement de changer toutes les tuiles et de remplacer les parties dégradées de la ferblanterie. La charpente est jugée en bon état général. Les pièces détériorées seront remplacées. Combien coûte la location des échafaudages pour dix-huit mois supplémentaires? La pose, la dépose et la location d'un échafaudage pour dix-huit mois, à raison de six mois pour le chantier de la façade arrière en cours de rénovation et de douze mois pour la toiture, coûtent 80 000 francs. Comment peut-on tenir un budget avec ces frais à moins que lesdits frais n'aient été prévus d'avance? Les frais relatifs aux travaux de réfection de la toiture ont fait l'objet d'une réservation de fonds de 500 000 francs sur le budget de fonctionnement 2019.

Mme Laurence Corpataux m'a interpellé également à propos de la rue du Vicaire-Savoyard, j'espère que tout le monde sait où elle se trouve… *(Remarque.)* Eh bien, c'est près de l'avenue du Devin-du-Village. J'espère aussi que tout le monde sait où ça se trouve… *(Rires.)* C'est à Saint-Jean, c'est tout près de l'école de Saint-Jean. La rue du Vicaire-Savoyard et l'avenue du Devin-du-Village ont dernièrement fait l'objet de travaux de réaménagement en vue de sécuriser les itinéraires des écoles, conformément à la proposition PR-1149 que vous aviez votée.

Les travaux de génie civil sont achevés sur ces deux rues et quelques finitions, dont les marquages, seront prochainement réalisées. Il s'agit donc de la mise en conformité et de la sécurisation des itinéraires pour les enfants qui se rendent à l'école. Cela étant, la rue du Vicaire-Savoyard est mise en double sens de circulation dans le cadre de ces travaux. Par ailleurs, comme il s'agit d'une zone 30 km/h, le marquage de la bande cyclable existante sera supprimé définitivement, car il n'est plus nécessaire. Cette bande cyclable marquait jusqu'à présent un contresens par rapport au sens de circulation des véhicules motorisés; pour mémoire, dans les zones 30, aucune bande cyclable n'est matérialisée. Je vous remercie de votre attention.

5. Proposition du Conseil administratif du 17 avril 2019 en vue de la modification de l'article 23A, alinéa 5 du règlement relatif aux aides financières du Service social (LC 21 511) (PR-1358)[1].

Troisième débat

M^me^ Esther Alder, conseillère administrative. Mesdames les conseillères municipales, Messieurs les conseillers municipaux, à la suite de l'amendement qui vous a été proposé hier en lien avec le débat, sachez que j'ai demandé au Service social quel serait l'impact de cet amendement sur les montants dédiés à l'allocation de rentrée scolaire. Nous pensons, d'après les évaluations qui ont été faites, que 350 à 550 enfants pourraient être concernés. Si une allocation de rentrée scolaire était octroyée aux familles concernées, cela représenterait un montant supplémentaire de 50 000 à 80 000 francs. C'est une hypothèse, puisque nous ne savons pas si tout le monde demandera cette allocation.

Sur le fond, le Service social et moi-même pensons que cette allocation de rentrée scolaire a pour but d'aider les familles les plus en difficulté à faire face à des dépenses qui ont lieu justement avec la rentrée scolaire. Effectivement, les enfants dont les familles ne sont pas au bénéfice d'un titre de séjour sont les enfants les plus vulnérables du point de vue financier. C'est vrai que ce serait assez louable qu'ils puissent également bénéficier de cette allocation, afin d'être sur un pied d'égalité avec les autres enfants. Je vous remercie pour votre attention.

M^me^ Martine Sumi (S). «On choisit pas ses parents, on choisit pas sa famille. On choisit pas non plus les trottoirs de Manille, de Paris ou d'Alger pour apprendre à marcher…»

Mesdames et Messieurs, je précise tout de suite que j'ai redéposé l'amendement que je vous ai présenté hier. Nous travaillons dans un cadre de base légale, tout du moins réglementaire, qui est celle du règlement LC 21 511 relatif aux aides financières du Service social, plus précisément de son chapitre IVA sur les allocations spéciales, et encore plus précisément de son article 23A sur l'allocation de rentrée scolaire, tout cela dans le contexte de la proposition PR-1358 relative à ce même article.

Nous travaillons dans un esprit de responsabilité collective d'élus et d'élues de la Ville de Genève envers tous les enfants qui habitent notre cité, dans le respect de la reconnaissance par Genève du droit à l'éducation pour tous les enfants,

[1] Proposition, 7860.

selon la déclaration du 20 novembre 1991 de M. Dominique Föllmi *(exclamation),* ancien conseiller d'Etat en charge du Département de l'instruction publique. C'était un acte politique cohérent à la Convention relative aux droits de l'enfant du 20 novembre 1989, ratifiée par notre pays et dont découle, pour les Etats parties, le fait de prendre des mesures pour encourager l'accessibilité et la fréquentation scolaires, la lutte contre l'abandon et l'échec scolaire. *(Brouhaha.)*

En 1991, ce sont les enfants des saisonniers qui étaient interdits dans notre pays – «les enfants du placard», comme on les nommait. Ils étaient privés des droits élémentaires qui leur sont dus. Ce statut de saisonnier va durer jusqu'en 2002, où il sera enfin abandonné. C'est l'acte fort, responsable, de M. Föllmi en 1991 pour notre Canton.

Nous n'avons plus d'enfants de saisonniers; nous avons de manière plus modeste, certes, mais néanmoins extrêmement utile, importante, pour les familles concernées d'aujourd'hui, les enfants des travailleurs et travailleuses sans permis de séjour qui construisent nos immeubles, gardent nos parents âgés et comblent le manque de places dans les structures d'accueil pour la petite enfance en prenant soin de nos enfants. *(Brouhaha.)* Ce sont les enfants hors Schengen dont les parents, dans le contexte de l'actuelle loi sur les étrangers et l'intégration (LEI), n'obtiendront pas de permis, sauf s'ils ont une spécialisation tellement extraordinaire qu'ils pourront acquérir un titre de séjour valable.

Ces enfants sont là, dans les classes en ville de Genève. Accordons-leur le droit, s'ils remplissent les conditions, un, de fréquenter une école sur le territoire de la ville de Genève, deux, de bénéficier du subside total ou partiel pour l'assurance-maladie. Renonçons à l'exigence d'un permis de résidence pour cette population qui en a autant besoin, si ce n'est plus, que leurs camarades de classe, en leur accordant l'allocation de rentrée scolaire.

Pour toutes ces raisons, le Parti socialiste, fort des votes des Verts, d'Ensemble à gauche et du Parti démocrate-chrétien hier soir, vous représente l'amendement qu'il avait déposé hier soir. Il réunit les alinéas 1 et 2 de l'article 23A et en retire l'exigence du droit à la résidence, comme l'a fait M. Föllmi il y a fort longtemps.

Je vais laisser le débat se faire et vous remercie de votre attention. *(Applaudissements.)*

M. Daniel Sormanni (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je m'excuse mais je crois que ce débat n'a pas lieu d'être! Il n'a pas lieu d'être pour plusieurs raisons. D'abord, venir ressortir les déclarations de l'époque de M. Föllmi, ça me fait doucement rire. M. Föllmi a peut-être effectivement amené la petite fille en question à l'école. Sauf que, lorsqu'il s'est agi de voter au Conseil d'Etat pour savoir s'il fallait ou non expulser sa famille, il a voté oui.

Il n'y en a pas beaucoup qui le savent. Moi, je le sais, j'étais déjà là à l'époque. Alors je crois que l'hypocrisie n'a pas de limite! On vient essayer aujourd'hui – passez-moi l'expression – de nous enfiler sur le siège, comme ça, en vitesse, en passant, une modification de ce règlement qui change notamment le cercle des bénéficiaires de cette allocation, sans faire de débat sérieux, étudié et argumenté alors que, lorsqu'il s'est agi de voter sur le siège 1,8 million de francs pour les sans-abris, le Parti socialiste voulait renvoyer l'objet en commission, n'est-ce pas…, et cela alors même que les sans-abris sont à la rue depuis le 6 mai! Ça, c'est la belle politique du Parti socialiste!

Mesdames et Messieurs, cette modification du règlement ne peut pas se voter comme ça sur le siège, d'autant, je l'ai dit, que ça change le cercle des bénéficiaires et que, lorsque cette allocation de rentrée scolaire est venue sur le tapis, une bonne partie, une majorité de notre groupe l'avait acceptée du bout des lèvres à condition qu'elle ne soit destinée qu'aux familles qui ont l'autorisation d'être en Suisse et non aux clandestins. Maintenant on veut nous rajouter cela… Nous, nous ne sommes pas d'accord.

Par ailleurs, je l'ai dit hier soir et je le répète parce que certains n'ont pas envie de l'entendre, il y a ce week-end une votation importante qui a trait à des sujets relatifs à l'assurance-maladie, qui pourrait modifier considérablement le cercle des bénéficiaires de cette assurance. Or, le fait de toucher un subside de l'assurance-maladie est une des conditions pour obtenir l'allocation de rentrée scolaire. Alors non! Moi je me refuse à voter une quelconque modification de ce règlement sans d'abord connaître le résultat de cette importante votation, en espérant que les bulletins ne seront pas détruits ou mis à la poubelle. En ce qui nous concerne, nous accepterons de renvoyer cette proposition en commission pour étude, comme cela on aura les bons chiffres et on connaîtra d'ici là les conséquences et les résultats de la votation. Je vous invite à renvoyer cette proposition en commission. Merci!

Des voix. Bravo!

Le président. Je vous remercie, Monsieur le conseiller municipal. A quelle commission désirez-vous renvoyer cette proposition?

M. Daniel Sormanni. La commission de la cohésion sociale et de la jeunesse.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Je passe la parole à M^me^ Laurence Corpataux.

M^me^ Laurence Corpataux (Ve). Merci, Monsieur le président. Les Verts sont favorables à l'amendement qui a été redéposé, car il est important pour nous que chaque enfant ait une chance de réussir son parcours scolaire. Il est, de ce fait, important que toutes les actions soient mises en place pour encourager leur réussite scolaire tant, comme l'a dit ma préopinante, en termes d'accessibilité que de fréquentation scolaire.

Je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit, mais il est vrai qu'il est important pour nous que l'on fasse ce changement statutaire. Nous entendons qu'il y a besoin d'en discuter pour mieux en comprendre les différents éléments et surtout les répercussions financières. Les Verts sont d'accord de renvoyer cet objet en commission de la cohésion sociale et de la jeunesse.

M. Ulrich Jotterand (S). Il s'agit peut-être de revenir quelque peu sur la discussion d'hier soir et sur ce qui vient de se dire. *(Brouhaha.)* Je pense qu'un certain nombre de personnes qui nous regardent…

Le président. Je m'excuse de vous interrompre… Mettez-vous plus près du micro, on vous entend à peine, Monsieur le conseiller municipal… A moins qu'en régie on arrive à régler le son…

M. Ulrich Jotterand. Nous avons vu hier soir quelque chose d'assez étonnant qui se répète d'ailleurs depuis quelques sessions. Nous avons une droite qui déborde l'Alternative sur sa gauche, y compris Ensemble à gauche, en faisant des propositions de toute nature, sociale, culturelle et ainsi de suite. *(Remarque de M. Sormanni.)*

Le président. Monsieur Sormanni, s'il vous plaît…

M. Ulrich Jotterand. Nous avons évidemment avec ceci le privilège d'entendre des commentaires et des leçons de la part du Parti libéral-radical. Il faut dire que cette discussion hier soir avait vraiment quelque chose de surréel. Il vaut peut-être la peine de faire une petite explication de texte.

Depuis le début de la législature, cette droite n'a eu de cesse de vouloir faire des coupes sociales et culturelles dans le budget de notre Ville. Cette politique a été un échec cuisant. Nous avons désormais un renversement à 180 degrés, car la droite est plus sociale que les socialistes… Nous avons là une forme d'activisme

assez intéressante. Je m'intéresserai plus particulièrement au Parti libéral-radical, par exemple au dernier texte programmatique qu'il a publié, le programme de législature du Canton, car vous savez comme moi que la question de la culture n'y a même pas fait l'objet d'une mention ou d'une phrase. Mais si on regarde le côté social dans ce même programme, on s'aperçoit que la pauvreté n'existe pas à Genève, que la précarité n'existe pas à Genève, que les travailleurs pauvres n'existent pas à Genève et que les inégalités n'existent pas non plus à Genève.

Ce que nous voyons ici, ce sont donc des coups de précampagne électorale, avec toujours la même rengaine, que nous venons d'ailleurs d'entendre de la part du représentant du Mouvement citoyens genevois: pourquoi la gauche ne fait-elle pas de telles propositions? Eh bien, poser la question, c'est y répondre, car si la gauche avait fait de telles propositions, la droite, majoritaire dans ce délibératif, les aurait évidemment écartées sans discussion en parlant de politique de bisounours, d'irresponsabilité sur le plan financier, et le refus aurait été garanti. Je vous rappelle d'ailleurs que les socialistes ont proposé des améliorations concernant la subvention pour les jeunes à l'achat d'un abonnement TPG de même nature que l'amendement que nous avons proposé hier soir.

La politique que mènent certains partis depuis quelque temps dans ce délibératif ne trompera cependant que ceux qui veulent bien être trompés. Le Parti libéral-radical social, vous savez, c'est comme voir un poisson qui fait de la bicyclette… C'est assez étonnant et ça ne se voit pas très souvent. Nous, les socialistes, ne sommes pas dupes et considérons que les propositions dont nous parlons, c'est au moins ça de pris pour les personnes les plus modestes.

Notre amendement s'inscrit en fait dans la suite de l'initiative remarquée et remarquable de Dominique Föllmi à l'époque, en 1991, qui a permis l'intégration des enfants clandestins dans l'école publique. Ça a été un grand pas, et je ne serais pas étonné d'apprendre, s'il a suivi les débats hier, qu'il a été surpris, peut-être déçu de la tournure des propos qui ont pu être tenus.

Je voudrais relever par ailleurs – je fais référence à un autre élément – que l'opération Papyrus nous a permis de lever le voile sur toutes ces personnes précarisées, invisibles, qui travaillent dans des conditions parfois extraordinairement difficiles et tout à fait inadmissibles dans le secteur du nettoyage, de la restauration, de l'économie domestique et qui participent, qu'on le veuille ou non, à la vie économique de notre canton.

Genève se veut capitale des droits humains, mais on a vu hier soir une droite du Conseil municipal aveugle comme si elle ne voyait pas ces personnes. C'est vrai qu'on ne les voit pas fréquemment, qu'elles n'ont pas l'occasion de se faire entendre. Cela dit, il faut quand même rappeler – je le fais aussi en tant qu'ancien directeur d'établissement scolaire – qu'il peut encore y avoir aujourd'hui à Genève des enfants qui ne mangent pas à leur faim, qui ont de

grandes difficultés lorsqu'il s'agit d'acquérir un équipement pour la rentrée scolaire, pour des choses aussi triviales qu'un abonnement de bus, quelques sous pour une sortie scolaire, un équipement pour l'éducation physique, un sac d'école, une trousse, des crayons et ainsi de suite. Ce constat a été confirmé encore par mon travail dans une association, Entraide pour adolescents – je vous en avais parlé lors du débat sur la subvention pour l'abonnement TPG – où on voit des familles qui n'arrivent pas à payer par exemple un répétitoire.

Il est donc important que ce coup de pouce pour les plus précarisés s'inscrive dans la logique de l'action de Dominique Föllmi. C'est donner un signe, c'est favoriser l'éducation pour tous. C'est une mesure des plus efficaces pour éviter la désocialisation, l'exclusion, voire la délinquance. C'est surtout mettre en œuvre le droit à la dignité par l'éducation. Le délibératif s'honorerait à développer une politique sociale pour toutes et tous, sans privilège, et ça commencerait par un travail sérieux en commission. L'amendement proposé par les socialistes va dans ce sens.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Le bureau a décidé de clore la longue liste d'intervenants… Je passe derechef la parole à M. Pascal Holenweg.

M. Pascal Holenweg (S). Mon camarade Ulrich Jotterand a replacé ce débat dans le contexte, un contexte préélectoral mais aussi un contexte de réflexion de fond sur la politique sociale. La proposition dont nous débattons s'inscrit également dans la suite des débats d'hier sur l'hébergement des sans-papiers. Hier, l'Union démocratique du centre voulait exclure les sans-papiers de l'hébergement d'urgence. Aujourd'hui, le Mouvement citoyens genevois veut exclure les sans-papiers de l'allocation de rentrée scolaire. Il doit y avoir derrière ça une cohérence. Je la cherche et je crains de la trouver…

Je rappelle tout de même que le droit à l'éducation est un droit sans exclusive. C'est un droit proclamé par la Constitution genevoise, par la Constitution fédérale et par trois textes internationaux ratifiés par la Confédération et donc ratifiés par notre glorieuse république. Ce droit est un droit opposable. Autrement dit, il est non seulement accordé en principe à chaque enfant mais il doit pouvoir être traduit dans les faits et dans des actes, le cas échéant dans des allocations et des subventions.

Il n'est pas acceptable ni en principe ni sur le fond, pas plus que sur la forme, qu'une partie des enfants qui ont besoin d'une allocation de rentrée scolaire, qui remplissent les conditions pour l'obtenir ne l'obtiennent pas pour des raisons de statut légal. C'est la première remarque que j'ai à faire.

Ma deuxième remarque renvoie à ce que la conseillère administrative nous a dit tout à l'heure. Le coût maximal de cette disposition, si elle est acceptée, serait de 80 000 francs, à la condition que tous les parents d'enfants qui en auraient le droit demandent cette allocation. On sait que les sans-papiers hésitent logiquement à faire des démarches officielles parce qu'ils en craignent les conséquences sur leur non-statut ou sur leur statut. On sait également qu'il y a eu un non-dépensé de 40 000 francs l'année dernière dans cette ligne budgétaire. Autrement dit la mesure d'extension très modeste du champ des bénéficiaires de l'allocation de rentrée scolaire que nous vous proposons ne coûte pas grand-chose; elle pourrait même ne rien coûter du tout. C'est un geste politique. C'est un geste politique qui a des conséquences pratiques pour 300 à 350 enfants et leurs familles. C'est un geste qui n'a pour la collectivité, pour la Ville de Genève, pratiquement aucune conséquence financière.

Evidemment, on peut s'interroger sur la propension de la droite municipale, à une année des élections, à développer une politique sociale progressiste. On peut aussi s'en féliciter et regretter, comme notre conseillère nationale et future conseillère aux Etats vaudoise Ada Marra l'a fait il y a quelques jours, que les élections n'aient pas lieu chaque année mais tous les cinq ans ou tous les quatre ans. Si les élections municipales avaient lieu chaque année, on verrait l'évolution du Parti libéral-radical se pérenniser vers la gauche, s'ancrer, retrouver les réflexes de Georges Favon, et nous pourrions dans deux ans accueillir à bras ouverts et avec un grand sourire le Parti libéral-radical au sein de l'Alternative. *(Rires.)* Les élections n'ayant lieu que tous les cinq ans, nous doutons fort que le réflexe gauchiste du Parti libéral-radical survive aux élections municipales.

En attendant, puisqu'il n'y a vraisemblablement pas de majorité pour voter cette disposition sur le siège, nous nous résignerons à renvoyer la proposition en commission. Les conséquences de la proposition sont claires, ses motivations sont claires, ses effets sont clairs. Les motivations de son refus le sont tout autant. J'espère qu'on reprendra en commission puis en séance plénière le cours du débat d'hier avec la même conséquence: l'acceptation de notre proposition d'amendement qui élargit modestement le cercle des bénéficiaires d'une prestation sociale et qui donne à cette prestation tout son sens, celui que lui donnent la Constitution cantonale, la Constitution fédérale et trois traités internationaux signés et ratifiés par la Suisse.

M^me^ Anne Carron (PDC). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous étions prêts à voter hier soir sur le siège la proposition du Conseil administratif visant à modifier le règlement sur les aides financières du Service social. Cette proposition est l'aboutissement d'un long cheminement entamé en janvier 2017 pour mettre en œuvre la volonté d'une majorité de ce Conseil que

l'allocation de rentrée scolaire soit délivrée sous forme de bons valables uniquement dans les commerces de la ville de Genève.

Je tiens tout d'abord, au nom du groupe démocrate-chrétien, à remercier la magistrate, Mme Alder, pour son pragmatisme et son efficacité dans la mise en œuvre de la mesure votée par ce Conseil, ce d'autant qu'elle n'y était pas favorable. Mme Alder a su trouver une solution qui réponde à la fois au droit supérieur et à la volonté du Conseil municipal. Cela mérite d'être souligné car l'élaboration d'un compromis est un exercice compliqué, qui est souvent le seul cheminement pour avancer. Mme Alder a pris ses responsabilités et s'y est attelée. Cela étant, l'usage de la nouvelle carte ne se limitera pas comme nous l'aurions voulu aux commerces de la ville, et cela afin d'être en conformité avec le droit fédéral et pour respecter l'avis de la Commission de la concurrence et du Service des affaires communales. Le Parti démocrate-chrétien s'en satisfera faute de mieux, car ce nouveau mode de faire respecte en grande partie l'esprit de la nouvelle règle que nous avons soutenue avec une majorité de ce plénum.

L'allocation délivrée sous forme de carte dans des enseignes précises restreint la possibilité de l'utiliser à d'autres fins que pour l'achat de biens liés à la rentrée scolaire et cela calme les esprits. De plus, ce nouveau mode de faire perpétue une mesure de politique familiale qui allège un tant soit peu les charges des familles qui en ont besoin à un moment où leur porte-monnaie est très sollicité. Enfin, il faut le répéter, le bilan de cette nouvelle mesure est satisfaisant. D'après les chiffres, la nouvelle carte ne freine pas les ayants droit dans leur demande. Les craintes de stigmatisation des usagers avancées par la gauche ne se sont donc pas réalisées, et c'est tant mieux.

Hier soir, le Parti socialiste a proposé un amendement inattendu, présenté comme anodin et relevant du simple bon sens. Il nous a demandé de le voter sur le siège, c'est-à-dire sans avoir le temps d'y réfléchir et de mesurer toutes les implications du changement qu'il proposait. Même si nous avons eu une partie de la réponse, les conséquences de cet amendement sont pourtant bien plus grandes qu'il n'y paraît. Les implications juridiques, les modalités de la mise en œuvre de cette mesure, son coût également, le résultat de la votation de dimanche, tout cela doit être connu et discuté à tête reposée. Le Parti démocrate-chrétien refusera donc de voter à l'aveugle un amendement lourd de conséquences.

Il est vrai que nous sommes fiers du rôle pionnier du Parti démocrate-chrétien, tant à Berne qu'à Genève, dans les questions qui touchent aux sans-papiers. L'évocation de Dominique Föllmi, conseiller d'Etat en charge de l'instruction publique conduisant par la main une fillette sans papiers à l'école suscite encore aujourd'hui de l'émotion au Parti démocrate-chrétien. L'exemple de M. Föllmi n'est cependant pas le plus adéquat pour défendre l'amendement du Parti socialiste, car la démarche de M. Föllmi s'inscrivait dans le cadre du principe de l'éducation pour

tous et non dans celui d'une allocation pour tous, c'est différent. *(Applaudissements.)* Mais en politique, l'émotion ne doit pas seule guider les décisions, et c'est cette nécessaire sagesse qui nous amène à soutenir le renvoi de cette proposition à la commission de la cohésion sociale et de la jeunesse, tel que demandé par le Mouvement citoyens genevois par la voix de Daniel Sormanni.

M^me^ Patricia Richard (PLR). Que ces dernières paroles sont douces à mes oreilles et à celles du Parti libéral-radical… *(Rires.)* Je tiens d'abord à remercier M. Holenweg de nous faire une telle publicité. Je tiens également à lui rappeler, par votre intermédiaire, Monsieur le président, qu'il n'y a pas si longtemps il était marqué sur un procès-verbal de commission que M^me^ Richard a toujours raison et M. Holenweg toujours tort…

Maintenant que cette parenthèse est refermée, je souhaite dire que le Parti libéral-radical a été extrêmement choqué par l'amendement déposé hier soir par le Parti socialiste. Certes, le Parti libéral-radical a très bien entendu il y a deux semaines, lors du traitement des comptes en commission de la cohésion sociale et de la jeunesse, M^me^ Sumi demander si ce règlement intégrait les sans-papiers. Le Parti libéral-radical a été pionnier, par la voix de Pierre Maudet, avec l'opération Papyrus *(rires)* pour faire en sorte que les sans-papiers soient régularisés à Genève.

Pour nous, ce genre d'amendement, ce genre de position va à l'encontre de la proposition elle-même, car ce qui est important, c'est que les personnes entrent dans la légalité et fassent les choses correctement. Est-ce qu'on a besoin de travailleurs supplémentaires à Genève? Peut-être, peut-être pas… Toujours est-il que, dans ce cas-là, les personnes peuvent faire le nécessaire pour se déclarer. Elles peuvent cotiser à l'AVS, au deuxième pilier pour payer leur retraite et ne pas se retrouver à la charge complète de la société un jour ou l'autre.

Parce que l'air de rien ce parlement a voté hier une ouverture des abris à l'année à hauteur d'un supplément de 1,8 million de francs. Nous avions voté 1,5 million au dernier budget, on nous demande maintenant de voter à l'aveugle une somme pour les enfants des sans-papiers qu'on ne peut pas déterminer pour l'instant. Nous ne le ferons bien évidemment pas, car pour nous ce n'est pas acceptable. L'argent des impôts, des personnes qui cotisent, qui paient leurs impôts dans notre ville ne doit pas aller à des personnes qui ne font pas le nécessaire pour se légaliser. *(Brouhaha.)* Or, je pense qu'avec tous les accords qu'il y a maintenant, de droite et de gauche, on peut faire le nécessaire pour devenir des personnes légales… *(Brouhaha. Le président frappe du marteau.)*

Le président. S'il vous plaît… Monsieur Gomez, vous interviendrez quand ce sera votre tour…

M^me^ Patricia Richard. Quoi qu'on en pense dans cette salle… Cela dit, par gain de paix, le Parti libéral-radical renverra cette proposition en commission où il posera toutes les questions qui seront nécessaires. Entre-temps, la votation de dimanche nous dira combien nous cela nous coûterait en plus si certains de nos votes étaient acceptés ce week-end. Nous renverrons cette proposition en commission mais, franchement, nous n'y sommes pas du tout favorables à la base.

M. Pierre Scherb (UDC). Pour commencer j'aimerais répondre à M. Jotterand, qui s'est dit étonné de constater que la droite était sociale et même plus que le Parti socialiste… En réalité, il n'y a rien d'étonnant à cela. *(Brouhaha.)* La droite est toujours sociale dans la mesure des moyens à disposition, tandis que la gauche dilapide l'argent qu'elle n'a pas et mène à terme les Etats qu'elle dirige à la faillite.

Pour revenir à cette proposition du Conseil administratif, elle a été amendée hier soir à la dernière minute par un amendement qui veut changer un principe de ce règlement de la Ville de Genève, en l'occurrence son article 2 relatif aux bénéficiaires stipulant ceci: «Peuvent prétendre à une aide financière du Service social les personnes qui sont au bénéfice d'un titre de séjour, sont domiciliées et résident effectivement sur le territoire de la ville de Genève.» Cette façon de procéder consistant à vouloir voter un tel amendement sur le siège afin de changer un principe de base de ce règlement ne peut être qualifiée autrement qu'à la limite de la malhonnêteté.

L'Union démocratique du centre a bien sûr rejeté hier cet amendement ainsi que la proposition. Cependant, comme le Parti libéral-radical, nous sommes d'accord nous aussi, par gain de paix, de renvoyer cet objet en commission de la cohésion sociale et de la jeunesse.

M. Daniel Sormanni (MCG). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je crois effectivement qu'il faut renvoyer cette proposition en commission pour les raisons que j'ai évoquées tout à l'heure. Déjà, vous n'en connaissez pas du tout les conséquences financières, et il pourrait y avoir des surprises selon le résultat de la votation de ce week-end. J'espère d'ailleurs que vous voterez tous le contre-projet à l'initiative populaire IN 170 «Pour des primes d'assurance-maladie plafonnées à 10% du revenu du ménage!», ainsi que la loi fédérale relative à la réforme fiscale et financement de l'AVS (RFFA). Etant donné évidemment que cela élargit énormément le cercle des bénéficiaires, cela élargirait énormément aussi le cercle des bénéficiaires de cette allocation de rentrée scolaire; par conséquent, ça en change complètement la nature.

Je crois, Mesdames et Messieurs, qu'il faut arrêter. On parle d'une allocation de rentrée scolaire… Ça concerne la rentrée scolaire. Ce n'est pas avec cette allocation de rentrée scolaire qu'on va régler le problème de la misère à Genève. Alors quoi, vous voulez qu'on la triple, qu'on la quadruple, ne faire que des assistés sociaux à Genève? C'est ça que veut le Parti socialiste!

J'aimerais quand même rappeler les dispositions constitutionnelles de ce Canton. L'aide sociale individuelle, c'est l'Etat! Ce n'est pas la Ville de Genève, ce ne sont pas les communes, vous le savez très bien! La Ville de Genève a obtenu à titre exceptionnel de pouvoir verser des allocations municipales. Mais c'était une exception parce qu'elle était historique! Je vous rappelle que quelqu'un qui habite en ville de Genève touche l'allocation municipale, en revanche s'il habite Russin, Soral, Meyrin, Onex, partout ailleurs, il ne la touche pas. Mais là plus personne ne dit rien! La Ville de Genève, généreuse dans sa façon de distribuer l'argent, a créé une inégalité de traitement entre les citoyens qui pourraient prétendre à ces aides municipales. Mais voilà, le législateur a finalement conforté cette exception. Mais ça reste une exception! Ce n'est pas douze exceptions! Vous n'allez pas continuer de créer… *(Remarque de M. Holenweg.)* Monsieur Holenweg, je vous ai entendu avec vos péroraisons habituelles! Mais vous voulez créer encore combien d'allocations spéciales Ville de Genève? Mille douze? Et qui va les payer? Ce n'est en tout cas pas vous parce qu'il y en a en tout cas une bonne partie chez vous qui ne payez pas un centime d'impôt! *(Brouhaha.)* A un moment donné, il faut être réaliste et arrêter de proposer des modifications qui ont un sens aussi profond et dont on ne connaît même pas les conséquences, étant donné qu'on n'a pas le résultat de la votation de dimanche. Qui plus est vous demandez de voter cette proposition sur le siège! Quand il fallait voter sur le siège, je vous le redis, vous avez voulu renvoyer l'objet en commission en laissant vos pauvres, ceux que vous prétendez vouloir défendre, dans la rue pendant dix jours. Voilà ce qu'est votre politique socialiste! Vous n'êtes conséquents ni avec votre programme ni avec vos paroles ni avec vos actes. Donc renvoyons ça en commission!

M^me^ Martine Sumi (S). Je tiens à rappeler sereinement ce qui s'est passé hier soir. Nous allions voter cette proposition PR-1358 en l'état, directement sur le siège. Or, comme on l'a relevé tout à l'heure, j'avais effectivement posé une question en commission de la cohésion sociale et de la jeunesse lors de l'audition pour les comptes 2018 car, à la lecture des documents, que ce soit le rapport du département ou les chiffres qui nous étaient donnés sur la réalité de l'allocation de rentrée scolaire, je comprenais et je désapprouvais le fait que les enfants de famille sans statut légal dans notre ville ne puissent accéder à cette allocation. Telle a été ma motivation.

Le Parti socialiste a refusé le vote sur le siège de la proposition PR-1358, car nous souhaitions renvoyer cet objet à la commission de la cohésion sociale et

de la jeunesse. Ce plénum en a décidé tout autrement. J'aurais personnellement préféré parler de mon amendement dans cette commission. Etant donné que cela n'a pas été possible, ma seule possibilité pour mettre en avant cette population fragilisée qui a le droit, qui a besoin de cette allocation de rentrée scolaire qui peut sembler symbolique à certains dans la salle mais qui, dans le contexte de ces familles, représente des montants importants, ma seule possibilité pour en débattre était de déposer cet amendement.

Je me réjouis du renvoi de cet objet en commission de la cohésion sociale et de la jeunesse car cette population mérite toute l'attention des élus de cette ville et ces enfants méritent d'avoir suffisamment de moyens. Pourquoi ferait-on en effet une distinction, en termes de besoins d'aide à la scolarité, entre ces enfants-là et ceux qui ont une autorisation de résidence? Nous étudierons donc cet objet en commission de la cohésion sociale et de la jeunesse. Je me réjouis sincèrement que nous ayons pris le temps pour ce débat parce que ces enfants valent vraiment qu'on prenne soin deux, entre autres par cette allocation de rentrée scolaire. Je vous remercie de renvoyer cet objet en commission de la cohésion sociale et de la jeunesse et j'espère vraiment que nous pourrons mesurer le fait que ce changement que j'appelle de mes vœux comme une bonne partie de cette enceinte n'a pas de portée financière très importante – et c'est tant mieux – mais que, symboliquement, cette allocation est très importante pour ces familles.

M. Daniel-Dany Pastore (MCG). Comme vous êtes là pour transmettre, Monsieur le président, j'avais pas mal de choses à dire mais je veux éviter de vous ennuyer encore plus comme certains l'ont fait avec de longs discours qui n'ont rien à voir avec le sujet, vous transmettrez à M. du Parti socialiste, M. Jotterand, que je ne peux pas donner une bonne note au devoir écrit qu'il a pris la peine d'établir hier soir, car il était hors sujet sur plus de la moitié de ce qu'il a déclaré. *(Brouhaha.)*

M^me^ Uzma Khamis Vannini (Ve). J'avais 20 ans quand M. Föllmi a accompagné la petite fille à l'école. *(Brouhaha.)* Il défendait la dignité humaine, ça m'a donné envie de m'engager à plus long terme pour la dignité humaine, et j'en ai fait une profession, avocate. C'était dû à mon éducation aussi. J'en ai également fait une passion: la politique, défendre la dignité humaine et défendre les plus faibles.

Les gestes symboliques ont leur importance, les sommes symboliques ont leur importance. Cette somme-là, 80 000 francs, au regard du nombre d'habitants qu'il y a en ville de Genève, représente environ 40 centimes par personne, 40 centimes par personne pour des enfants qui n'ont absolument pas demandé à vivre la situation qu'ils vivent. Telle est la réalité.

Quand on vous demande de ne pas parler d'émotion en politique, quand on vous demande d'être psychopathe en politique, on vous demande de vous déconnecter de votre humanité, de constater que, lorsque les enfants sont dans le besoin, c'est toujours la décision des adultes. Et aujourd'hui encore ils pâtissent de la décision des adultes.

Les démocrates-chrétiens nous ont dit qu'ils avaient réfléchi à la question cette nuit et qu'ils profitent de ce troisième débat pour dire qu'il faut voir tout cela en commission. Mais combien de temps faut-il pour constater que les enfants d'aujourd'hui sont des adultes de demain, que nous investissons dans la construction de notre société de demain et que, si nous ne nous donnons pas les moyens d'avoir une éducation correcte, nous construisons les problèmes de demain, nous posons les jalons des problèmes de demain?

Bien sûr que l'allocation n'est pas éducation, mais on n'a encore jamais vu de pommes sans pommier! Pourtant il y en a quelques-uns dans cette salle qui sont tombés de l'arbre en pensant que nous pouvions nous construire sans la moindre concertation, sans la moindre émotion, sans le moindre budget.

L'allocation de rentrée scolaire sous forme de carte qui a été acceptée et dont certains se gaussent ici coûte 20 000 francs par année, 20 000 francs de frais sur le budget. On parle maintenant de 80 000 francs et de 250 à 300 enfants. Alors remettons les choses dans leur proportion.

Le Mouvement citoyens genevois a également évoqué les votations à venir sur la RFFA. Alors c'est très intéressant, très, très intéressant… Vous avez vu le ton de panique: «On ne sait pas ce qui va se passer…» Pourtant on n'arrête pas de nous dire qu'il faut absolument voter ce machin parce que ça va nous rapporter de l'argent! Non, la réalité, c'est le ton de panique. Si vous voulez voter quelque chose ce week-end, votez non à la RFFA, car vous l'avez senti, ce ton de panique.

M^me^ Michèle Roullet (PLR). Hors sujet!

M^me^ Uzma Khamis Vannini. Ce n'est absolument pas hors sujet! Est-ce que vous avez, ma chère Madame Roullet, déclaré que c'était hors sujet lorsque le Mouvement citoyens genevois l'évoquait? C'est hors sujet quand ça ne vous convient pas! Oui!

C'est un coût dont pâtissent les enfants que nous, adultes, sommes censés protéger. Alors évidemment tout le monde s'assoit sur les conventions internationales signées, sur la Constitution et le droit à l'éducation. Mais la réalité, c'est que le monde d'aujourd'hui que vous êtes en train de construire, que votre

majorité est en train de construire, c'est le monde de demain que vous allez faire subir à ces enfants qui sont arrivés ici sans avoir jamais rien demandé.

Je vous remercie pour votre attention. Nous soutiendrons bien évidemment l'amendement et nous renverrons ce texte en commission, puisque cette majorité le demande. C'est juste déplorable de prendre des enfants en otage, c'est ce que cette majorité fait. *(Applaudissements et exclamations.)*

La présidente. Merci, Madame la conseillère municipale. Je vous rappelle que le bureau a clos la liste et que nous entendrons comme dernier intervenant M. Ahmed Jama.

M. Ahmed Jama (S). Je vais faire mon intervention calmement; je ne vais pas crier comme certains, car j'estime qu'on peut faire le débat de manière civilisée. Je suis cependant très choqué par les propos de certains élus de droite ce soir.

En 2019, à Genève, ville des droits humains, on remet en question des droits élémentaires pour des enfants fréquentant nos écoles. Comment peut-on aujourd'hui cautionner une injustice et une discrimination entre des enfants qui fréquentent la même classe et qui ont droit au subside destiné à la couverture totale ou partielle des primes de l'assurance maladie que l'Etat de Genève accorde aux assurés de condition économique modeste?

Nous parlons des enfants qui sont nés à Genève, qui ont grandi à Genève. Le fait de refuser cet amendement marque une volonté de créer une exclusion sociale, une discrimination continue entre des enfants qui ont les mêmes besoins matériels. Quelle cohérence dans le fait de différencier deux enfants dont un a un permis et l'autre non? Quelle punition! C'est ce que la droite de ce plénum cautionne aujourd'hui.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Nous entrons en procédure de vote… *(Exclamations.)* Ecoutez, vous êtes payés pour être en place et pas hors de la salle…

Mis aux voix, le renvoi de la proposition à la commission de la cohésion sociale et de la jeunesse est accepté à l'unanimité (59 oui). *(Applaudissements.)*

6. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 10 octobre 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit de 812 000 francs destiné au réaménagement de la rue du Commerce (PR-1326 A)[1].

Rapport de M. Jean-Charles Lathion.

La proposition PR-1326 a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 5 décembre 2018. La commission l'a étudiée le 12 décembre 2018, le 13 février et le 13 mars 2019, sous l'éminente présidence de M. Alain de Kalbermatten. Les notes de séances ont été prises par M. Daniel Zaugg, que nous remercions pour la précision et la qualité de ses comptes rendus.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 812 000 francs destiné au réaménagement de la rue du Commerce.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 812 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter le crédit d'étude partiel voté le 8 octobre 2013 de 105 000 francs (PR-907, N° PFI 102.755.03), soit un total de 917 000 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2020 à 2029.

---

[1] Proposition, 3882.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à constituer, épurer, radier ou modifier toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à la réalisation projetée.

Préambule

La proposition PR-1326 est une réponse à la motion M-1309 acceptée par le Conseil municipal lors de sa séance plénière du 13 septembre 2017, suite à un refus sur le même objet de la proposition PR-1203, jugée inadéquate lors de la séance du 22 novembre 2016.

Rappel de la motion M-1309

Motion du 12 septembre 2017 de M[mes] et MM. Patricia Richard, Marie Barbey-Chappuis, Astrid Rico-Martin, Simon Brandt, Daniel Sormanni, Eric Bertinat, Pascal Spuhler, Sophie Courvoisier et Pierre Scherb: «Pour un réaménagement de la rue du Commerce et des trottoirs alentour».

Considérant:

– l'importance de la rue du Commerce qui relie les rues Rues-Basses au lac;
– son état actuel déplorable dans le cadre d'une zone marchande et passante au cœur de la ville de Genève, ainsi que des trottoirs alentour;
– les attentes des commerçants et de la population pour que les nouvelles arcades et galeries puissent être vivantes et animées;
– le refus de la proposition PR-1203 jugée inadéquate par le Conseil municipal lors de sa séance plénière du 22 novembre 2016;
– l'urgence de remédier à une situation préjudiciable au commerce genevois et malheureuse pour une population susceptible de profiter d'une belle zone de rencontre,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– de lui présenter un nouveau projet pour la rue du Commerce, à concevoir en concertation avec les commerçants concernés pour un coût raisonnable;
– de veiller à la cohabitation fonctionnelle du lieu en privilégiant une zone de rencontre agréable par un mobilier urbain adéquat et ludique;
– de supprimer toute mise en place de bornes;
– de réparer les trottoirs alentour (rue du Rhône);
– de vidanger les bouches d'égouts;
– d'émettre une proposition dans le cadre d'un partenariat public-privé dans les meilleurs délais.

Dans l'introduction et l'exposé des motifs relatifs à la proposition PR-1236, le Conseil administratif rappelle que «la rue du Commerce relie les Rues-Basses au lac, via la rue du Rhône. Bien qu'interdite à la circulation selon l'arrêté de circulation du 14 janvier 2016, un accès est donné aux livraisons pour Coop City et autres.

»Cette rue aménagée en provisoire, dont la réglementation de trafic est en zone piétonne, a gagné en visibilité et en animation avec le nouveau bâtiment Swiss Life (ex-UBS), ses galeries et ses arcades qui longent son côté ouest.

»L'objectif de cette demande de crédit est de mettre en adéquation l'aménagement de surface de la rue du Commerce avec la nouvelle destination des lieux.

»L'aménagement décrit propose de supprimer les trottoirs et d'unifier le sol en pavés de basalte, de façade à façade. Des blocs de basalte, de hauteurs variables, répartis dans la rue, créent des espaces de détente. Enfin, des stationnements vélos sont prévus aux deux extrémités de la rue.

»La rue du Commerce a connu d'importants changements à l'issue des travaux achevés fin 2015 sur le domaine privé. Cette réhabilitation de bâtiments éclaire et égaie la rue dont l'ambiance s'en trouve positivement transformée.

»Sur les façades opposées, l'emplacement des quais de déchargement de Coop City nécessite de libérer la moitié de la rue côté Rhône, afin de permettre l'accès aux camions de livraison.

»Ainsi, en réponse à la motion M-1309 du 12 septembre 2017, l'aménagement piétonnier proposé tient compte de deux zones d'usages distincts tout en rendant la cohabitation fonctionnelle possible.

»Cet aménagement, tout en assurant une sécurité et une fonctionnalité adaptées, offre un cadre agréable et attrayant pour les piétons.

»Il permet également de requalifier l'axe piétonnier qui passe par le pont de la Machine et les Rues-Basses (rue de la Confédération) via la place de la Petite-Fusterie et la rue du Commerce.»

Séance du 12 décembre 2018

Audition de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, accompagné de M. Sébastien Alphonse, adjoint de direction

M. Alphonse rapporte que la rue du Commerce a fait l'objet d'un aménagement provisoire destiné à faire respecter le caractère piétonnier de la chaussée. Cet aménagement comprend notamment un marquage de zone piétonne, des bacs végétalisés et des places de stationnement pour vélos. Sur les façades opposées,

l'emplacement des quais de déchargement de Coop City nécessite de libérer la moitié de la rue côté Rhône, afin de permettre l'accès aux camions de livraison. La présente demande de crédit consiste donc à rendre possible la cohabitation entre ces deux zones d'usages distincts. Le projet prévoit de supprimer les trottoirs et d'unifier le sol en pavés de basalte, de façade à façade. Sur l'ensemble de la rue seront posés des blocs de basalte, créant ainsi des espaces de détente et d'échanges. Ces éléments seront renforcés par des bancs standards avec dossiers et accoudoirs. Cet équipement sera complété par des stationnements vélos prévus aux deux extrémités de la rue. Conformément aux demandes de la motion M-1309, le projet ne prévoit pas de bornes rétractables, ni d'avancée de trottoirs. Ce dernier élément sera traité ultérieurement dans le cadre de l'aménagement de la rue du Rhône. Enfin, le département des constructions et de l'aménagement (DCA) profitera de la proposition PR-1326 pour démarrer la rénovation des collecteurs par le biais d'un chemisage. Pour ce qui est des coûts, les travaux de génie civil ont été estimés à 587 000 francs. Les frais d'honoraires s'élèvent, eux, à 232 000 francs. Les prestations du personnel en faveur des investissements, cette fois sans intérêts intercalaires, coûteront 35 000 francs. Le coût total TTC de l'opération (917 000 francs) sera allégé de 105 000 francs, montant correspondant au crédit d'étude partiel de la proposition PR-907. En prenant en compte cette opération, le coût total du crédit demandé arrive à 812 000 francs.

Une commissaire relève que la rue du Commerce est souvent occupée par des employés des enseignes qui se trouvent dans le secteur. Elle aimerait savoir si le DCA a consulté ces usagers.

Il lui est répondu que le DCA a invité les commerces occupant la rue (notamment Payot, Coop) à des séances d'information. Les représentants de ces commerces ont validé le projet sans émettre de réserves particulières. Le DCA a organisé plusieurs séances de travail avec les représentants des commerces depuis 2016. Ces derniers ont également été informés de l'avancée du projet par écrit.

Les réponses aux questions des commissaires apportées par les représentants du département permettront de préciser que les entreprises de livraison ont été intégrées au processus de concertation et que le régime de circulation prévoit un accès pour les livraisons du côté de la rue du Rhône. L'idée du projet est de faciliter la cohabitation entre les deux usages de la rue. Les livraisons seront maintenues durant les travaux. D'autre part, les blocs de basalte pourront être déplacés au besoin.

L'étude de circulation demandée dans la proposition PR-907 a été réalisée.

Un commissaire rappelle que le Conseil municipal a refusé la proposition PR-1203 le 22 novembre 2016. Or, le DCA a déposé une demande d'autorisation de construire quinze jours après ce refus.

M. Alphonse propose de se renseigner à ce sujet. Il relève que le DCA dépose la demande de crédit en même temps que la demande d'autorisation de construire. A ce stade, la demande d'autorisation n'a pas été délivrée. La Direction générale des travaux a souhaité recevoir des compléments d'information sur le trottoir de la rue du Rhône. Suite au rejet de la proposition PR-1203 par le Conseil municipal, le DCA n'a pas fait diligence pour répondre à cette demande. Il enverra ces compléments si le Conseil municipal approuve la proposition PR-1326.

Le même commissaire désirerait savoir si la demande d'autorisation de construire comprend les bandes rétractables. M. Alphonse lui indique que le DCA supprimera ces éléments si la proposition PR-1326 est votée.

Il est demandé pourquoi les honoraires de la proposition PR-1326 sont plus élevés que ceux figurant dans la proposition PR-1203. M. Alphonse précise que le DCA a fait appel à des mandataires externes, soit le bureau d'ingénieurs civils B + S Ingénieurs Conseils SA. Pour la partie architecture, le DCA a contacté M[me] Zermatten. Le montant de 105 000 francs correspond aux frais d'étude, qui ont permis d'aboutir à la demande de crédits.

Le montant de l'étude globale de la proposition PR-907 sera transmis dans le cadre du rendu de cette étude.

La proposition PR-1326 n'intègre pas de bornes pour séparer les deux zones d'usages distincts de la rue, car la motion M-1309 prévoit, notamment, la suppression de ces bornes.

Quant aux dispositions de l'arrêté de circulation du 14 janvier 2016, le régime de circulation sera maintenu. Cela dit, l'absence de bornes offre moins de restrictions à d'éventuels passe-droits.

Le DCA a longuement étudié la question de plantations d'arbres le long de la zone piétonnière. Il en est ressorti plusieurs contraintes. Tout d'abord, la rue n'offre aucun accès direct à la lumière du soleil. Or, le manque d'ensoleillement réduit fortement le potentiel de plantations. Ensuite, la rue regroupe plusieurs canalisations en sous-sol. La plantation d'arbres aurait impliqué leur déplacement, ce qui aurait occasionné d'importantes augmentations de coûts. Au vu de ces éléments, le DCA a préféré abandonner cette idée.

Quid du montant de 232 000 francs dédié aux honoraires d'architectes et d'ingénieurs?

En l'état, le projet ne propose que de poser des pavés, d'installer des blocs de basalte et d'intégrer un stationnement pour les vélos. Il est, dès lors, surprenant que le DCA ait eu besoin de recourir à des mandataires externes pour élaborer un aménagement aussi basique.

M. Betty confirme que le DCA dispose de collaborateurs capables de réaliser ce type d'aménagement. Sur l'ensemble des projets à porter, le DCA doit déterminer ceux qui seront menés à l'interne et ceux qui seront confiés à des prestataires externes. Pour différentes raisons, les travaux figurant dans la proposition PR-1326 ont été externalisés.

M. Alphonse ajoute que le DCA a confié l'élaboration de la proposition PR-907 au même mandataire.

Un commissaire aimerait connaître le type de pavés que sera posé à la rue du Commerce. Lors d'une précédente audition, l'association HAU a affirmé devant la commission que les pavés de la rue Etienne-Dumont n'étaient pas optimaux. Seuls les pavés posés le long du quai des Bergues conviennent au déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR).

M. Betty indique que les pavés posés à la rue Etienne-Dumont ont un aspect similaire à ceux de la Vieille-Ville. Leur aspect éclaté offre une continuité esthétique avec les rues avoisinantes. Il faut relever que ce choix a été validé par l'association HAU. En effet, le DCA a consulté cette association afin d'adapter les pavés aux besoins des PMR. Par le biais des joints notamment, un soin particulier a été apporté pour leur donner un aspect lisse. Du côté du quai des Bergues, les pavés ont été sciés et flammés. Le rendu est totalement différent.

Un autre commissaire rapporte qu'il a été contacté par un bijoutier de la rue du Rhône soucieux du réaménagement de la rue du Commerce. Il aimerait savoir si le DCA a inclus les commerçants des rues avoisinantes dans le processus de concertation.

M. Alphonse lui répond que M. de Gorski a été convié le 15 décembre 2017 par la cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité à une séance prévue au début 2018. Plusieurs commerçants ont été associés à l'élaboration du projet.

Les nouveaux plans ne prennent pas en compte l'ensemble du périmètre, notamment la place de la Petite-Fusterie, car l'avancement de trottoir à cet endroit n'a pas reçu d'avis favorable de l'Office cantonal des transports (OCT). Le DCA a décidé de reporter cet aménagement lors d'un réaménagement futur de la rue du Rhône.

Il est regretté que le mobilier urbain proposé à la rue du Commerce soit aussi basique. Il serait préférable de privilégier la convivialité de cette zone de rencontre.

M. Alphonse relève que le choix des blocs de basalte incombe à l'architecte. Ce dernier a choisi de favoriser la convivialité par ce biais.

Les commerçants n'ont pas émis le souhait d'intégrer un partenariat public-privé sur ce projet.

Une commissaire voudrait savoir quand aboutira l'étude de circulation et d'aménagement de la rue du Rhône.

M. Alphonse lui indique que l'étude de faisabilité a abouti. Le DCA la communiquera à la commission des travaux et des constructions (CTC). La problématique actuelle concerne le contrôle de l'accès à la rue du Rhône. L'idée est de mettre en place des bornes fonctionnant par détection de plaques. Or, un tel contrôle nécessite une modification de l'ordonnance fédérale. Une demande dans ce sens a été présentée par l'OCT. Comme la procédure est longue, le DCA a décidé de profiter de la réhabilitation des bâtiments de la rue du Commerce pour proposer un réaménagement des espaces.

La rue du Commerce est régulièrement obstruée par des véhicules de livraison. La cohabitation est difficile; plusieurs automobilistes et camionneurs ne respectant pas l'espace de la rue dédié aux piétons.

L'absence de bornes rétractables et la suppression des trottoirs ne risquent-elles pas d'aggraver la situation?

M. Alphonse rappelle que le projet initial incluant des bornes a été refusé par le Conseil municipal. Ce dernier a voté en faveur de la motion M-1309 qui demande d'enlever les bornes amovibles. Cela dit, l'arrêté de circulation est clair et les agents de Ville ont la capacité de mettre des amendes aux contrevenants.

Selon cette commissaire, la végétalisation de la rue pourrait dissuader ces contrevenants.

M. Alphonse relève que la rue pâtit d'un manque d'ensoleillement. En outre, l'implantation d'arbres impliquerait de déplacer les réseaux en sous-sol.

Un commissaire requérant des explications sur le choix des pavés, M. Alphonse relève que plusieurs places de la zone piétonne des Rues-Basses disposent d'un revêtement en pavés (place de Longemalle, place de la Fusterie, place du Molard). La proposition de la proposition PR-1326 s'inscrit dans un esprit de continuité esthétique avec tout ce secteur. L'idée est de mettre en avant l'aspect historique des Rues-Basses.

En l'état, le DCA ne compte pas revêtir la rue de la Corraterie et la place de Neuve de pavés, le passage régulier des bus à ces endroits ne le permettant pas.

Le revêtement en pavés présente l'avantage d'un raccord à l'existant. En outre, les pavés renforcent le caractère piétonnier des rues.

Quant à la différence de prix entre un revêtement enrobé et un revêtement en pavés, M. Betty indique que le revêtement en pavés coûte deux fois et demie plus cher.

Le prix de revient oscille entre 700 et 800 francs le mètre carré.

Le président demande si le DCA prévoit de couvrir la rue du Rhône de pavés.

M. Alphonse lui répond par la négative. La rue du Rhône accueille plusieurs lignes de bus.

Le président note que le revêtement de la rue du Commerce ne sera pas le même que celui de la rue du Rhône et de la rue de la Confédération.

M. Alphonse relève que ce revêtement permet une continuité esthétique avec celui des places perpendiculaires aux Rues-Basses. Le DCA coordonnera ces travaux avec ceux des SIG. Il n'est pas envisageable de dégrader le revêtement de surface de la rue du Commerce avant plusieurs années.

Le président demande si les pavés supporteront le passage des camions de livraison.

M. Alphonse soulève que les travaux permettront de reprendre la chaussée sur 40 cm d'épaisseur afin de renforcer l'assise de fondation. L'enjeu de l'opération est de garantir la bonne tenue des pavés. Cette reprise du support contribue au coût conséquent du mètre carré.

A l'issue de cette audition s'engage une discussion au cours de laquelle l'audition des représentants des commerçants concernés est demandée. En l'état, le projet proposé est très basique. Il serait bienvenu de renforcer la convivialité de la rue par les biais d'éléments plus élaborés. Une meilleure végétalisation et un mobilier plus développé permettraient d'égayer cet espace. La commission pourrait profiter de cette audition pour demander s'il serait possible d'engager un partenariat public-privé.

Le président trouve que le projet coûte extrêmement cher. Sachant qu'une partie de la rue sera exploitée par des véhicules de livraison, la Ville pourrait se passer d'un revêtement à 800 francs le mètre carré. Dans le même ordre d'idée, l'augmentation des honoraires d'architectes et d'ingénieurs n'a pas de sens pour une opération aussi simple.

Un commissaire annonce d'emblée qu'il s'abstiendra de voter la proposition PR-1326. Il n'est pas acceptable que la Ville fasse appel à des mandataires externes pour ce type de projet. Cette façon de procéder doit changer. Le DCA dispose d'architectes tout à fait capables d'arriver au même résultat.

Une commissaire constate que la rue du Commerce est sinistre. Les pavés ne vont pas rendre cette espace plus convivial. Au contraire, ils vont compliquer le déplacement d'une partie de la population (PMR, parents avec poussettes, cyclistes, etc.). D'autre part, la végétalisation n'est pas forcément une bonne idée étant donné que la rue ne reçoit pas d'ensoleillement. Pour ces raisons, elle s'opposera au projet.

Ce n'est pas l'avis de sa collègue qui estime que cet endroit mérite d'être valorisé. De nombreuses personnes fréquentent les nouvelles arcades qui s'y trouvent. En outre, les commerçants ont pris l'habitude de prendre leur pause le long de cette rue. La Ville devrait donc rendre cet espace plus accueillant. Bien que la pose de pavés ne semble pas nécessaire, il faut se donner les moyens de favoriser la convivialité.

Une autre commissaire considère que le projet présenté est pertinent. La largeur de la rue ne permet pas de mettre en place un aménagement élaboré. La pose de pavés reste un bon élément pour valoriser ce lieu. Quant au mobilier urbain, il rendra les pauses des commerçants plus agréables. Il est vrai que le DCA aurait pu mener ce projet à l'interne. Cela dit, à ce stade, il serait regrettable de le refuser. Le démarrage d'une nouvelle étude ne fera qu'alourdir la facture.

Au terme de cette discussion, il est décidé d'auditionner les commerçants afin d'évoquer avec eux la question de l'accès aux magasins, la zone de convivialité, la végétalisation du lieu et le partenariat public-privé.

Séance du 13 février 2019

Audition de M^me^ Catherine Menoud, gérante de Coop City Fusterie, M^me^ Anne Niederoest, directrice marketing et communication chez Payot SA, M^me^ Sandra Moret, gérante de Calida Store Genève Rhône 8, et de M. Marc Häenni, directeur de la bijouterie Kurz

M^me^ Menoud indique que Coop City Fusterie est favorable au réaménagement de la rue du Commerce. Le secteur des Rues-Basses est de plus en plus fréquenté par les clients. Dans ce contexte, la rénovation des espaces de Confédération Centre représente une plus-value pour les enseignes qui s'y trouvent. Or, la rue du Commerce n'est actuellement pas très attractive. Cette situation n'impacte pas la fréquentation de Coop City puisque ses entrées principales se trouvent à la rue du Rhône, à la place de la Fusterie et à la rue de la Confédération. Ce sont plutôt les livraisons de marchandises qui sont concernées par le projet. En théorie, ces livraisons doivent cesser pour midi. La réalité est un peu différente dans la mesure où une partie du transport s'effectue en train. Ainsi, le délai des livraisons dépend en partie de la ponctualité des trains. Chaque semaine, Coop City reçoit 36 palettes de fruits et légumes et 80 rouleaux de food et non-food. Ces chiffres doublent durant les périodes de fêtes. Le magasin ne peut donc pas se permettre de geler ses livraisons, ne serait-ce qu'une journée. Les zones de détente devront également être placées de telle manière à garantir le bon fonctionnement des livraisons. Une distance minimale devrait être garantie en ce sens. Enfin, la création d'une place de stationnement pour vélos permettrait d'éviter le parcage devant le magasin.

M[me] Niederoest annonce qu'elle est également favorable au réaménagement de la rue du Commerce. Il est important que cette rue soit plus accueillante. Cela dit, le magasin Payot ne connaît pas la même problématique que la Coop. Chaque jour, un camion se parque à côté de la boutique Calida pour lui livrer dix palettes. En période de Noël, ce nombre s'élève à cinquante.

M[me] Moret confirme que la rue du Commerce n'est pas très attractive. Actuellement, elle ressemble plus à un point de déchargement qu'à un espace de détente. Contrairement aux magasins Payot et Coop City, la boutique Calida se situe entièrement dans cette rue. Son chiffre d'affaires dépend donc en partie de son aspect. Or, l'absence de mobilier urbain et le va-et-vient des camions ne sont pas attrayants pour la clientèle.

Le président relève que le projet prévoit le maintien du quai de déchargement.

M[me] Moret indique que le magasin est au courant de cet état de fait. Cela dit, le fait d'aménager la rue avec du mobilier urbain, de la végétation et une place de stationnement pour les vélos représentera une plus-value pour son entreprise. Cet aménagement devrait augmenter le passage de clients potentiels.

M. Häenni rejoint l'avis de ses préopinantes. La bijouterie Kurz accueillerait avec plaisir l'aménagement d'une rue piétonne comprenant des arbres, comme cela lui a été présenté en 2016. La création d'un espace convivial donnera envie aux gens de visiter les enseignes qui s'y trouvent. Par ailleurs, il est nécessaire que le camion puisse se parquer devant la bijouterie. Le maintien de cet accès évitera à l'entreprise de faire appel à du personnel de sécurité pour transporter les marchandises, procédé qui coûte relativement cher à l'entreprise.

N'ayant pas été consultés sur le type de revêtement en pavés, les auditionnés se réjouissent du projet d'une zone plus agréable susceptible d'attirer la clientèle et de l'intéresser à ses commerces.

Quant aux bornes rétractables, M[me] Menoud n'y est pas favorable, car elles augmenteront les problèmes de livraison. Le fait que le magasin ne soit plus accessible aux poids lourds depuis la rue de la Confédération rend déjà la situation compliquée. Actuellement, les chauffeurs sont obligés de faire le tour de la rue du Mont-Blanc pour pouvoir décharger les marchandises.

Propositions d'aménagement

M[me] Niederoest considère qu'un lieu gagne en fréquentation quand on y ajoute un point central. Il existe plein de possibilités pour rendre une rue sympathique.

M. Häenni imagine la mise en place d'un food truck entouré de bancs et de végétation. Ce type d'aménagement a souvent du succès. En outre, la camionnette pourrait se déplacer en fonction des besoins.

Accès des livraisons

- Coop City reçoit entre cinq et huit livraisons chaque jour par camions. Elle en compte jusqu'à douze le samedi;
- la boutique Payot reçoit ses livres une fois par jour. Le camion effectue sa livraison vers 7 h;
- le magasin Calida se fait livrer ses produits par la poste;
- la bijouterie Kurz compte quatre livraisons par semaine.

Un commissaire souhaiterait avoir des précisions sur le processus de concertation entamé par la Ville. Contrairement à ce qui a été dit, le projet ne prévoit plus d'implantations d'arbres. Cet élément laisse penser que la Ville n'a plus rencontré les commerçants depuis un certain temps.

M[me] Niederoest confirme ce propos. Les commerçants ont fait part à la Ville de leur volonté d'être entendus.

Le président demande si les commerçants ont défini de nouveaux horaires de livraison avec la Ville.

M[me] Menoud lui répond par la négative. En théorie, la Coop peut recevoir des livraisons jusqu'à midi. Toutefois, dans la pratique, il arrive que des camions arrivent l'après-midi. On en compte environ deux par jour. Les heures de livraison dépendent de la ponctualité des trains.

Le président aimerait savoir si la Coop est amendée pour ces retards.

M[me] Menoud relève que ce n'est pas le cas.

M. Häenni indique que la bijouterie Kurz a reçu des amendes pour ses livraisons. En outre, sa demande de passage a été refusée. Les autorités ont justifié cette décision par le fait que les pharmacies étaient également amendables. Or, la problématique n'est pas la même dans la mesure où la bijouterie se fait livrer des pièces de grande valeur. Leur transport implique de faire appel à du personnel de sécurité.

M[me] Menoud indique que la Coop doit également gérer les transports de fonds. Ces livraisons s'effectuent devant les entrées du magasin pour des questions de sécurité. Les horaires de ces livraisons peuvent varier.

M. Häenni affirme qu'il connaît le projet sous sa forme de 2016. Il n'a pas reçu d'autres présentations depuis.

Un commissaire relève que le nouveau projet a supprimé les arbres et les bornes rétractables. En lieu et place de la végétation, il prévoit d'aménager des blocs de basalte.

Interpellée par une commissaire sur l'aménagement proposé, M[me] Moret remarque que la boutique Calida souffre d'un manque de visibilité. Bien que son

emplacement ne soit pas idéal, l'Etat a refusé sa demande d'installation d'une signalétique supplémentaire. Cette décision est surprenante étant donné que la société Payot a reçu, pour sa part, une autorisation. Ainsi, le magasin n'a pas récupéré son chiffre d'affaires depuis sa sortie de Confédération Centre. La situation étant bloquée depuis trois ans, il est clair que le réaménagement de la rue aura des répercussions positives sur sa fréquentation.

Le président reçoit la confirmation que les auditionnés n'ont pas été consultés par la Ville depuis 2016.

Les représentants des commerces souhaitent recevoir une planification des travaux, des contacts, et des points de situation réguliers, en précisant que les livraisons ne doivent pas être bloquées en novembre et décembre.

Au terme de cette audition, une commissaire s'interroge sur les honoraires de la proposition PR-1326 qui s'avèrent plus élevés que ceux de la proposition précédente.

Une autre note que le coût des canalisations a diminué. Les honoraires d'ingénieurs et d'architectes ont eux augmenté.

Un commissaire remarque que le nouveau projet enlève les bornes. Cela n'explique pas pourquoi les honoraires d'ingénieurs et d'architectes ont augmenté. Il rappelle qu'il a demandé une information à ce sujet. D'autre part, la commission n'a toujours pas reçu le nom du bureau d'architectes mandaté ainsi que l'étude de la proposition PR-907.

Un commissaire a rappelé que la proposition PR-907 prévoit le réaménagement de la rue du Rhône entre les places Longemalle et Bel-Air. La rue du Commerce fait partie de ce périmètre. Il est donc surpris que le DCA présente une nouvelle proposition qui ne prend en compte que cette rue. La commission a tout intérêt à vérifier s'il existe un lien entre ces deux objets. Il estime que la lecture de cette étude facilitera le travail de la commission. En l'état, l'aménagement de la rue du Commerce est comprise dans deux projets. Il est donc important de pouvoir comparer l'étude de la proposition PR-907 avec le contenu de la proposition PR-1326. Par ailleurs, la commission a déjà approuvé sa demande.

Suite à l'intervention du président auprès des services de l'administration, ces documents figurent dans les annexes du rapport.

Séance du 13 mars 2019

Audition de M^me^ Constance Sarper-de Gorski, enseigne Benoît de Gorski, rue du Rhône 8 et de MM. Jean Orso et Marc Viatte, membres de l'Association Centre Rhône 8

M^me^ Sarper-de Gorski indique que la rue du Commerce se trouve dans un état lamentable. Le trottoir est mal entretenu, la végétation est insuffisante et l'éclai-

rage déficient. La rue souffre également du stationnement sauvage des vélos et du va-et-vient des camions de livraison. Face à cette situation, un projet datant de 2016 prévoyait d'améliorer l'attrait de ce lieu de passage. Or, rien n'a été fait depuis, au grand dam des commerçants. Selon la proposition PR-1326, l'éclairage actuel est jugé adéquat. Cette évaluation ne reflète pas la réalité. A la tombée de la nuit, la rue devient si sombre qu'il est risqué de l'emprunter pour effectuer une livraison.

M. Orso précise que le projet de rénovation datant de 2016 était porté par la société UBS. C'est la promesse d'avoir une rue réhabilitée qui a convaincu plusieurs commerçants de s'y installer. Or, la rue n'a pas été aménagée comme annoncé. Une galerie a bien été réalisée, mais il manque la végétation et le mobilier urbain. Ce manquement a amené certaines enseignes à engager une procédure juridique contre le bailleur Swiss Life. En l'état, le manque d'attractivité de la rue ne favorise pas le commerce.

M[me] Sarper-de Gorski indique qu'elle n'est pas favorable à la pose de pavés. Ce type de revêtement complique les déplacements de personnes en chaise roulante et des femmes portant des talons. Plutôt que de poser des pavés, il serait plus judicieux d'opter pour un revêtement en goudron. Outre ses avantages en termes d'accessibilité, ce matériau assurerait une continuité esthétique avec les rues alentour.

Le président précise que le projet prévoit un revêtement en béton au niveau du quai de livraison.

M[me] Sarper-de Gorski estime que la rue entière devrait bénéficier d'un revêtement en béton. Par ailleurs, il serait souhaitable de cacher le quai de livraison par des arbres ou du mobilier urbain. Le va-et-vient constant des camions ne met pas en valeur la rue.

M. Viatte rejoint ce propos. Bien évidemment, la Coop a besoin de se faire livrer ses produits. Il n'empêche que la rue serait plus attrayante si les camions circulaient à l'abri des regards.

M. Orso considère que la suppression des trottoirs est une bonne idée.

M. Viatte souligne que le chiffre d'affaires des commerces dépend de l'attrait de la rue. Actuellement, le manque d'aménagement urbain ne donne pas envie d'y faire des emplettes.

M[me] Sarper-de Gorski note que la présence d'arbres et d'une terrasse rendraient la rue plus vivante. En outre, il serait pertinent de limiter les livraisons.

M. Viatte estime que les magasins Payot et Calida seraient à même de recevoir leurs livraisons depuis la rue de la Confédération. Il ajoute que la Ville pourrait planter des arbres plutôt qu'installer des bacs végétalisés.

Le président fait remarquer que la rue ne bénéficie pas d'un ensoleillement optimal. C'est la raison pour laquelle on a opté pour des bacs végétalisés.

Mme Sarper-de Gorski souhaiterait que la rue soit plus végétalisée. Elle confirme n'avoir pas reçu les plans du nouveau projet.

Questions

Un commissaire estime que la boutique Benoit de Gorski pourrait réintégrer sa statue de vache grandeur nature à l'angle de la rue du Rhône. Cet objet publicitaire empêcherait le stationnement sauvage des camionnettes.

Marquage au sol de la rue du Commerce: Mme Sarper-de Gorski relève que la rue comprend de larges lignes blanches qui interdisent le stationnement des véhicules au-delà du quai de livraison.

Le président rappelle que la Coop a insisté pour que la Ville n'installe pas de bornes rétractables.

Un commissaire énonce que la proposition PR-1326 fait suite à la motion M-1309. Sachant que la motion M-1309 avait été rédigée suite à un long entretien avec M. de Gorski, il serait intéressant de connaître l'avis des auditionnés sur la proposition d'un partenariat public-privé.

Mme Sarper-de Gorski considère qu'il s'agit d'une bonne idée.

M. Viatte affirme qu'il est ouvert à cette proposition.

Le président demande si les auditionnés ont été entendus par l'architecte responsable du projet.

Mme Sarper-de Gorski lui répond par la négative. Les informations sur le projet lui ont été envoyées par écrit suite à plusieurs sollicitations.

M. Viatte précise qu'il représente la Société Générale. Investie dans le domaine de l'art, cette dernière pourrait mettre à la disposition de la Ville plusieurs de ses acquisitions. Elle pourrait également entrer en matière pour améliorer l'éclairage de la rue.

La Coop bénéficie d'une certaine clémence de la part des autorités pour ce qui est du stationnement des camions de livraison. Un commissaire aimerait savoir si les boutiques représentées ce soir bénéficient du même traitement de faveur.

Mme Sarper-de Gorski constate que ce n'est pas le cas. Les livreurs qui se garent devant l'entrée de la boutique sont amendés. Or, le type de produits transportés ne leur permet pas de procéder autrement.

Le commissaire comprend qu'il y a deux poids deux mesures dans la gestion du stationnement.

Une commissaire demande combien de fois les auditionnés ont rencontré M. Pagani et ses services.

Mme Sarper-de Gorski rapporte que son père a eu l'occasion de discuter avec M. Pagani. Les échanges avec le magistrat se sont poursuivis par courriels.

La commissaire souhaiterait avoir l'avis des auditionnés sur le revêtement en pavés.

Mme Sarper-de Gosrki considère que les pavés sont jolis mais peu pratiques.

Le président précise que le projet prévoit de fraiser les pavés et de niveler leurs joints.

Un commissaire constate que les auditionnés souhaitent un changement d'éclairage, la plantation de plusieurs arbres et la pose d'un revêtement en basalte. Ces souhaits signifient qu'ils sont défavorables à la proposition PR-1326, telle que présentée par le Conseil administratif.

Mme Sarper-de Gorski confirme ce propos.

M. Orso estime que la pose de pavés fraisés en basalte gris est acceptable. Il est important que la rue soit lumineuse et accessible à tous.

Un commissaire remarque que les propositions du DCA tendent à améliorer la rue du Commerce tout en tenant compte d'un certain nombre d'éléments. Ainsi, le revêtement en pavés de la rue du Commerce s'inscrit dans une continuité avec les rues alentour. L'aménagement de bacs végétalisés convient, pour sa part, aux endroits qui manquent d'ensoleillement direct. Par ailleurs, les auditionnés ont laissé entendre qu'ils étaient prêts à entreprendre un partenariat public-privé avec la Ville. Cette position indique qu'ils souhaitent aller de l'avant avec le projet.

Mme Sarper-de Gorski affirme qu'elle ne s'oppose pas à une amélioration de la rue. Elle rejoint la position de M. Orso sur le revêtement en pavés fraisés.

Une commissaire note que les clients pourront accéder aux boutiques par la galerie qui a récemment été aménagée. En outre, la Ville ne peut pas entrer en matière pour améliorer l'éclairage de ce côté de la rue étant donné qu'il est géré par le groupe Swiss Life.

L'accès à la galerie manque de visibilité à cause du mur qui se trouve à côté du magasin Payot. Quant à l'éclairage, la proposition PR-1326 indique qu'il vient d'être rénové. La CTC devrait se pencher sur ces questions.

M. Viatte indique qu'il discutera de la question de l'éclairage avec sa direction.

Au sujet des horaires de livraison de la Coop, M. Orso estime que les camions arrivent jusqu'à 15 h.

M^me^ Sarper-de Gorski précise qu'elle ne s'oppose pas aux livraisons de la Coop.

M. Orso juge que les magasins présents dans la rue du Commerce devraient respecter les règles en matière d'horaires de livraison.

M^me^ Sarper-de Gorski ajoute que la bijouterie Kurz pourrait recevoir ses produits depuis la rue de la Confédération. Ce passage est plus court et mieux sécurisé.

Un commissaire s'étonne que les commerçants ne s'arrangent pas entre eux.

M. Viatte relève que la rue comprend de grosses entreprises qui se moquent de bloquer le passage avec leurs camions. Malheureusement, certains patrons n'ont pas de vision d'ensemble de la situation.

M. Orso confirme que certains commerçants pensent d'abord à leurs intérêts propres.

Discussion et vote

La commission a reçu tous les documents demandés. On y apprend notamment que la proposition PR-1326 prévoit de poser des pavés sur toute la rue du Commerce.

Les commerçants ont raison de demander une amélioration de la rue du Commerce. Au vu du prix de leur loyer, ils ont droit à un certain confort. Cela dit, plusieurs éléments posent problème, notamment l'éclairage et le revêtement en pavés. Comme il est important d'aller de l'avant avec ce projet, la commission a tout intérêt à amender la proposition PR-1326.

Une commissaire fait part de son étonnement quant à l'absence de concertation avec les commerçants. Si la Ville était allée à leur rencontre, le projet aurait certainement bénéficié d'un partenariat public-privé. En outre, les auditions ont montré que le projet ne répondait que partiellement aux demandes des commerçants. Ainsi, la commission devrait renvoyer la proposition PR-1326 au Conseil administratif pour qu'il entame rapidement ces discussions.

Le président craint que le renvoi du projet au Conseil administratif reporte le vote avant longtemps.

Pour certains, ce n'est pas à la commission de refaire le projet. Ce dernier comprend trop d'éléments insatisfaisants. Parmi ceux-ci, on notera que la Direction du patrimoine bâti (DPBA) a affirmé que les arbres ne pouvaient pas pousser dans la rue du Commerce à cause du manque d'ensoleillement. Or, les commissaires auront pu constater sur la photo distribuée par Mme Sarper-de Gorski que cette rue en comprenait plusieurs par le passé. D'autre part, il est étonnant que la DPBA n'ait pas pris en considération la demande figurant dans la motion M-1309 d'un partenariat public-privé avec les commerçants. Cette absence de concertation a débouché sur un projet coûteux qui ne convient à personne. Ainsi, le groupe Ensemble à gauche demandera le renvoi du projet au Conseil administratif.

Le Parti libéral-radical votera également pour le renvoi du projet au Conseil administratif. Cela dit, la concertation va être difficile à mener. L'audition de ce soir a révélé que les membres de l'association Centre Rhône 8 ont des souhaits différents de ceux exprimés par les commerçants présents dans la rue. On peut relever notamment que Mme Sarper-de Gorski a proposé de faire entrer les camions de livraison depuis la rue de la Confédération.

Il est relevé que les services de M. Pagani se contentent d'informer les acteurs concernés d'un projet. Cette pratique doit changer car elle aboutit à des projets insatisfaisants. Concernant la pose de pavés, le projet met en lumière un véritable problème de cohérence. En effet, plusieurs secteurs de la ville alternent entre pavés et revêtement en béton. Ce manque de continuité pose des problèmes autant esthétiques que pratiques. La CTC a pu constater à quel point les pavés compliquent les déplacements des PMR ou des personnes circulant avec une poussette ou portant des talons. Pour ce qui est de la végétation, il serait intéressant d'entendre le SEVE sur la possibilité d'implanter des arbres dans la rue du Commerce. Sauf erreur, il existe des espèces qui s'accommodent très bien du manque d'ensoleillement.

Le projet pose problème à différents niveaux. Tout d'abord, il n'assure pas une homogénéité esthétique dans le centre-ville. Une approche plus globale aurait peut-être pu changer la donne. Ensuite, il ne comprend pas de partenariat public-privé. Or, cette approche aurait permis d'apporter de meilleures réponses aux demandes de commerçants. Le projet n'étant pas abouti, le Mouvement citoyens genevois votera pour son renvoi au Conseil administratif.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien rappelle que l'idée du projet a émergé suite à une discussion qu'il a eue avec M. de Gorski, lequel venait de s'entretenir avec M. Pagani sur la rue du Commerce. Depuis, le même M. de Gorski n'a plus été contacté par les services de la Ville. Ces derniers ont élaboré un projet sans prendre le temps de connaître les souhaits de la personne qui a initié le processus. Cette façon de procéder n'est pas acceptable. Cela dit, il serait regrettable que la commission renvoie le projet au Conseil administratif. Une telle

décision ne ferait que retarder la réalisation du projet. Dans un souci d'efficacité, le Parti démocrate-chrétien votera pour une proposition PR-1326 amendée.

Le Parti socialiste votera pour le renvoi de la proposition PR-1326. En l'état, le projet comprend trop d'éléments problématiques. La CTC peut toujours demander au Conseil administratif de remanier le projet au plus vite.

Une commissaire du Parti libéral-radical considère qu'il y a trop de points à éclaircir pour pouvoir amender la proposition PR-1326. Il est sidérant que la Ville n'ait pas pensé à mettre en place un partenariat public-privé.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre estime que la commission n'a pas les compétences de modifier le projet. C'est aux architectes et aux ingénieurs de vérifier si les demandes des commerçants sont réalisables. Ainsi, l'Union démocratique du centre votera pour le renvoi de la proposition PR-1326 au Conseil administratif.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque que les personnes en charge des projets manquent d'implication car ce ne sont pas des résidents genevois.

Le président met au vote la proposition PR-1326 avec recommandations, qui est refusée par la majorité de la commission, soit par 12 non (3 PLR, 2 EàG, 3 S, 1 Ve, 2 MCG, 1 UDC) contre 2 oui (PDC).

Annexes:

– Livraisons et circulations
– Etude de réaménagement entre les places Longemalle et Bel-Air
– Croquis, rue du Commerce
– rapport d'étude, résumé de la démarche

VILLE DE GENÈVE

Maître d'ouvrage : Ville de Genève

Rue du Rhône

Livraisons et circulations

23 avril 2018

document PROVISOIRE

citec INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Modélisation Planification Ferroviaire
Régulation du trafic Transports urbains Etude d'impacts Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
47, route des Acacias
Case postale 1711
CH-1211 Genève 26
Tél +41 (0)22 809 60 00
Fax +41 (0)22 809 60 01
e-mail: citec@citec.ch
www.citec.ch

Genève – Vaud – Valais – Neuchâtel – Jura – Paris – Lyon – Torino

Sommaire

1. Introduction **3**
1.1. Contexte 3
1.2. Objectif 3
1.3. Périmètre d'étude 3
2. Compte-rendu des différents inputs **4**
2.1. Rencontre avec la régie Livit 4
2.2. Observations in-situ 5
2.3. Echanges avec la Fondation des Parkings 5
2.4. Arrêté de circulation 5
3. Propositions de restriction des circulations **7**
3.1. Structure des usagers et ayants droit 7
3.2. Limitation de la durée de stationnement 7
3.3. Mise en œuvre par étapes 7
3.4. Bornes rétractables avec caméras : enjeux 8
3.5. Autres leviers 8
4. Annexes **9**
Annexe 1. Observations des livraisons 10
Annexe 2. Brochure de la Fondation des parkings 17

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

1. Introduction

1.1. Contexte

Le bureau Citec accompagne le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève depuis 2012 dans le cadre d'une étude de planification visant à réaménager la partie commerçante de la rue du Rhône ainsi que la rue du Commerce. Citec travaille avec une équipe d'architectes, le bureau MID Architecture.

Aujourd'hui, une grande partie du travail a été fait, à savoir la redéfinition du schéma de circulation et le réaménagement des espaces dédiés au trafic individuel motorisé et aux mobilités douces.

Afin d'accompagner le SAM dans la poursuite de cette étude, le bureau Citec est à nouveau sollicité pour interroger l'arrêter de circulation aujourd'hui en vigueur.

1.2. Objectif

L'objectif de cette analyse complémentaire est de **proposer des pistes pour adapter l'arrêté de circulations sur la rue du Rhône.**

Nos propositions ont eu les **inputs** suivants :

- rencontre de la société logistique régie d'un des grands occupants de la rue du Rhône (immeuble Swisslife) ;
- observations in-situ sur des journées types des mouvements des usagers de la rue ;
- contact avec la Fondation des Parkings et suivi d'un agent lors de sa tournée de contrôle du stationnement ;
- prise en compte des arrêtés de circulations en place dans les rues alentour (rue du Commerce, Rues Basses).

La présente notice synthétise les différents éléments issus des inputs listés ci-avant et fait des propositions de restriction des circulations sur la rue du Rhône.

1.3. Périmètre d'étude

L'étude porte sur le tronçon de la rue Rhône compris entre les Places Bel-Air et Rhône.

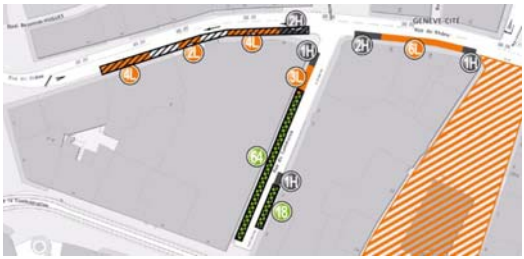


Figure 1 – Périmètre d'étude

2. Compte-rendu des différents inputs

2.1. Rencontre avec la régie Livit

Contexte

La société Livit est la régie de l'immeuble détenu par Swisslife SA et sis sur la parcelle 6303 RF.

En date du mardi 10 octobre 2017 le bureau Citec a rencontré Mme Patricia Aleixo gérante pour l'entreprise Livit SA.

Constats

Les constats généraux suivants ont pu être établis :

- Les plus gros consommateurs de livraisons sont la librairie Payot et le restaurant Chez Philippe.
- Les magasins ouvrent à 10h, ce qui laisse une certaine marge pour organiser les livraisons du matin.
- Swisslife est également propriétaire du bâtiment sis au N°35 de la rue de la Confédération.

Le problème de **visibilité des enseignes** a été soulevé par notre interlocutrice qui informe que les livraisons qui ont lieu sur la rue du Rhône après 10h (après-midi disons, par « tolérance ») masquent les devantures des magasins.

De plus, les cases livraisons étant communes les deux côtés de la rue du Rhône, les enseignes du N°8 se plaignent d'une « mauvaise publicité » lorsqu'il y a des livraisons pour l'immeuble d'en face. Cette remarque est également valable pour les véhicules se parquant illégalement sur la rue du Commerce.

Globalement les commerçants se plaignent du manque de cases clients devant les magasins.

Volumes et périodes de livraisons

La librairie Payot se fait livrer sur la **rue de la Confédération**, à raison de 2 camionnettes par jour environ. L'établissement connait des périodes de pointe comme la rentrée scolaire de septembre par exemple.

Le restaurant Chez Philippe se fait livrer tôt le matin par poids-lourds sur la **rue du Rhône**, depuis laquelle les manutentionnaires utilisent des transpalettes via la rampe le long de la rue du Commerce pour desservir le passage des Lions où se trouve le restaurant.

La durée moyenne de ce type de livraison est de 45 minutes.

Les autres commerces se font livrer à raison d'une fois par jour par des camionnettes **côté rue du Rhône**.

Il est fréquent d'observer des **véhicules de livraison côte à côte** qui déchargent simultanément. Dans cette configuration seule la voie bus reste libre.

A la rue du Commerce qui est devenue piétonne, les livraisons sont autorisées de 6h à 10h30.

Signalisation rue du Commerce

 © Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

2.2. Observations in-situ

Une série de relevés d'occupation du stationnement sur le périmètre d'étude a eu lieu hors vacances le mardi 31 octobre (matin) et le jeudi 02 novembre (après-midi). Ces relevés se trouvent en annexe et concernent les cases livraisons et les cases pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les constats suivants ont ainsi pu être faits :

- plus forte occupation des cases livraisons sur la période 10h-12h qu'entre 6h-10h ;
- forte diversité des véhicules de livraisons qui sont aussi bien des voitures, des camionnettes ou des poids-lourds ;
- plusieurs camionnettes se garent sur la Place de la Petite Fusterie par manque de disponibilités sur les cases dédiées ;
- les cases PMR sont sous-occupées (5 au total sur le secteur étudié) ;
- il y a beaucoup de stationnement illicite (hors case) durant l'après-midi.

Ces observations permettent d'affirmer que la proposition d'aménagement de la rue du Rhône (variante 1C, mars 2017, MID Architecture et Citec), et plus particulièrement l'emplacement et le nombre de cases pour PMR, est réaliste.

2.3. Echanges avec la Fondation des Parkings

Tournée avec un agent de la Fondation des parkings

Une tournée avec un agent du stationnement le 10.10.2017 en début d'après-midi a permis de récolter les informations suivantes :

- La Ville tolère que des véhicules non dédiés aux livraisons se stationnent sur les cases livraison hors période dédiée mais durant une période de 20 minutes maximum.
- Globalement il s'agit d'une tolérance et non d'une loi. La Police pourrait décider d'arrêter cette tolérance.
- Les déchargements volumineux sont tolérés jusqu'à 40 minutes. Là encore il s'agit d'une exception accorée par la Ville.

Informations donnée par le service du stationnement de la Fondation

Après échange avec Mme Jakob, adjointe cheffe de poste au service précité, il s'avère que les tolérances indiquées par l'agent de stationnement sont confirmées.

La Fondation est habilitée à sanctionner le stationnement hors case (40.- CHF).

Les ayants droit de la rue du Rhône sont les clients et employés des commerces, et les exceptions concernent les bus TPG, les taxis, les livreurs des commerces, les livreurs DHL, la poste.

2.4. Arrêté de circulation

L'arrêté de circulation en vigueur sur la rue du Rhône date du 21.12.1994 et définit en détail les restrictions de circulation qui s'appliquent sur la rue. Un extrait est ici reproduit.

1.a) Dans la rue du Rhône (entre la place du Rhône et la place de Bel-Air), les jours ouvrables de 7 h 00 à 19 h 00, la circulation est réservée aux cycles et cyclomoteurs, aux motocycles légers et aux véhicules automobiles suivants:

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

- véhicules des TPG, autocars, taxis et véhicules professionnels d'entreprises;
- véhicules qui accèdent aux cases de stationnement ou qui chargent ou déchargent des passagers ou prennent ou effectuent des livraisons;
- véhicules des détenteurs d'une autorisation écrite destinée aux conducteurs handicapés (carte bleue) ou accompagnant une personne handicapée (carte blanche);
- véhicules des détenteurs d'une autorisation écrite qui est délivrée, sur demande et contre paiement d'un émolument, dans les cas suivants:
  - véhicules pour lesquels est attribuée une place de parc privée accessible ou située dans le tronçon de rue précitée;
  - véhicules des personnes domiciliées dans ledit tronçon;
  - et, au plus, deux véhicules par commerce ou entreprise établis dans ledit tronçon.

 © Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

3. Propositions de restriction des circulations

Les aspects circulation et stationnement sont ici abordés afin de guider le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève dans sa réflexion liée à la modification de l'arrêté de circulation sur la rue du Rhône. Les propositions découlent directement de tous les éléments abordés au chapitre précédent.

3.1. Structure des usagers et ayants droit

Au niveau des circulations, la liste des ayants droit et exceptions fait sens. Nous proposons de ne pas la modifier.

A ce jour ces ayants droit sont identiques à ceux de la rue de la Corraterie.

3.2. Limitation de la durée de stationnement

Période de livraison

Il est proposé que les livraisons ne puissent avoir lieu que le matin entre 6h00 et 10h30 sur le tronçon étudié de la rue du Rhône.

- une variante serait d'autoriser que les livraisons par véhicules d'une longueur inférieure à 5 mètres aient lieu en dehors de cette période.

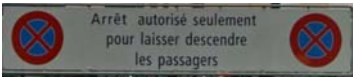
Il s'agirait de généraliser cette restriction à l'entier de la rue du Rhône

Avantages pour les commerçants : visibilité des enseignes qui ne sont plus cachées par les camions de livraison durant les périodes d'affluence/d'ouverture des magasins.

Hors période de livraisons

A partir de 10h30 les cases livraisons seraient autorisées aux clients des commerces pour du stationnement limité à 15 minutes (système de pose/dépose)

- une variante serait d'interdire le stationnement sauf pour laisser descendre les passagers.



Avantages pour les commerçants : un fort taux de rotation des cases est bénéfique à l'accessibilité des clients.

3.3. Mise en œuvre par étapes

La restriction d'accès sur la rue du Rhône devrait se faire par étapes avec d'abord **une signalisation verticale**, comme ce qui existe déjà, puis si cette signalisation n'est pas respectée, **des bornes rétractables commandées par des caméras à lecture de plaque,** comme ce qui se fait en Vieille-Ville *(cf. annexe 2 du présent rapport).*

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

3.4. Bornes rétractables avec caméras : enjeux

La mise en place des caméras ne peut pas être décidée unilatéralement. Le Canton (DGT) doit également prendre position sur ce sujet, et les TPG sont aussi impactés par les bornes pour le passage des bus sur la rue.

Le cas échéant il s'agirait **d'ajouter un point I.1.c) dans l'Arrêté** de 1994 spécifiant que « la Ville se réserve le droit d'effectuer des contrôles d'identification des plaques par caméra. »

La mise en place d'un tel système pose la **question de la confidentialité des données** lues par caméra. Le recueil de données personnelles est délicat.

La question qui sera soulevée par les TPG est celle de la **fiabilité du système** de bornes (risque d'accidents si la borne se relève trop vite).

Le **financement** de ce système pose également question.

3.5. Autres leviers

Mutualisation des livraisons

Il pourrait être intéressant de demander à l'association des commerçants de la rue du Rhône les moyens de mutualiser leurs livraisons. Ce point n'étant pas prévu d'être traité dans la présente étude il ne sera pas ici développé.

Régime de vitesses

Au vue des caractéristiques de la rue du Rhône, telles que les gabarits de chaussée, les restrictions d'usagers, le type d'activités, le nombre de piétons, etc. une limitation de la vitesse à 30 km/h, voire même à 20 km/h correspondrait mieux à la structure de cette rue que le 50 km/h.

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

4. Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1. Observations des livraisons **10**
Annexe 2. Brochure de la Fondation des parkings **17**

Annexe 1. Observations des livraisons

Schéma de situation

La figure suivante illustre le schéma du secteur et montre la numérotation adoptée pour le comptage.

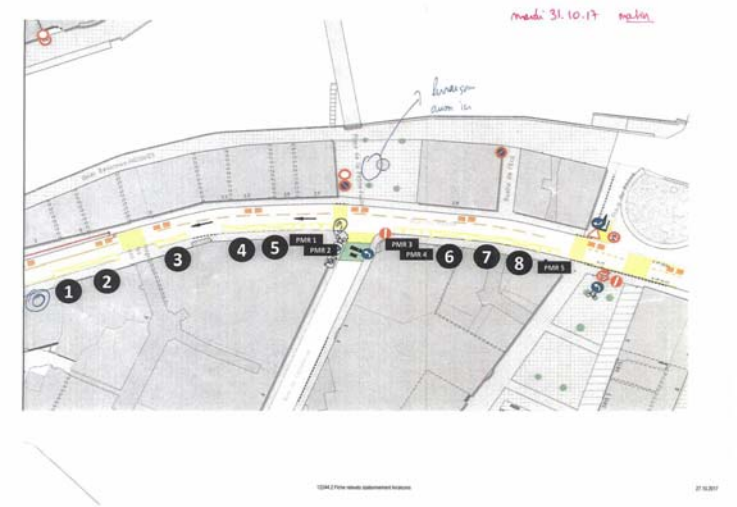


Figure 2 – Schéma du secteur et identification des cases

 © Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

Observations du mardi 31 octobre 2017 – matin- cases 1 à 5

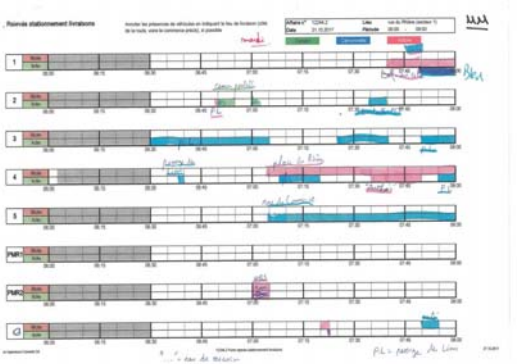


Figure 3 – Relevé des cases 1 à 5 entre 6h-8h

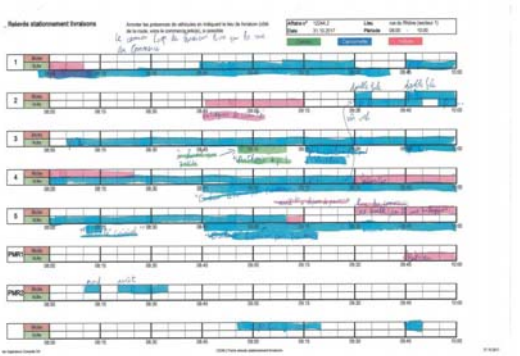


Figure 4 – Relevé des cases 1 à 5 entre 8h-10h

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

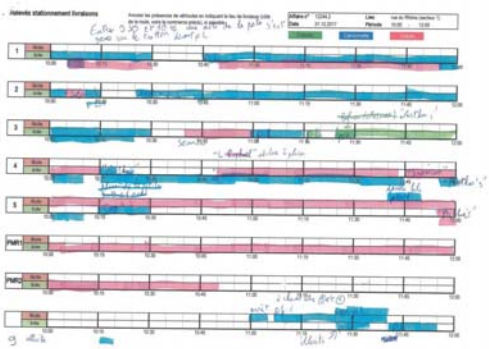


Figure 5 – Relevé des cases 1 à 5 entre 10h-12h

Observations du mardi 31 octobre 2017 – matin- cases 6 à 8

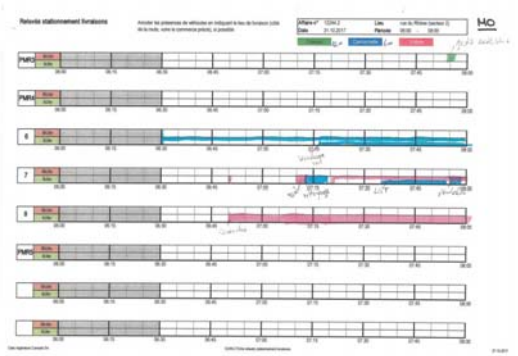


Figure 6 – Relevé des cases 6 à 8 entre 6h-8h

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

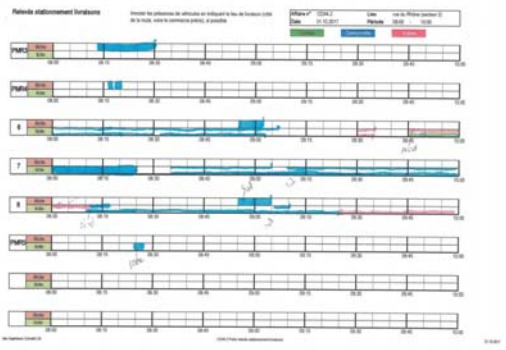


Figure 7 – Relevé des cases 6 à 8 entre 8h-10h

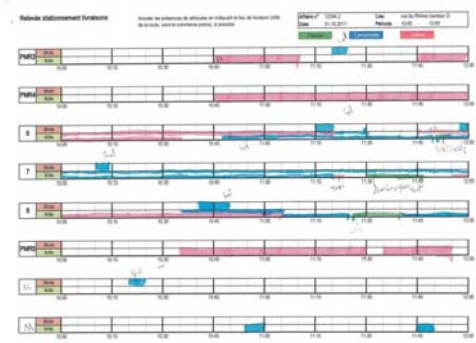


Figure 8 – Relevé des cases 6 à 8 entre 10h-12h

Rappel du schéma de situation

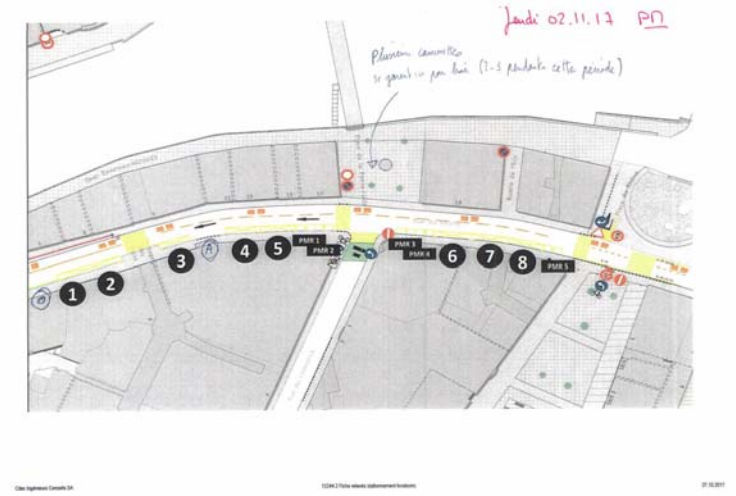


Figure 9 – Schéma du secteur et identification des cases

 © Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

Observations du jeudi 02 novembre 2017 – après-midi cases 1 à 5

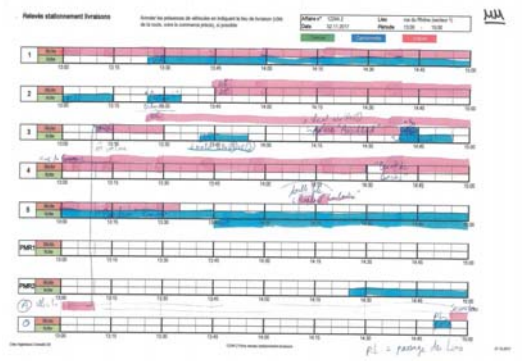


Figure 10 – Relevé des cases 1 à 5 entre 13h-15h

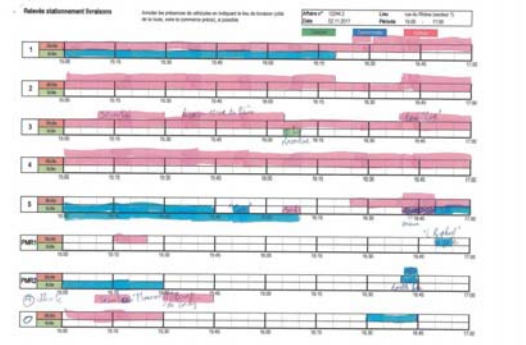


Figure 11 – Relevé des cases 1 à 5 entre 15h-17hj

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

Observations du jeudi 02 novembre 2017 – après-midi cases 6 à 8

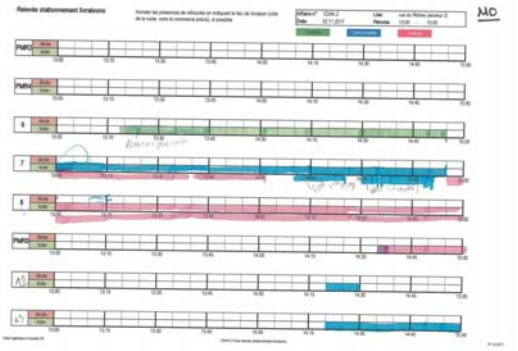


Figure 12 – Relevé des cases 6 à 8 entre 13h-15h

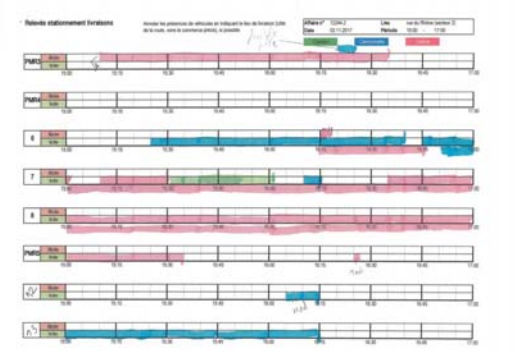


Figure 13 – Relevé des cases 6 à 8 entre 15h-17h

 © Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

Annexe 2. Brochure de la Fondation des parkings

Nouvelles bornes d'accès en VIEILLE-VILLE

La réglementation actuelle ne change pas:

- la nuit, entre 20h et 7h, seuls les ayants droit sont autorisés à circuler dans la Vieille-Ville en voiture, motocycle ou cyclomoteur.
- les piétons et les cyclistes peuvent circuler en tout temps.

FONDATION DES PARKINGS

Pourquoi des bornes d'accès?

Circulation interdite de nuit, sauf ayants droit

Aujourd'hui, entre 20h et 7h, la circulation est interdite en Vieille-Ville pour tous les véhicules, sauf ceux qui possèdent le macaron B ou BB, les détenteurs d'une carte de stationnement pour personne handicapée, les taxis, l'accès aux hôtels, ainsi que les services d'urgence et d'entretien.

Pour faire respecter ce statut, des bornes seront en fonction la nuit, entre 20h et 7h:

1. à la rue de la Tertasse
2. à la hauteur des n°33 et 38 de la place du Bourg-de-Four (extrémité de la rue de Saint-Léger)
3. à la rue des Chaudronniers

En tout temps, la réglementation actuelle reste valable (arrêté du 21 décembre 1998, réglementant la circulation et le parcage en Vieille-Ville). Ainsi, les détenteurs du macaron B peuvent utiliser uniquement les accès 1 et 2.

FONDATION DES PARKINGS

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

Comment fonctionnent les bornes d'accès ?

Les bornes restent en position «haute» 24h/24.

Journée (7h-20h) :
les bornes s'abaissent automatiquement lorsqu'un véhicule se présente.

Nuit (20h-7h) :
les bornes s'abaissent uniquement pour les ayants droit.

Voitures

1. Le véhicule doit s'approcher de la borne automatique et marquer un temps d'arrêt.
2. La borne détecte le véhicule et s'abaisse automatiquement (7h-20h) ou s'abaisse après reconnaissance de la plaque d'immatriculation de l'ayant droit (20h-7h).
3. Le feu de signalisation sur la borne passe du rouge à l'orange clignotant.
4. Le véhicule passe puis la borne se relève immédiatement. Un seul véhicule peut franchir la borne.

Pour les ayants droit, le système fonctionne par reconnaissance de la plaque avant du véhicule. La plaque doit être propre et lisible.

Deux-roues motorisés

1. La circulation des motocycles et des cyclomoteurs est réglementée de manière identique à celle des voitures. Ces véhicules doivent également posséder un macaron B ou BB pour circuler en Vieille-Ville entre 20h et 7h.
2. Pour entrer, les ayants droit n'ont pas à provoquer l'abaissement de la borne mais passent à côté de celle-ci.
3. À la sortie, la borne s'abaisse automatiquement.

En cas de problème technique ou de situation d'urgence, la centrale de la Fondation des Parkings est joignable entre 20h et 7h directement depuis la borne d'accès (en présence d'un véhicule) ou par téléphone au 022 319 43 90.

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

Quand les bornes d'accès sont-elles mises en fonction?

Dans un premier temps, les bornes s'abaissent automatiquement y compris la nuit, lorsqu'un véhicule se présente. Cette période transitoire permet à tous les ayants droit éventuels de s'annoncer.

L'entrée en fonction du contrôle d'accès est fixée au lundi 22 août 2016. Dès cette date, seuls les ayants droit auront accès au périmètre de la Vieille-Ville la nuit, entre 20h et 7h.

© Citec Ingénieurs Conseils – 04 2018

Qui sont les ayants droit (entre 20h et 7h)?

Habitants, commerçants et bénéficiaires de places de stationnement privées dans les rues piétonnes ou résidentielles (zones de rencontre) de la Vieille-Ville **Macarons B:** Vieille-Ville/rues résidentielles **Macarons BB:** Vieille-Ville/rues piétonnes	**Vous détenez déjà un macaron B ou BB.** Votre numéro de plaque d'immatriculation est enregistré automatiquement dans les bornes d'accès. Vous n'avez rien à faire. **Vous n'avez pas de macaron B ou BB.** Vous devez vous procurer un macaron B ou BB pour accéder à la Vieille-Ville avec un véhicule motorisé la nuit, entre 20h et 7h. Veuillez vous adresser à la Fondation des Parkings. Pour les cas particuliers (véhicules en autopartage par exemple), veuillez prendre contact avec la Fondation des Parkings.
Personnes handicapées ou à mobilité réduite	**Vous détenez déjà une carte de stationnement pour personne handicapée.** Veuillez prendre contact avec la Fondation des Parkings. **Vous n'avez pas de carte de stationnement pour personne handicapée et devez accéder à la Vieille-Ville la nuit, entre 20h et 7h.** Veuillez vous procurer une carte de stationnement pour personne handicapée auprès de la Police cantonale puis prenez contact avec la Fondation des Parkings.
Taxis	Enregistrement automatique des taxis et limousines inscrits auprès du Service du commerce
Accès aux hôtels	Renseignements directement auprès des établissements concernés
Services d'urgences et d'entretien	Accès en tout temps
Accès ponctuel	Veuillez prendre contact avec la Fondation des Parkings, 48h avant l'accès souhaité.

Maître d'ouvrage : Ville de Genève (SAM)

Rue du Rhône

Etude de réaménagement entre les places Longemalle et Bel-Air

Mise à jour du rapport 2016

23 août 2017

INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
47, route des Acacias
Case postale 1711
CH-1211 Genève 26
Tél +41 (0)22 809 60 00
Fax +41 (0)22 809 60 01
e-mail: citec@citec.ch
www.citec.ch

Genève – Vaud – Valais – Neuchâtel – Jura – Lyon – La Réunion – Torino

Sommaire

1. Introduction **3**
1.1. Contexte 3
1.2. Périmètres d'étude 3
2. Diagnostic de la situation actuelle **5**
2.1. Règlementation de circulation en vigueur 5
2.2. Plan des voies actuel et fonctionnement TI 5
2.3. Réseau de transports publics actuel 6
2.4. Déplacements cyclables actuels 8
2.5. Offre en stationnement actuelle 10
2.6. Accidentologie 16
3. Charges de trafic **19**
3.1. Charges de trafic en semaine 20
3.2. Charges de trafic le samedi 22
4. Définition des enjeux multimodaux **25**
4.1. Objectifs 25
4.2. Variantes de schéma de circulation 25
4.3. Variantes retenues 32
5. Conclusions **39**
6. Annexes **41**
Annexe 1 : Listes des figures et tableaux 42
Annexe 2 : Données complémentaires 44

Auteurs: YR/LU/DC Vérificateur: FA Date validation: 23 août 2017

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

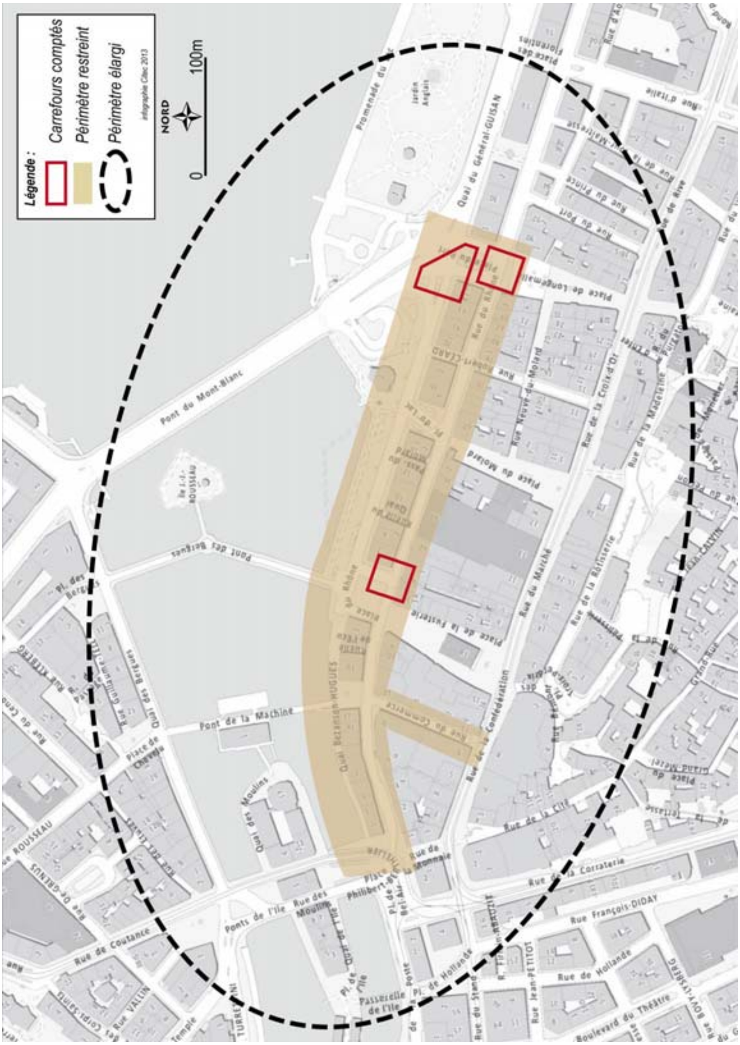


Figure 1 – Périmètre de l'étude

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

1. Introduction

1.1. Contexte

Le tronçon de la rue du Rhône compris entre la place du même nom et la place Bel-Air fait régulièrement l'objet d'un non-respect de la réglementation en vigueur de la part d'usagers (voitures et deux-roues motorisés) indisciplinés. Les mesures prises pour faire respecter les restrictions de circulation aux seuls ayant-droits ne suffisent pas et le tronçon de cette rue à vocation commerçante souffre aujourd'hui d'un manque de lisibilité, notamment pour les modes doux (itinéraires cyclables à définir), en raison de son utilisation anarchique ; de plus, les bus rencontrent des difficultés de progression pour rejoindre la place Bel-Air qui est une importante interface de transports.

Les autorités, sous l'égide de la Ville de Genève, entendent changer cette situation en réaménageant la rue du Rhône, avec un caractère prioritaire sur le tronçon marchand de la rue. La rue du Commerce, dont l'usage est foncièrement dépendant de celui de la rue du Rhône, est intégré à la réflexion, d'autant plus que la banque UBS est en train de transformer son bâtiment et de créer des arcades commerciales au rez-de-chaussée.

L'objet du mandat est donc de réaliser une étude de circulation sur la rue du Rhône et la rue du Commerce, en intégrant toutes les problématiques de mobilité du secteur et les aspects règlementaires. L'objectif concernant ces derniers est de restreindre la règlementation en vigueur.

L'idée est que le projet de réaménagement qui sera proposé par des architectes dans un second temps puisse s'appuyer sur les résultats de cette étude.

Suite au rendu de mars 2015, les discussions ont avancé sur l'aménagement souhaité pour la rue du Rhône. En effet, sur la base rendue, les architectes ont développé un projet d'espace public. Ce projet d'espace public a soulevé de nouvelles questions sur les besoins en stationnement, notamment livraison.

Le présent rapport reprend donc les éléments présentés en mars 2015 et les complète les avancements du projet et les nouvelles analyses de stationnement menées.

Dans l'intervalle de la réalisation de l'étude, la rue du Commerce a été piétonnisée et les livraisons y ont été limitées entre l'ouverture des magasins et 11h30. De plus tous le stationnement précédemment existant a été supprimé. **Ainsi les cartes de diagnostic présentées ci-après doivent être contextualisées à leur date de réalisation (2014-2015) avant les modifications de la rue du Commerce.**

1.2. Périmètres d'étude

L'étude considère un périmètre restreint qui englobe les voiries entre la place Bel-Air, la place du Port et le lac, et un périmètre élargi. Ce dernier inclut l'ensemble de ce secteur du centre-ville entre le pont du Mont-Blanc et les ponts de l'Ile. La figure ci-contre illustre les deux périmètres d'étude pris en compte.

L'analyse architecturale de ces périmètres a mené à la définition de trois séquences urbaines. Ces séquences urbaines ont été retranscrites dans l'étude mobilité en trois fronts de piétonisation à partir desquels la circulation est réorganisée (cf. chapitre 4.2).

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

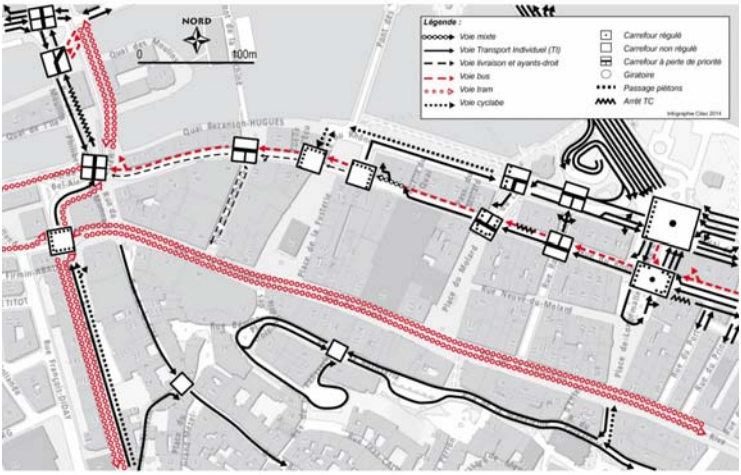


Figure 2 – Plan des voies actuel

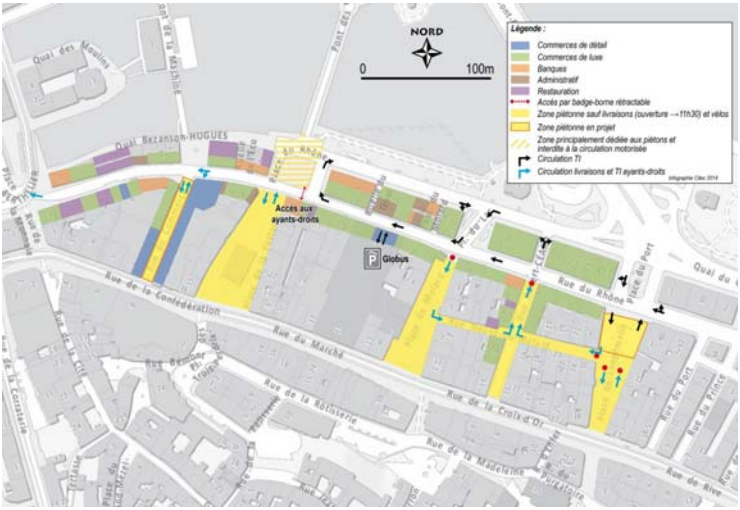


Figure 3 – Schéma de circulation TI

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

2. Diagnostic de la situation actuelle

2.1. Règlementation de circulation en vigueur

La circulation sur le tronçon entre la place du Rhône et la place Bel-Air est autorisée aux ayants droits uniquement. Les ayants droits sont définis comme suit, selon l'arrêté de circulation du 21 décembre 1994 en vigueur :

- Autocars ;
- Taxis ;
- Véhicules professionnels d'entreprises ;
- Véhicules qui accèdent aux cases de stationnement ou qui chargent et déchargent des personnes ou du matériel (= limousines / livraisons) ;
- Véhicules autorisés aux conducteurs handicapés ou accompagnant une personne handicapée ;
- Véhicule détenteur d'une autorisation écrite (délivrée sur demande et contre émolument) pour :
  - place de parc privée attribuée et située sur le tronçon de l'arrêté ;
  - personne domiciliée sur le tronçon ;
  - au plus, deux véhicules par commerce ou entreprise établi dans le tronçon.

2.2. Plan des voies actuel et fonctionnement TI

La figure 2 et la figure 3 ci-contre montrent respectivement le plan des voies actuel et les principes de fonctionnement de la circulation des voitures (hors ayants droits). Des schémas de circulation pour les livraisons, les bus et les taxis ont également été établis et sont annexés (A 2.1, page 44) au présent document.

La rue du Rhône fait partie du réseau de quartier, selon la hiérarchie cantonale en vigueur. Cet axe voit cependant passer un trafic de transit modéré.

Une voie bus est aménagée sur tout l'axe pour les bus qui circulent entre Rive et Coutance. Trois lignes de trolleybus sont concernées, la 7 (Hôpital – Tours du Lignon), la 10 (Aéroport – Rive) et la 19 (Vernier-Village – Onex-Cité).

La rue du Rhône fonctionne en sens unique en direction de Bel-Air. Une seule voie est à disposition de la circulation des TI. Le sens unique du Quai Général Guisan entre la place du Rhône et la place du Lac permet en revanche un fonctionnement « en boucle » entre la place du Port et la place du Rhône.

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

2.3. Réseau de transports publics actuel

Trois lignes de bus traversent le périmètre d'étude :

- la 7 (Hôpital – Tours du Lignon), toute les 7.5 minutes en heure de pointe;
- la 10 (Aéroport – Rive), toute les 7.5 minutes en heure de pointe ;
- la 19 (Vernier-Village – Onex-Cité), toute les 8.5 minutes en heure de pointe.

Bien que le secteur soit aménagé avec un site propre bus continu entre la place du Port et la place Bel-Air, des difficultés de progression des bus ont été identifiées sur ce tronçon. Le stationnement en double file observé lors des visites de terrain explique en partie ces ralentissements.

Afin d'évaluer ces derniers, une analyse des temps de parcours enregistrés entre l'arrêt Molard et l'arrêt Bel-Air a été menée. Les données de quatre semaines ont été récoltées :

- du 16 au 20 janvier 2012 ;
- du 23 au 27 janvier 2012 ;
- du 13 au 18 février 2012 – vacances scolaires genevoises ;
- du 20 au 24 février 2012.

Plusieurs évènements exceptionnels (arrachement de ligne électrique, manifestation, etc.) se sont produits dans la semaine du 20 au 24 février, rendant peu représentatif les données. Les deux semaines de janvier sont représentatives d'un fonctionnement standard et la semaine des vacances scolaires permet de mettre en évidence les différences de fonctionnements éventuels.

Le temps de parcours est calculé dès le départ du bus de l'arrêt Molard jusqu'à l'arrivé à l'arrêt Bel-Air avant l'ouverture des portes. Le temps de parcours oscille entre une et quatre minutes avec un temps moyen de 1 minute 50 secondes. Sauf évènement exceptionnel, engendrant des retards jusqu'à 10 minutes, environ 30% des temps de parcours relevés sont supérieurs à deux minutes.

La figure 4 ci-après illustre les variations des temps de parcours au fil de la journée pour chacune des quatre semaines. L'analyse de ces variations met en évidence une période de creux en HPM et trois périodes de pointe :

- entre 12h et 14h ;
- à l'HPS de 17h30 à 18h30 ;
- en soirée de 20h à 22h.

La période de pointe de midi s'explique notamment par d'importants flux piétons au débouché sur la place de Bel-Air qui perturbent la circulation des bus. Les temps de parcours sont directement liés à la fluidité des circulations de la place Bel-Air.

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

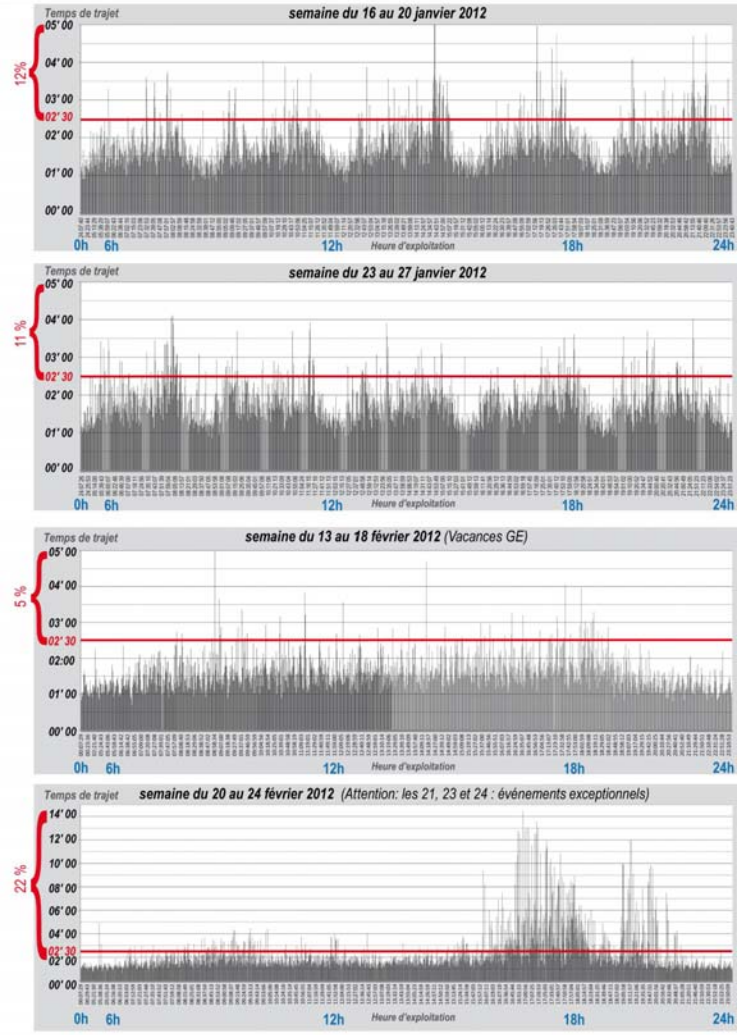


Figure 4 – Graphiques de relevés de temps de parcours des véhicules TPG sur 4 semaines de janvier et février 2012

2.4. Déplacements cyclables actuels

Réseau cyclable actuel

Comme le montre la figure 5 en haut ci-contre, le périmètre d'étude dispose de peu d'aménagements cyclables, même si certains itinéraires sont conseillés. Aujourd'hui, le secteur centre-ville est assez difficile pour les cyclistes qui sont contraints d'emprunter des itinéraires piétonniers où les vélos sont tolérés (dérogation deux-roues) ou même des voies de circulation où le trafic est parfois élevé ou encore d'effectuer des détours pour utiliser des itinéraires aménagés et sécurisés. En effet, plusieurs rues souffrent d'aménagements confortables et même fonctionnels :

- Place de la Fusterie : cette place est aménagée principalement pour les piétons avec un revêtement pavé. Bien que la circulation y soit autorisée pour les vélos, les espaces disponibles de part et d'autre du bâtiment au milieu de la place sont réduits, rendant la cohabitation piétons/vélos difficile.
- Rue basses : la circulation cyclable est autorisée seulement jusqu'à hauteur de la place des Trois-Perdrix, à partir de laquelle les usagers doivent soit rejoindre la rue de la Rôtisserie par la rue pavée, au gabarit réduit et menant à la place des Trois-Perdrix, soit emprunter la place de la Fusterie pour rejoindre le quai.
- Rue du Rhône : les cyclistes souhaitant rejoindre le jardin anglais doivent traverser cette rue, contourner la place et soit se réinsérer dans le trafic le long du quai Guisan puis recouper la circulation pour rejoindre le passage sous le pont du Mont-Blanc, soit circuler sur le trottoir pour rejoindre ce passage. Ces liaisons transversales d'accès ne sont pas aménagées pour les cyclistes.

A noter que les parcours est-ouest et nord-sud rencontrent le même genre de difficultés.

Lignes de désir des déplacements cyclables

La figure 6 en bas ci-contre montre les lignes de désir cyclables : une ligne de désir permet de relier des secteurs entre eux, sans tenir compte du réseau routier.

Quatre lignes majeures de désirs vélos ont été identifiées dans le périmètre d'étude :

- Connexion nord-sud :
  - Rive-droite/St-Gervais – Rive-gauche/Rues-basses,
  - Pâquis/Nations – Eaux-Vives,
- Connexion est-ouest :
  - Stand/Bel-Air – Eaux-Vives,
  - Plainpalais/Place de Neuve – Rive.

Ces axes sont représentatifs des perméabilités dont la requalification est souhaitée, notamment pour établir une connexion de qualité avec le U lacustre et les projets cyclables en cours d'étude[1].

[1] *1) Projet d'aménagements cyclable le long du U lacustre ;*
2) Motion demandant l'intégration d'un itinéraire cyclable entre la place Bel-Air et le Jardin-Anglais.

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

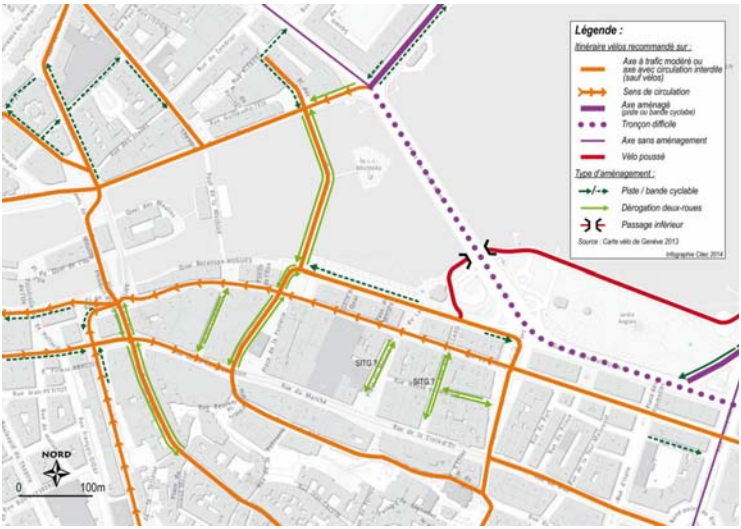


Figure 5 – Itinéraires cyclables existants

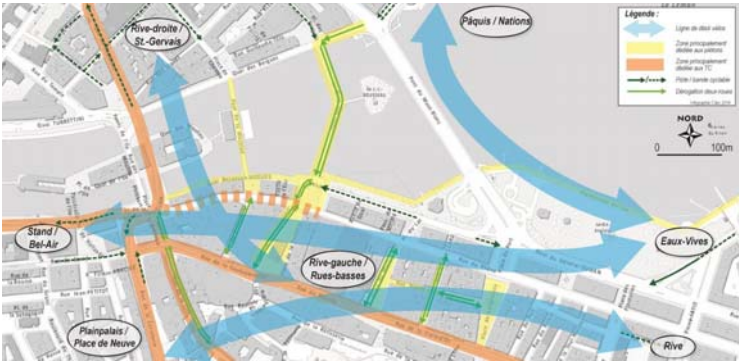


Figure 6 – Aménagements cyclables (y compris dérogations deux-roues) et lignes de désir

2.5. Offre en stationnement actuelle

Localisation et typologie

La figure 7 ci-après représente l'offre en stationnement actuelle (2014-2015 avant piétonisation de la rue du Commerce et suppression des places de stationnement) relevée dans le périmètre d'étude restreint. Afin de proposer une analyse coordonnée avec les architectes cette figure représente également les trois secteurs définis dans le projet d'aménagement public.

Le secteur comptabilise 62 places voitures réparties entre plusieurs typologies :

- 17 taxis : stationnement gratuit et illimité dans le temps ;
- 18 livraisons : stationnement gratuit et illimité dans le temps ;
- 18 zone blanche payante 30 minutes ;
- 9 handicapés : stationnement gratuit et illimité dans le temps.

L'offre en stationnement deux-roues (vélos et motos/scooters) est importante avec au total près de 370 places disponibles.

Les places livraisons sont majoritairement disposées le long de la rue du Rhône, tandis que les places TI en zone blanche sont regroupées sur le quai Général-Guisan. Les taxis disposent de deux aires d'attente dans le périmètre d'étude :

- 8 cases à la place du Rhône ;
- 5 cases à la place du Lac.

Quatre cases taxis sont également disponibles sur le quai Général-Guisan avant la place du Lac. Ces emplacements et les sens de circulation actuels permettent aux taxis de repartir facilement dans toutes les directions.

L'offre pour les deux-roues (motorisées ou non-motorisées) est principalement disposée sur le quai Général-Guisan et sur la rue du Commerce (offre actuellement indisponible en raison du chantier de réhabilitation du bâtiment UBS).

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

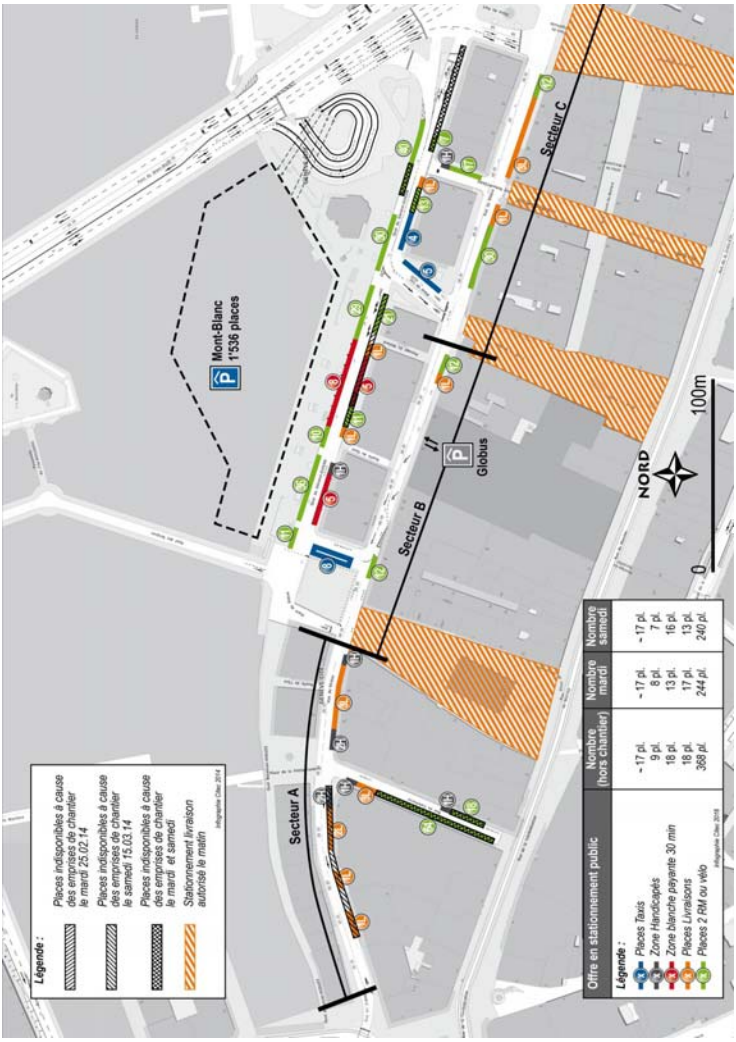


Figure 7 – Offre de stationnement actuelle par type de durée et de tarification

Enquête de stationnement

Afin d'identifier et de qualifier les besoins en stationnement (pendulaire, commercial, résidentiel…), une première enquête d'occupation du stationnement a été menée le mardi 25 février 2014 et le samedi 15 mars 2014. Les relevés des différents types de places ont été effectués sur trois périodes de la journée à 8h, 11h30, et 17h30.

Depuis 2016, la rue du Commerce a été piétonnisée et son stationnement supprimé, les indications d'offre et de fonctionnement n'ont pas été actualisées afin de conserver une cohérence des données.

Le choix de ces trois périodes permet d'avoir une image contrastée de l'occupation journalière :

- le matin (8h) correspondant à une période avant l'ouverture des commerces et durant laquelle les employés du secteur arrivent progressivement.
- le milieu de la journée (11h30) représente une période durant laquelle un certain nombre de mouvements a lieu en raison des activités du secteur ;
- la fin de journée (17h30) correspond à la sortie du travail et à une période de courses de fin de journée.

Ces relevés ont été complétés par un second relevé du stationnement livraison effectué le mardi 10 novembre 2015 entre 8h30 et 11h30, afin de mieux appréhender la demande réelle. Ce relevé a été traité pour chaque secteur définit par le projet d'aménagement de la rue. A noter que les véhicules sérigraphiés ont été considérés comme des véhicules de livraisons, et les véhicules non-sérigraphiés comme des véhicules privés.

Suite à l'analyse des relevés une recommandation est émise pour le nombre de places de stationnement à relocaliser dans le projet de réaménagement de la rue du Rhône.

Stationnement TAXI

Lors des relevés l'offre en place taxi est nettement sous-utilisée avec au maximum 35% d'occupation le samedi à 15h. Toutefois, les heures de relevés sont peut-être incomplètes vis-à-vis du fonctionnement réel des taxis.

Il est recommandé d'offrir au minimum 9 places de stationnement pour les taxis dans le futur (50% de marge par rapport à l'occupation maximale relevée), avec une option de place de dépose uniquement aménagées par des abaissements ponctuels du trottoir sans marquage.

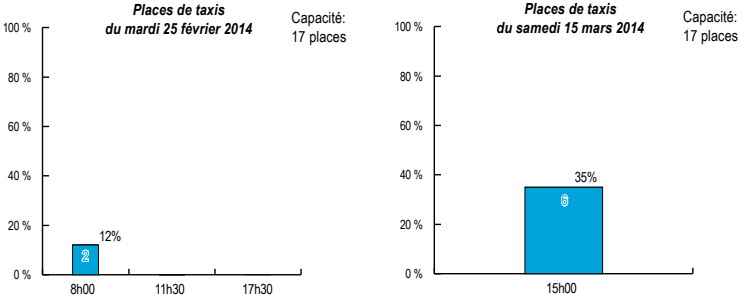


Figure 8 - Analyse stationnement taxi

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

Stationnement HANDICAPES

Lors des relevés l'offre en place handicapés est nettement sous-utilisée avec au maximum 35% d'occupation la semaine et le samedi. Toutefois, un contrôle devra être effectué avec les utilisateurs ayant demandé l'octroi de ces places. Un travail avec l'association HAU pour connaître le nombre de macarons attribués pour ces places sera à mener.

Il est recommandé de garantir 5 places standard « handicapé » sur la rue du Rhône (65% de marge sur la mesure maximale).

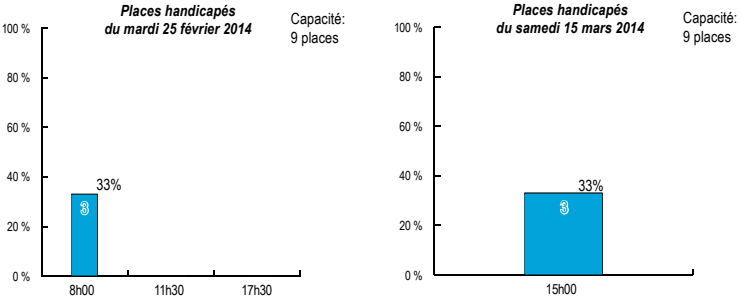


Figure 9 - Analyse stationnement handicapés

Stationnement payant 30 minutes

Du stationnement illicite dans le temps a été relevé sur les **places en zone blanche payante**, actuellement limitées à 30 minutes. L'occupation de ces places atteint jusqu'à 150% de l'offre, démontrant ainsi un déficit d'offre en stationnement pour les visiteurs des commerces en semaine. Ce déficit est encore plus marqué le samedi avec environ 17 usagers illicites dans l'espace pour une capacité de 16 places.

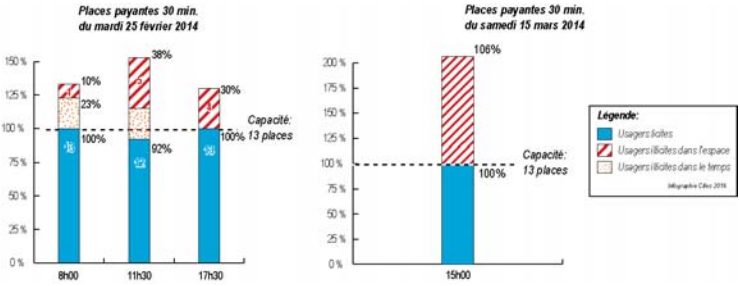


Figure 10 - Analyse stationnement TI – payant 30 minutes

Stationnement 2RM et vélo

L'offre en **stationnement des deux-roues** ne répond pas à la demande observée, puisque, en milieu de journée, près de 480 deux-roues sont stationnés pour seulement 244 places à disposition (occupation d'environ 200%). Ce stationnement sauvage est relevé sur les espaces publics du quai dédiés aux piétons, réduisant ainsi l'espace et amenuisant leur qualité. L'offre est insuffisante même hors chantier avec 370 disponibles pour 480 places occupées, soit une occupation de 130%.

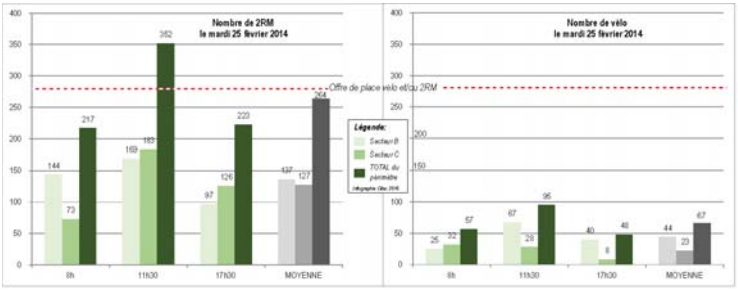


Figure 11 - Analyse du stationnement 2RM et vélo la semaine

Le samedi, le taux d'occupation des places deux-roues ne dépasse pas les 50% (176 places utilisées pour 370 places disponibles hors chantier), ce qui reflète le caractère pendulaire de l'occupation des places deux-roues en semaine.

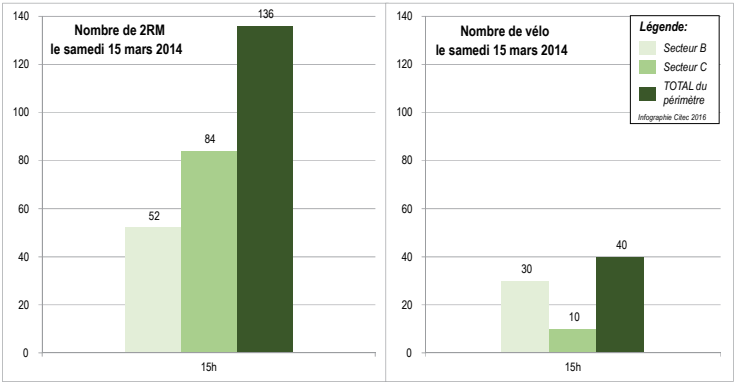


Figure 12 - Analyse du stationnement 2RM et vélo le samedi

Pour le projet de réaménagement, il est recommandé d'augmenter dans la mesure du possible l'offre pour les vélos et les deux-roues motorisés.

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

Stationnement livraisons

Selon les normes VSS, la longueur minimale d'une case livraison est de 6.80 m.

Les relevés montrent un besoin maximum de 29 places (équivalent à 320m linéaire) et un besoin minimum de 18 places (équivalent à 200m linéaire). A noter que le tronçon de la rue du Rhône mis à l'étude fait 500m de long. Les véhicules présents étaient à 20% des véhicules de type Renault Master et 80% de type petite camionnette (entre 7 et 10 m de long).

Offre hors chantier	Secteur A 10 places		Secteur B 3 places		Secteur C 5 places		**TOTAL 18 places**	
	nb absolu	% d'utilisation	nb absolu	% d'utilisation	nb absolu	% d'utilisation	**nb absolu**	**d'utilisation**
8h30	13	130%	8	267%	8	160%	**29**	**161%**
9h30	9	90%	5	167%	4	80%	**18**	**100%**
10h30	12	120%	5	167%	4	80%	**21**	**117%**
11h30	9	90%	5	167%	4	80%	**18**	**100%**
Moyenne	11	108%	6	192%	5	100%	**22**	**119%**

Besoin maximum relevé
Besoin minimum relevé

Figure 13 - Analyse du stationnement livraison la semaine entre 8h30 et 11h30par secteur de la rue du Rhône

Pour le réaménagement de la rue, il est proposé de prévoir les besoins minimum en places en encoche, soit 18 places (= 150m linéaire). Ces places seraient aménagées par des emplacements d'un seul tenant de deux fois 11m plus 3m de marge, soit 25 m. Ces dimensions permettent de stationner 3 véhicules de livraisons (avec une moyenne de 8.5 m par véhicule).

Le reste de l'offre (12 places = 100m linéaire) en cases livraison peut être marqué sur le trottoir avec abaissement ponctuel de la bordure (c.f. image ci-contre).

Une répartition des places suivante entre les secteurs est détaillée dans le tableau ci-dessous :

	Secteur A Type d'aménagement		Secteur B Type d'aménagement		Secteur C Type d'aménagement		**TOTAL Type d'aménagement**		**TOTAL**
	"Encoche"	"Trottoir"	"Encoche"	"Trottoir"	"Encoche"	"Trottoir"	"Encoche"	"Trottoir"	
en nb de vhc	9	3	6	3	3	6	**18**	**12**	**30**
en m linéaire	75 m	25 m	50 m	25 m	25 m	50 m	**150 m**	**100 m**	**250 m**

Figure 14 - Proposition de répartition des places livraison

Cette proposition vise les objectifs suivants :

- Eviter de noyer l'espace public avec un nombre «trop élevé» de cases livraisons en encoche ;
- Proposer une offre suffisante en adéquation avec la demande (nombre et localisation) ;
- Eviter le surdimensionnement des emplacements de livraison.

L'offre en stationnement des taxis et des handicapés semble surdimensionnée, alors que l'offre pour les deux-roues, les visiteurs des commerces et les livraisons ne permet de satisfaire aux besoins des usagers.

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

2.6. Accidentologie

Les données d'accidentologie des cinq dernières années (2009-2013) ont été recueillies auprès des services de la Police. La figure 18 et la figure 19 ci-après localisent les accidents par gravité et mode de transports.

L'ensemble du périmètre d'étude totalise 88 accidents, dont 30 % avec blessés légers et 15% avec blessés graves. Aucun décès n'est survenu. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution annuelle de la gravité des accidents depuis 2009.

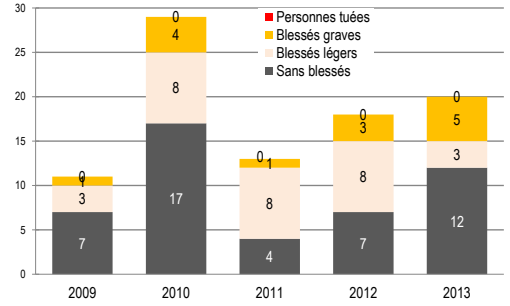


Figure 15 – Accidents recensés entre 2009 et 2013 par degré de gravité

La majorité des accidents du secteur est localisée sur le carrefour entre le Quai-Guisan et le pont du Mont-Blanc. La complexité du carrefour et les importants flux de trafic TI et TC expliquent en partie le caractère accidentogène de ce carrefour.

L'axe de la rue du Rhône est moins accidentiogène et la plupart des accidents survenus est sans blessés.

La mixité des usages de cette rue engendre majoritairement des collisions lors du stationnement ou lors d'un changement de voie effectué à vitesse réduite.

La figure 16 et la figure 17 ci-dessous montrent respectivement la typologie d'accidents survenus et le type de véhicules en cause.

La typologie des accidents a fortement fluctué entre 2009 et 2013. Néanmoins, les accidents concernant les traversées de route et les piétons sont minoritaires sur l'ensemble de la période. La rareté de cas de collision frontale est cohérente avec les sens de circulation majoritairement en sens unique dans le système. La majorité des véhicules accidentés (65%) sont des voitures, tandis que les scooters représentent 18% des accidents.

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

Ville de Genève (SAM) Rue du Rhône 12244.0

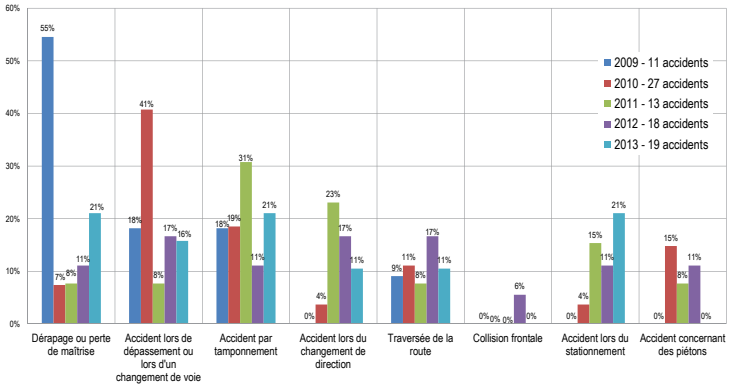


Figure 16 - Typologie des accidents

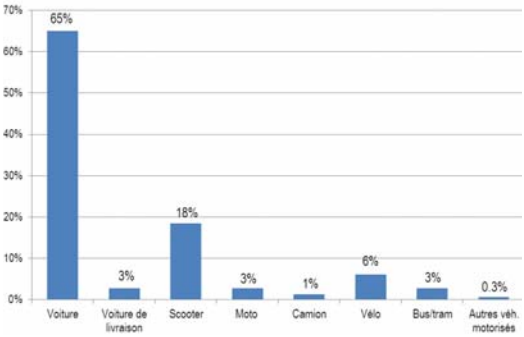


Figure 17 – Type de véhicule en cause

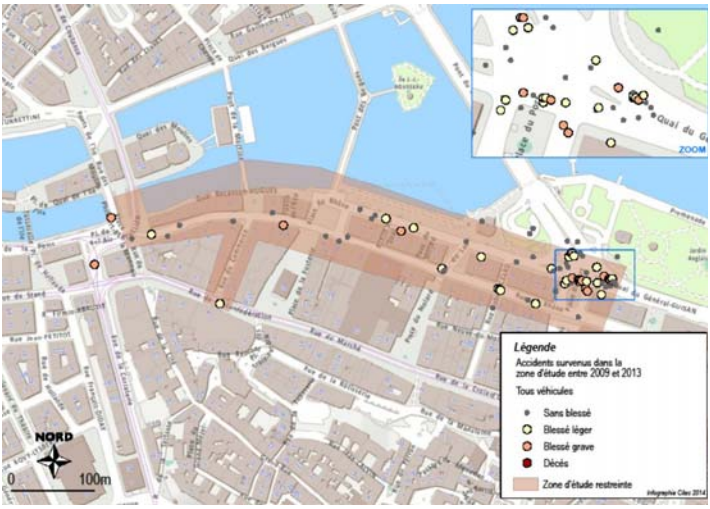


Figure 18 – Relevés des accidents survenus dans le périmètre d'étude, tous types de véhicules confondus

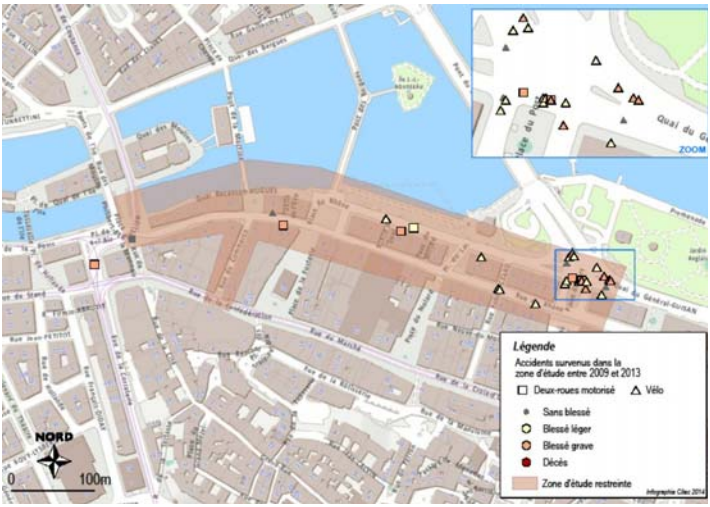


Figure 19 – Relevés des accidents impliquant un deux-roues survenus dans le périmètre d'étude

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

3. Charges de trafic

Les plans de charges présentés dans ce document sont basés sur les comptages réalisés en 2013, également pour le compte de la Ville de Genève, par la société DataCollect Services.

La campagne a été menée aux heures de pointe du matin (8h – 9h), de midi (11h30 – 12h30) et du soir (17h30-18h30) au cours du mardi 23 avril 2013 et du samedi 27 avril 2013 après-midi, de 15h à 16h. Les mouvements faisant l'objet de comptages ont été définis d'entente avec le mandant.

Les modes de déplacements suivants ont été considérés : voitures (avec une distinction pour les véhicules de livraison), poids-lourds (avec une distinction pour les PL de livraison), bus, deux-roues motorisés, vélos et piétons. Une distinction a également été faite entre petits et gros véhicules de livraison, les premiers ayant été assimilés aux voitures et les autres à la catégorie poids-lourds.

Les comptages directionnels ont été réalisés au niveau des carrefours suivants :

- Rue du Rhône / Place du Rhône, ci-après carrefour Place du Rhône ;
- Rue du Rhône / Place du Port, ci-après carrefour Longemalle ;
- Quai du Général Guisan / Place du Port / Pont du Mont-Blanc, ci-après carrefour Mont-Blanc.

Afin d'analyser finement le fonctionnement du secteur pour tous les modes motorisés et pour les vélos, les plans de charges par mode suivants ont été établis :

- voitures individuelles privées (TI) en uv/h ;
- livraisons en uv/h ;
- taxis en uv/h ;
- deux-roues motorisées en nombre de véhicules par heure (et non en uv/h) ;
- vélos en nombre de véhicules par heure (et non en uv/h).

À noter que seules les heures de pointe du matin et du soir et le samedi après-midi ont été retenues dans l'analyse.

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

3.1. Charges de trafic en semaine

La figure 20 ci-contre montre les plans de charges détaillés par mode à l'heure de pointe du matin (en bleu) et à celle du soir (en rouge).

L'analyse des plans de charges montre qu'environ 70 uv/h (deux-roues motorisés inclus) sont illicites sur le tronçon de la rue du Rhône restreint aux ayants droits, aussi bien en heure de pointe du matin qu'en heure de pointe du soir.

Le plan de charges des deux-roues motorisés appuie le constat de l'analyse de l'enquête de stationnement vis-à-vis des mouvements pendulaires. En effet, une part importante des deux-roues motorisés qui entre dans le système le matin n'en ressort pas dans l'heure.

Conformément aux horaires courants de livraison des commerces et petites entreprises, les charges des véhicules de livraisons sont plus élevées le matin que le soir. Cependant, environ 100 uv/h le matin sont en transit à travers le système vers la rue du Temple et la rive droite. Bien que ce mouvement soit autorisé selon la réglementation de circulation en vigueur, ce transit est indésirable sur le réseau de quartier.

Le modèle multimodal transfrontalier (MMT) a permis de modéliser un scénario où le sens de circulation de la rue du Rhône serait inversé. Cette inversion serait dissuasive pour le trafic de transit. Les extraits du modèle de l'état actuel et du sens inversé sont annexés au présent document (annexe A 2.2, page 45).

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

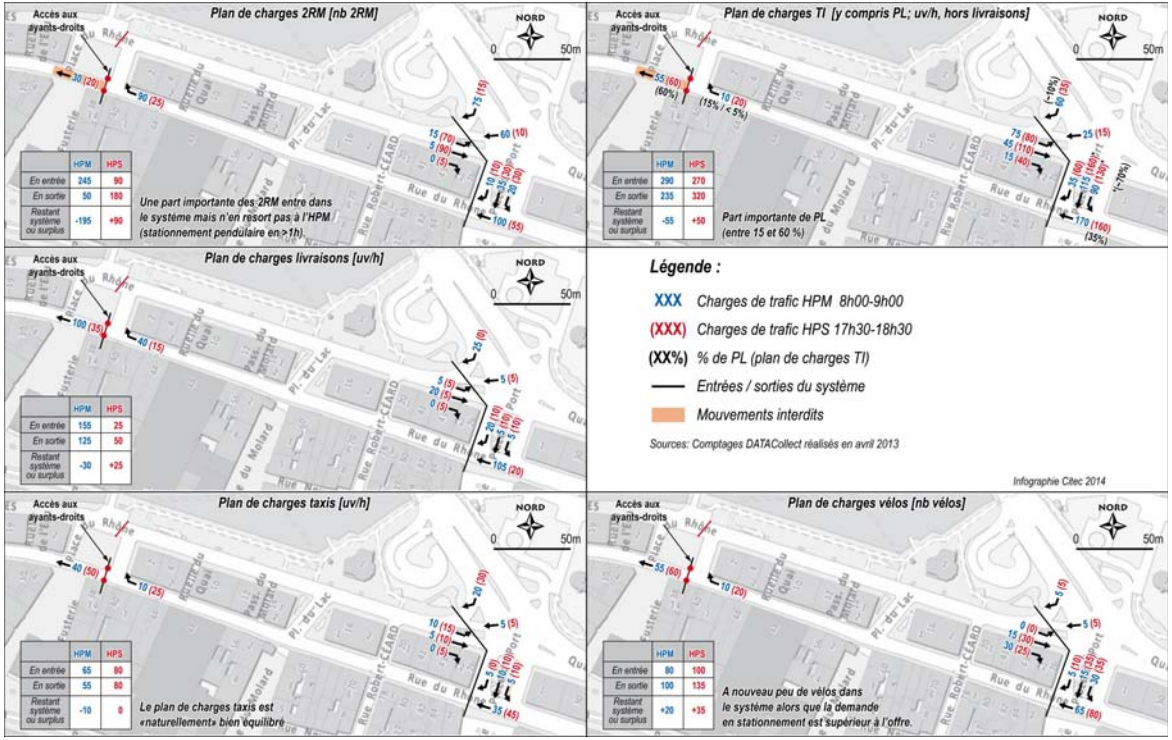


Figure 20 – Charges de trafic tous modes en semaine, HPM et HPS

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

3.2. Charges de trafic le samedi

La figure 21 ci-contre montre les plans de charges détaillés par mode le samedi après-midi.

Le samedi, les flux TI (hors taxi et livraisons) qui tournent dans le système sont environ dix fois plus importants qu'en semaine. Ces flux sont liés aux visiteurs des commerces.

Les charges montrent que le trafic de livraisons, de taxis et de deux-roues motorisés sont marginaux le samedi. Ce constat confirme que les usagers deux-roues motorisés du périmètre ont un profil d'usagers pendulaires.

Le nombre de vélos est également environ dix fois plus faible le samedi. Ces derniers sont moins concernés par le motif d'achat dans ce secteur, et privilégient les quais pour les itinéraires de loisirs.

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

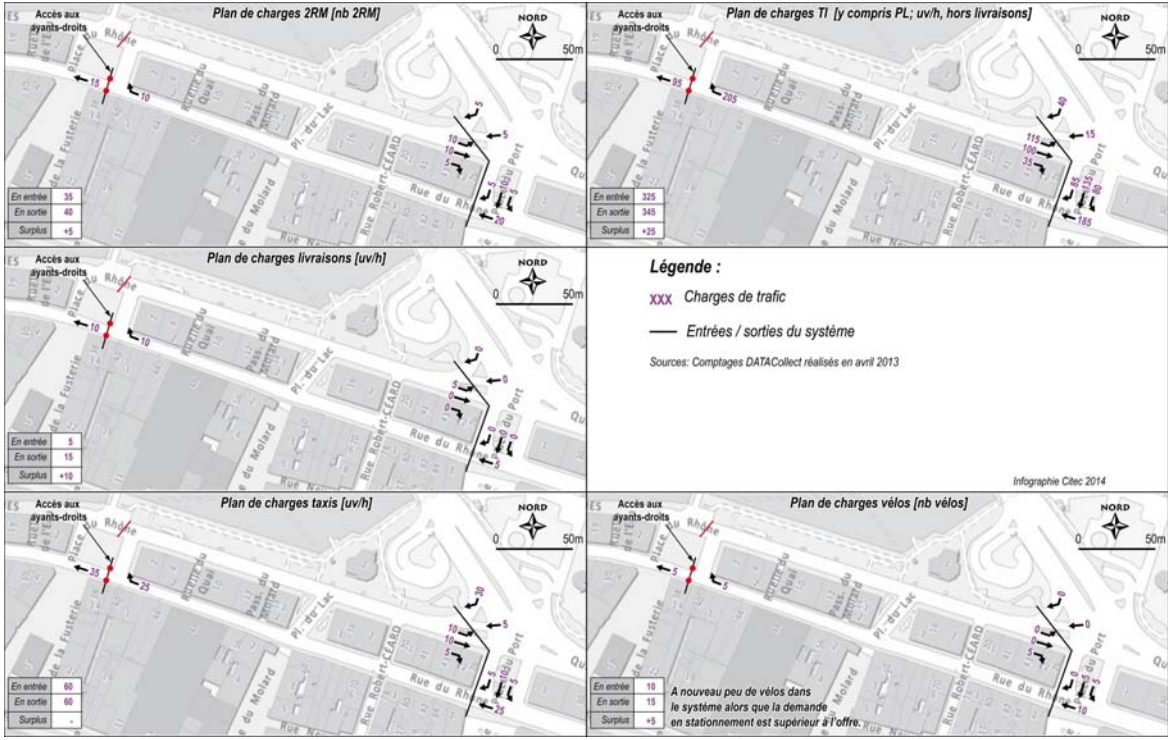


Figure 21 – Charges de trafic tous modes le samedi après-midi (15h-16h)

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

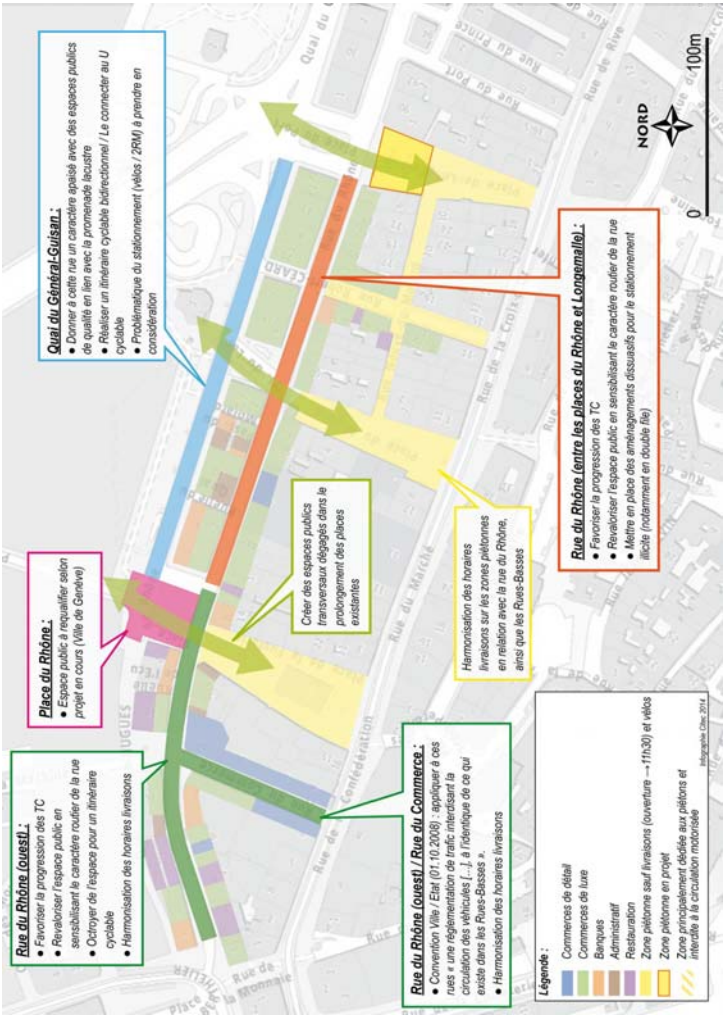


Figure 22 – Synthèse des objectifs

4. Définition des enjeux multimodaux

4.1. Objectifs

Avant de proposer des variantes d'aménagement et/ou de modification de schéma de circulation, il est important de rappeler les objectifs à atteindre :

- Transports en commun :
  - Améliorer la progression des TC,
- Trafic individuel motorisé :
  - Supprimer le trafic de transit (yc pour taxis et livraisons),
  - Réduire le caractère routier de la rue du Rhône,
- Espaces publics et mobilités douces :
  - Proposer une requalification urbaine avec des aménagements en faveur des mobilités douces et un gain d'espaces publics,
  - Piétonniser la rue du Commerce,
  - Créer un itinéraire cyclable bidirectionnel entre Bel-Air et le secteur de Rive / Jardin Anglais et assurer la connexion avec le U cyclable (rade de Genève),
  - Garantir une perméabilité piétonne et cyclable entre la rive-droite et la vieille-ville,
- Stationnement et accessibilité :
  - Assurer une offre en stationnement (tous modes) adaptée aux besoins du secteur,
  - Assurer l'accessibilité aux riverains et ayants-droits,
  - Limiter l'accès à la zone le plus en amont possible pour garantir une homogénéité au sein de la zone.

La figure 22 ci-contre localise les objectifs et attentes sur chacun des sous-secteurs du périmètre d'étude.

4.2. Variantes de schéma de circulation

Le respect de la réglementation en vigueur sera renforcé par un contrôle d'accès par caméra : ce projet est porté par le canton (DGT).

Grands principes proposés

Le périmètre d'étude constitue aujourd'hui une véritable coupure urbaine entre les berges du Rhône et les rues commerçantes (Rues-Basses). Ainsi, en accord avec les objectifs explicités au point 4.1, et fort d'une volonté ambitieuse en vue de requalifier cette zone de l'hyper-centre, les principes d'aménagements suivants sont proposés :

- augmenter les gabarits des trottoirs // réduire l'espace dédié aux déplacements motorisés ;
- aménager un itinéraire cyclable bidirectionnel, pas nécessairement en site propre dans les deux sens dans la mesure où on diminue fortement le trafic, et éventuellement en site mixte avec les bus ;
- modifier le schéma de circulation pour dissuader le plus possible le transit ;

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

- homogénéiser les gabarits routier pour rendre plus lisible et simple le fonctionnement du secteur ;
- créer des espaces publics le plus possible dégagés dans la prolongation des places de la Fusterie, du Molard et Longemalle ;
- piétonniser la rue du Commerce.

Trois familles de variantes en fonction de la porte d'accès à la zone

Trois familles de variantes ont été élaborées en fonction de l'emplacement d'implantation de la zone d'accès limitée. Plus le front de piétonisation sera en amont du système, plus les chances de réussite du réaménagement sont élevées. En effet, les perméabilités nord-sud et les échanges avec le lac pour les modes doux seront d'autant plus améliorables que la porte d'accès sera placée en amont du périmètre d'étude.

Ces trois familles permettent également d'illustrer les possibilités de temporalisation de la piétonisation complète du système. La notion de temporalité permet d'évaluer les mesures d'aménagements à courts terme en fonction des objectifs à long terme.

Génération des variantes pour chaque famille

Plusieurs éléments de génération des variantes sont communs aux trois familles :

- Possibilité d'i**nversion du sens TI entre la place du Rhône et la place Bel-Air**. Cette mesure apporte un réel gain de dissuasion du transit. En revanche, sa mise en place implique la complexification du fonctionnement de la place Bel-Air, déjà soumise à de fort flux. Cette variante implique notamment les effets suivants :
  - □ l'élargissement du passage piéton au débouché de la rue du Rhône ;
  - □ l'introduction potentielle d'un tourner à gauche depuis les ponts de l'Ile en conflit avec tous les mouvements tram.
- Possibilité de créer **des voies mixtes TI – Bus**. Cette variation permet des gains d'espace public importants pour les vélos et les piétons. Son impact sur la progression des bus s'évalue en fonction du tronçon concerné et des charges de trafic y relatives.
- Possibilité de **fermer complètement la place du Lac à tout trafic**. Cette mesure permet de créer une perméabilité nord-sud pour les mobilités douces.

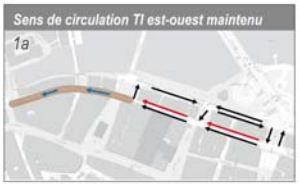
Sur la base de ces variations majeures, différents schémas de circulation possibles ont été élaborés pour les trois familles.

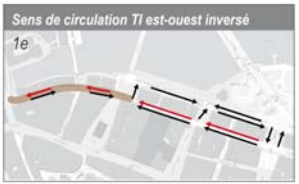
Famille 1 : porte d'accès au niveau de la place du Rhône

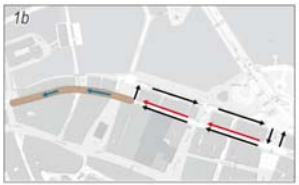
Seuls deux schémas de circulation de la famille 1, permettent de répondre de manière partielle aux objectifs fixés, le 1b et le 1c. Ces deux schémas proposent un sens unique sur toute la longueur du quai Guisan, une voie mixte TI-Bus sur le tronçon piétonniser et la fermeture au trafic de la place du Lac. Les systèmes proposés sont homogènes en termes de gabarits routiers et permettent une amélioration maximum des perméabilités modes doux pour cette famille de variante.

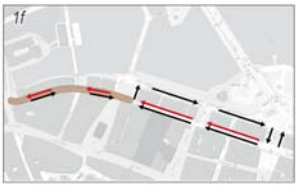
Les variantes proposant l'inversion du sens unique de la rue du Rhône ne répondent pas suffisamment aux objectifs fixés pour être envisagées.

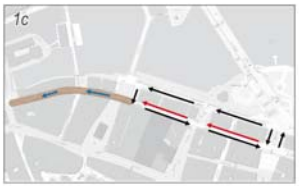
 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

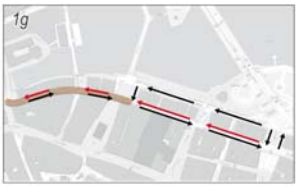


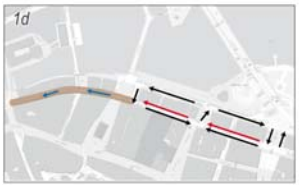


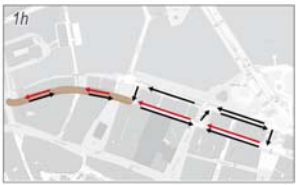












Légende

Zone d'accès par caméra (ayants droit uniquement) — Voie propre TI — Voie propre TC — Voie mixte TI/TC

Zone réaménagée en faveur des modes doux

0 50m Infographie Citec 2014

Evaluation des schémas proposés	1a	1b	1c	1d	1e	1f	1g	1h
Progression des TC	○	○	○	○	⊕	⊕	⊕	⊕
Dissuasion du trafic de transit	⊖	⊖	○	○	⊕	⊕	⊕	⊕
Caractère routier apaisé	○	○	○	○	⊖	⊖	⊖	⊖
Revalorisation des espaces publics du quai Guisan	○	⊕	⊕	○	⊕	⊕	⊕	○
Revalorisation des espaces transversaux dans le prolongement des places Fusterie/Molard/Longemalle	○	○	○	○	○	○	○	○
Revalorisation des espaces piétons et/ou vélos	○	○	○	○	○	⊖	⊖	○
Facilité d'insertion d'un itinéraire cyclable est-ouest connecté à Rive et au Jardin Anglais	○	○	○	○	○	○	○	○
Perméabilité piétonne et cyclable entre la rive-droite et la vieille-ville	⊕	○	○	⊖	⊖	○	○	⊖
Homogénéité de la zone en termes d'aménagements, de gabarits routiers, de qualité des espaces publics	⊖	○	○	⊖	⊕	○	○	⊖
Offre en stationnement adaptée aux besoins	○	○	○	○	⊖	⊖	⊖	⊖
Impact sur le système dans le secteur de Bel-Air et des ponts de l'Ile	⊕	⊕	⊕	⊕	⊖	⊖	⊖	⊖
Accessibilité riveraine garantie	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕
Equivalent chiffré	**1.0**	**2.0**	**3.0**	**0.0**	**1.0**	**0.0**	**0.0**	**-2.0**
Préconisation								

Recommandée (>6,0) Possible (2,0-6,0) Non retenue (>2,0)

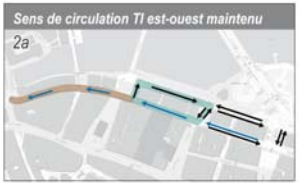
Figure 23 – Variantes de schéma de circulation et analyse multicritères de famille 1 (porte d'accès au niveau de la place du Rhône)

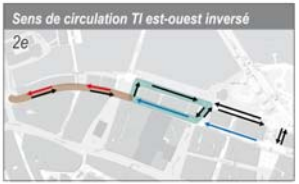
Famille 2 : porte d'accès au niveau de la place du Lac

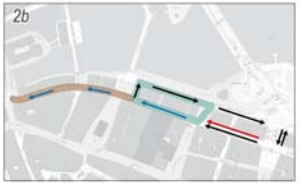
Seuls deux schémas de circulation de la famille 2, permettent de répondre de manière aux objectifs fixés, le 2b et le 2c. Ces deux schémas se différencient par la prolongation ou non de la voie mixte TI-Bus sur le tronçon entre la place du Rhône et la place du Lac. Le système 2b est moins homogène en termes de gabarits routiers, que le système 2c. Cependant, les deux schémas permettent une amélioration des perméabilités modes doux.

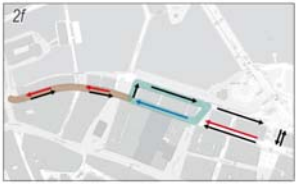
Les variantes proposant l'inversion du sens unique de la rue du Rhône ne répondent pas suffisamment aux objectifs fixés pour être envisagées.

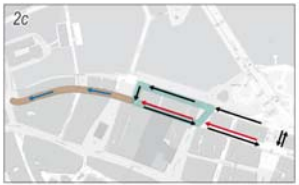
© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

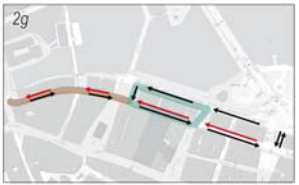


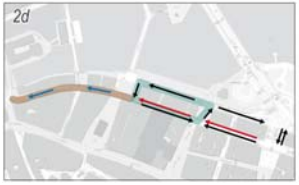


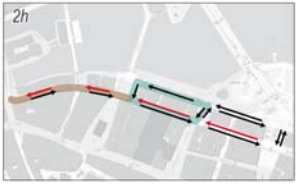












Légende

Zone d'accès par caméra (ayants droit uniquement) — Voie propre TI — Voie propre TC — Voie mixte TI/TC

Zone réaménagée en faveur des modes doux

Infographie Citec 2014

Evaluation des schémas proposés	2a	2b	2c	2d	2e	2f	2g	2h
Progression des TC	○	○	○	○	○	○	⊖	⊖
Dissuasion du trafic de transit	⊖	⊖	○	○	⊖	⊖	⊖	⊖
Caractère routier apaisé	○	○	○	○	⊖	⊖	⊖	⊖
Revalorisation des espaces publics du quai Guisan	○	⊖	⊖	○	○	⊖	⊖	○
Revalorisation des espaces transversaux dans le prolongement des places Fusterie/Molard/Longemalle	○	○	○	○	○	○	○	○
Revalorisation des espaces piétons et/ou vélos	○	○	○	○	○	○	○	○
Facilité d'insertion d'un itinéraire cyclable est-ouest connecté à Rive et au Jardin Anglais	○	○	○	○	○	○	○	○
Perméabilité piétonne et cyclable entre la rive-droite et la vieille-ville	⊖	○	○	⊖	⊖	○	○	⊖
Homogénéité de la zone en termes d'aménagements, de gabarits routiers, de qualité des espaces publics	⊖	⊖	○	⊖	⊖	⊖	○	⊖
Offre en stationnement adaptée aux besoins	⊖	⊖	○	○	○	⊖	⊖	⊖
Impact sur le système dans le secteur de Bel-Air et des ponts de l'Ile	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖
Accessibilité riveraine garantie	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖	⊖
Equivalent chiffré	0.0	2.0	3.0	0.0	-2.0	-1.0	1.0	-2.0
Préconisation								

Recommandée (>6,0) — Possible (2,0-6,0) — Non retenue (>2,0)

Figure 24 – Variantes de schéma de circulation et analyse multicritères de famille 2 (porte d'accès au niveau de la place du Lac)

© Citec Ingénieurs Conseils – 08.2017

Famille 3 : porte d'accès au niveau de la place du Port

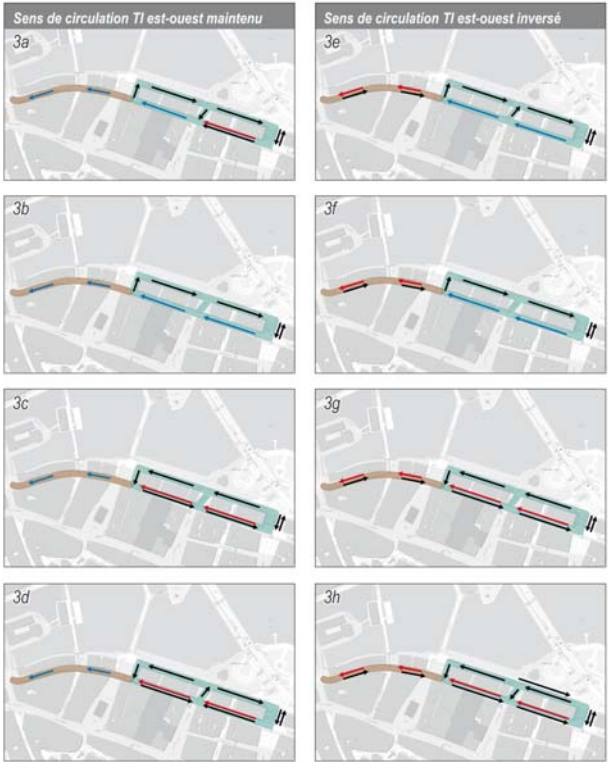
Cette famille de variante propose quatre schémas de circulation recommandés par l'analyse multicritères :

- le 3b et le 3c dans la continuité des schémas jugés possibles pour les familles 1 et 2 ;
- le 3e et 3f, qui proposent l'inversion du sens unique de la rue du Rhône.

Ces deux derniers schémas répondent à tous les objectifs de revalorisation de l'espace public sur l'ensemble du secteur. Dans l'évaluation chiffrée, l'impact de ces schémas sur la place Bel-Air est compensé par les importantes améliorations réalisables.

Le schéma 3b est le seul a proposé un système entièrement en sens unique sur une seule voie, impliquant une voie mixte TI-Bus depuis la place du Port jusqu'à la place Bel-Air. L'acceptabilité est à mettre en perspective par rapport aux charges de trafic restreintes du fait de l'implantation de la porte d'accès très en amont du système.

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017



Légende

Zone d'accès par caméra (ayants droit uniquement) — Voie propre TI — Voie propre TC — Voie mixte TI/TC

Zone réaménagée en faveur des modes doux

0 50m Infographie Citec 2014

Evaluation des schémas proposés	3a	3b	3c	3d	3e	3f	3g	3h
Progression des TC	○	○	○	○	○	○	●	●
Dissuasion du trafic de transit	○	○	○	○	●	●	●	●
Caractère routier apaisé	○	●	○	○	○	●	○	○
Revalorisation des espaces publics du quai Guisan	●	●	●	●	●	●	●	●
Revalorisation des espaces transversaux dans le prolongement des places Fusterie/Molard/Longemalle	○	●	●	○	○	●	●	○
Revalorisation des espaces piétons et/ou vélos	●	●	●	●	●	●	●	●
Facilité d'insertion d'un itinéraire cyclable est-ouest connecté à Rive et au Jardin Anglais	○	●	○	○	●	●	○	○
Perméabilité piétonne et cyclable entre la rive-droite et la vieille-ville	○	●	●	○	○	●	●	○
Homogénéité de la zone en termes d'aménagements, de gabarits routiers, de qualité des espaces publics	○	●	○	○	●	●	●	●
Offre en stationnement adaptée aux besoins :	●	●	○	○	○	○	⊖	⊖
Impact sur le système dans le secteur de Bel-Air et des ponts de l'Ile	●	●	●	●	⊖	⊖	⊖	⊖
Accessibilité riveraine garantie :	●	●	●	●	●	●	●	●
Equivalent chiffré	**5.0**	**10.0**	**6.0**	**4.0**	**5.0**	**8.0**	**6.0**	**4.0**
Préconisation								

■ Recommandée (>6,0) ■ Possible (2,0-6,0) ■ Non retenue (>2,0)

Figure 25 – Variantes de schéma de circulation et analyse multicritères de famille 3 (porte d'accès au niveau des places Longemalle et du Port)

© Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

4.3. Variantes retenues

Recommandations des services

Suite à la séance de présentation des variantes évaluées à tous les services concernés (le 4 décembre 2014), la Police Municipale, la Gendarmerie, les TPG, l'agence MID et le GCI ont relevé les points suivants :

- L'inversion du sens de circulation de la rue du Rhône, entre la place du Rhône et la place Bel-Air, n'est pas souhaitable compte-tenu des incidences lourdes en termes de gestion des flux au niveau de Bel-Air.
- La mise en place d'une voie unique de circulation mixte TC-TIM le long de la rue du Rhône, entre la place du Port et la place du Rhône, est une solution plébiscitée visant à dissuader le stationnement illicite en double file. Cette voie unique devra être accompagnée soit :
  - de places livraisons supplémentaires ;
  - d'un élargissement des trottoirs avec la possibilité pour les livraisons d'y accéder jusqu'à 11h le matin.
- Le réaménagement de la place du Port devra tenir compte des éléments suivants :
  - giration des quatre lignes de bus (TPG 6, 8, 9 et 25) qui y passent pour relier le pont du Mont-Blanc ;
  - pour les variantes 1c, 1g, 2a, 2c, 2g, 2h, 3c, 3g et 3h, gestion des véhicules remontant la rue du Rhône et souhaitant tourner à gauche sur la place du Port en direction du carrefour de l'horloge fleurie.
- Dans les variantes c, d, g et h des trois familles, le tourne-à-gauche sur la place du Rhône pour les véhicules venant du quai Guisan et allant en direction de la place des Eaux-Vives via la rue du Rhône devra être aménagé de manière à :
  - contraindre les automobilistes à tourner à gauche et les empêcher de poursuivre vers la place Bel-Air ;
  - permettre aux véhicules de moyen ou grand gabarit d'effectuer leur giration dans de bonnes conditions ;
  - éviter toute gêne possible pour la progression des transports en commun sur la rue du Rhône.
- Les TPG souhaitent que soit maintenue la possibilité, pour des bus qui se trouvent sur un parcours en fin de ligne (retour au dépôt), d'emprunter la place du Lac avant de déposer les derniers passagers soit à l'arrêt Molard, soit éventuellement sur le quai Guisan. Le cas échéant et en fonction de l'aménagement retenu sur cette place du Lac, les vérifications nécessaires devront être faites pour que les bus puissent tourner à droite sur la place du Port.
- L'installation de tout matériel urbain ne devra pas entraver la giration des véhicules de livraisons dans la rue du Commerce puisque l'accès par les Rues-Basses ne sera plus possible, ce qui implique que, selon la variante retenue, ils puissent emprunter la voie bus.

La figure 26 ci-contre localise et illustre ces différents points.

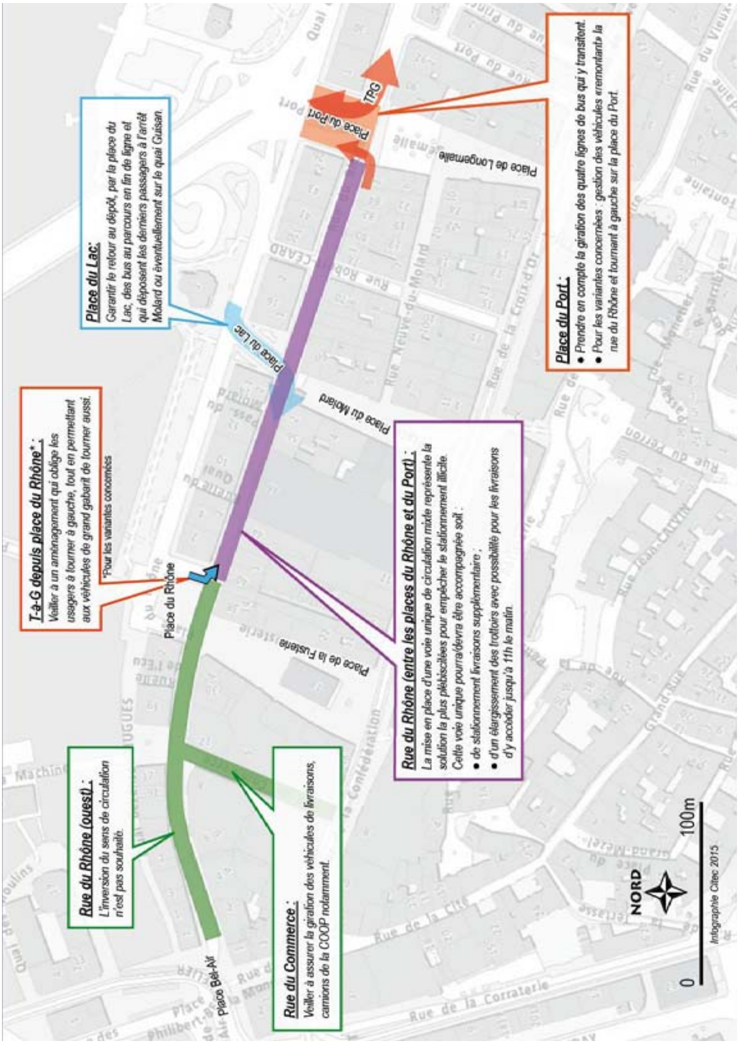


Figure 26 – Eléments relevés par les différents services consultés et recommandations

Choix de 3 variantes retenues

En tenant compte des remarques des services et de l'analyse multicritères, trois variantes sont recommandées pour la suite du projet architectural, la 1c, 3b et 3c (illustrées à la figure 27, ci-contre).

Variante 1c

Cette variante nécessite moins d'aménagements et de travaux de mise en œuvre que les variantes 3b et 3c. Elle permet toutefois d'améliorer le fonctionnement du système et de revaloriser l'espace public du tronçon de la rue du Rhône entre la place du Rhône et la place Bel-Air. Le contrôle par caméra, indispensable, s'effectuera directement au début de ce tronçon, au niveau de l'actuel totem marquant la restriction d'accès aux seuls ayants-droits.

Son principal avantage est de casser la continuité de l'itinéraire rue du Rhône dans le sens est-ouest, tout en garantissant l'accessibilité au secteur pour les ayants-droits.

Variante 3b

Cette variante, dont le contrôle par caméra à la hauteur de la place du Port est indispensable, solution dispose de plusieurs atouts puisqu'elle :

- répond à tous les objectifs ;
- permet une véritable revalorisation des espaces publics dans le secteur tout en lui donnant un caractère nettement moins routier et en reconnectant la vieille ville et les Rues-Basses au lac via une zone dédiée aux déplacements doux ;
- améliore la lisibilité et l'homogénéité des voies de circulation.

L'accessibilité de l'ensemble des usagers est garantie, notamment les livraisons dont le fonctionnement est compatible avec des aménagements de zone piétonne.

A noter toutefois que le réaménagement de place du Port sera à définir en fonction des contraintes de giration des différentes lignes de bus.

Variante 3c

Cette variante constitue une alternative efficace à la variante 3b, dans le cas où le contrôle par caméra ne pourrait être mis en œuvre. Avec deux voies de circulation (une vois bus dans un sens et une voie TI dans l'autre), elle ne permet toutefois pas de gagner autant d'espace public sur le tronçon de la rue du Rhône compris entre les places du Port et du Rhône que la variante 3b.

Les aménagements devront être efficaces en termes de contrainte d'accessibilité, notamment pour le mouvement de tourner-à-gauche sur la place du Rhône pour les véhicules venant du quai Guisan et allant vers la place du Port via la rue du Rhône.

Tout comme pour la variante 3b, la place du Port devra être réaménagée en considérant les contraintes de gabarits et de girations des bus qui la traversent.

Pour l'ensemble de ces variantes, la régulation du carrefour situé entre les places Longemalle et du Port devra être adaptée et probablement coordonnée avec le carrefour situé devant l'horloge fleurie.

De plus, toutes permettent l'insertion d'un itinéraire cyclable est-ouest puisqu'une partie de l'espace aujourd'hui dévolu à la circulation motorisée sera réaffecté aux mobilités douces.

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

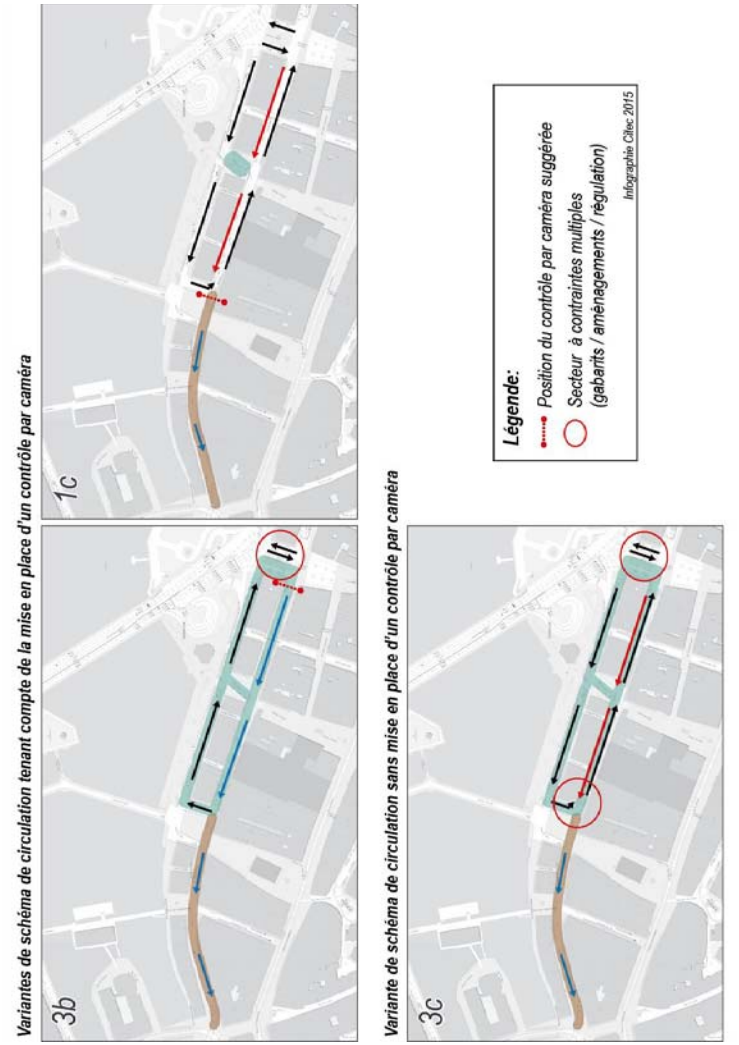


Figure 27 – Variantes retenues pour le projet architectural

Suite du projet architectural (mise à jour 2017)

Après plusieurs itérations, c'est finalement le schéma de circulation 1c qui a été sélectionné par les instances décisionnelles.

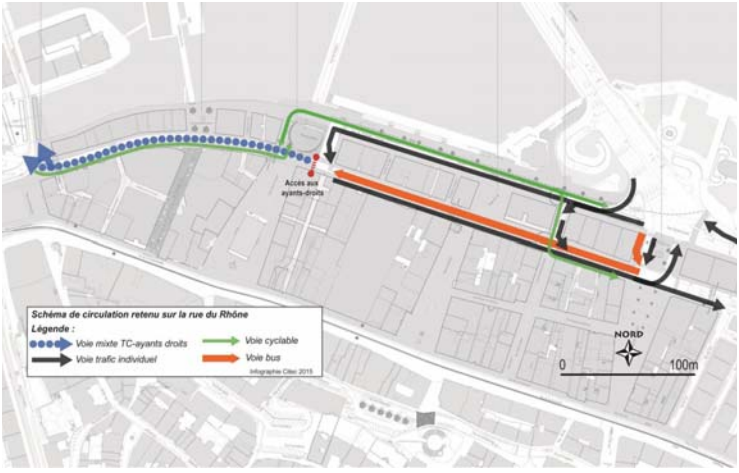


Figure 28 - Schéma de circulation 1c

Ce schéma propose un contre-sens cyclable ouest-est sur la rue du Rhône entre les places Bel-Air et Rhône, avec en opposition, la circulation des transports publics et des usagers ayants droits. Les cyclistes sont ensuite invités à emprunter le quai Général-Guisan (site propre), tandis que le trafic automobile circule en boucle (en tourne-à-gauche) entre la place du Rhône et la place du Port. Sur ce dernier tronçon, s'ils le souhaitent, les cyclistes peuvent circuler soit en mixité avec le trafic automobile (sens ouest-est), soit dans la voie bus (sens est-ouest).

Ci-contre, le concept d'aménagement de la rue du Rhône lié à cette variante, par le bureau MID architecture. Parmi les éléments remarquables, le contre-sens cyclable est matérialisé par une piste. Les bus en provenance du pont du Mont Blanc tournent à droite sur la rue du Rhône. Une gestion appropriée des cycles et des piétons dans le carrefour Général-Guisan/Mont-Blanc a été imaginée dans le cadre d'une autre étude d'aménagement (hors périmètre ici).

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

Figure 29 - Concept d'aménagement de la rue du Rhône, MID architecture, mars 2017

5. Conclusions

Les principaux objectifs de la présente étude sont de revaloriser le secteur de la rue du Rhône et du quai Général Guisan compris entre les places du Port et de Bel-Air et d'enrayer le trafic qui transite d'est en ouest, tout en garantissant l'accessibilité aux ayants-droits (livraisons et usagers du quartier).

Dans l'intervalle de la réalisation de l'étude, la rue du Commerce a été piétonnisée et les livraisons y ont été limitées entre l'ouverture des magasins et 11h30. De plus tous le stationnement précédemment existant a été supprimé. **Ainsi le diagnostic doit être contextualisé à sa date de réalisation (2014-2015) avant les modifications de la rue du Commerce.**

L'analyse mobilité a démarré en amont d'une réflexion menée par une équipe d'architectes mandatée par la Ville de Genève en vue de proposer, sur l'ensemble du périmètre, un réaménagement de qualité.

Après avoir réalisé une analyse de l'**accessibilité pour tous les modes** (voitures particulières, deux-roues motorisés, vélos, bus, taxis, livraisons et poids-lourds), les **comptages directionnels** réalisés dans l'étude « Comptages Rues-Basses » (Citec, 28 mai 2013) ont été analysés par mode pour comprendre le comportement des usagers du secteur.

Par ailleurs, des relevés de **temps de parcours des TPG** ont permis d'identifier les difficultés rencontrées par les bus à franchir cette zone qui pénalise quotidiennement leur progression en raison, principalement, de comportements inadaptés de la part des automobilistes, notamment la pratique du stationnement en double file.

En complément de la motion déposée par le conseil municipal de la Ville de Genève demandant l'intégration d'un itinéraire cyclable entre la place Bel-Air et le Jardin-Anglais, une analyse portant sur les **lignes de désir vélos** a mis en évidence les lacunes en termes d'aménagement et de lisibilité d'itinéraires dans l'hyper-centre : les liaisons est-ouest et nord-sud (d'une rive à l'autre du Rhône) sont concernées. Dans le sens est-ouest, les propositions des architectes et la variante de schéma de circulation retenue vont orienter le choix d'implanter un itinéraire sur la rue du Rhône ou sur le quai Guisan.

Le secteur souffre également de **comportements inappropriés en matière de stationnement** : l'offre en stationnement existante (75 places) a été relevée par mode (17 taxis / 33 livraisons / 15 zone blanche payantes 30 minutes / 10 handicapés gratuites et illimitées dans le temps / 370 vélos-2RM) et une enquête d'occupation du stationnement a été menée le mardi 25 février 2014 et le samedi 15 mars 2014 : ces relevés ont été effectués sur trois périodes de la journée du mardi à 8h, 11h30, et 17h30 et à 15h le samedi.

L'accidentologie a également été analysée sur la période 2009-2013 : il en ressort que la majorité des accidents se concentre sur le carrefour Guisan / Mont-Blanc alors que **la rue du Rhône est moins accidentogène** et la plupart des accidents survenus est sans blessés.

L'analyse des charges de trafic montre que qu'environ 70 uv/h (deux-roues motorisés inclus) empruntent le tronçon de la rue du Rhône restreint aux ayants droits aux heures de pointe du matin et du soir. De plus, une centaine de véhicules de livraisons transitent le matin à travers le système en direction de la rue du Temple et de la rive droite. Enfin, une part importante des deux-roues motorisés entre dans le système le matin mais n'en ressort pas dans l'heure (stationnement pendulaire). Le samedi, les flux TI (hors taxi et livraisons) qui tournent dans le système sont environ dix fois plus importants qu'en semaine : ces flux sont liés aux visiteurs des commerces. À noter que le trafic livraisons, taxis et deux-roues motorisés est marginal le samedi, ce qui s'explique par le caractère pendulaire de la zone en

semaine et commercial le week-end. Le nombre de vélos est également environ dix fois plus faible le samedi qu'un jour en semaine.

L'inversion du sens de circulation de la rue du Rhône a été évaluée à l'aide du Modèle Multimodal Transfrontalier 2.0 et il en ressort qu'elle a un effet dissuasif sur le transit, même si cette modification induit d'autres inconvénients.

Pour accompagner les architectes dans leur mission, **les enjeux de ce projet de réaménagement ont été définis pour chaque mode de déplacement** en présence. Cette étape a permis de proposer des **variantes de schémas de circulation réparties en trois familles** déterminées selon la position de ce qui a été appelé le « front de piétonisation » : l'objectif étant de requalifier ce secteur pour lui (re)donner un caractère plus piétonnier que routier, l'un des principaux enjeux est de définir à partir de quel niveau on souhaite proposer cette zone de transition dénommée front de piétonisation. Les trois familles sont :

- Famille 1 : porte d'accès au niveau de la place du Rhône,
- Famille 2 : porte d'accès au niveau de la place du Lac,
- Famille 3 : porte d'accès au niveau de la place du Port / Longemalle.

L'ensemble de ces variantes de schéma de circulation a donné lieu à une **concertation avec les différentes parties prenantes**, à savoir les TPG, la Direction Générale des Transports, les services de Police et de Gendarmerie et plusieurs services de la Ville de Genève (SAM, SEEP, GCI, VVP, Voirie). Trois variantes ont été retenues parce qu'elles répondent le mieux aux objectifs fixés et aux attentes de chacun. Il s'agit des variantes 1c, 3b et 3c.

Mise à jour 2017 : c'est finalement la variante 1c qui a été choisie pour l'aménagement de la rue du Rhône.

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

6. Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1 : Listes des figures et tableaux **42**
A 1.1. Liste des figures 42
Annexe 2 : Données complémentaires **44**
A 2.1. Schémas de circulation livraisons, bus et taxis 44
A 2.2. Extraits MMT – transit 45

Annexe 1 : Listes des figures et tableaux

A 1.1. Liste des figures

Figure 1 – Périmètre de l'étude 2
Figure 2 – Plan des voies actuel 4
Figure 3 – Schéma de circulation TI 4
Figure 4 – Graphiques de relevés de temps de parcours des véhicules TPG sur 4 semaines de janvier et février 2012 7
Figure 5 – Itinéraires cyclables existants 9
Figure 6 – Aménagements cyclables (y compris dérogations deux-roues) et lignes de désir 9
Figure 7 – Offre de stationnement actuelle par type de durée et de tarification 11
Figure 8 - Analyse stationnement taxi 12
Figure 9 - Analyse stationnement handicapés 13
Figure 10 - Analyse stationnement TI – payant 30 minutes 13
Figure 11 - Analyse du stationnement 2RM et vélo la semaine 14
Figure 12 - Analyse du stationnement 2RM et vélo le samedi 14
Figure 13 - Analyse du stationnement livraison la semaine entre 8h30 et 11h30par secteur de la rue du Rhône 15
Figure 14 - Proposition de répartition des places livraison 15
Figure 15 – Accidents recensés entre 2009 et 2013 par degré de gravité 16
Figure 16 - Typologie des accidents 17
Figure 17 – Type de véhicule en cause 17
Figure 18 – Relevés des accidents survenus dans le périmètre d'étude, tous types de véhicules confondus 18
Figure 19 – Relevés des accidents impliquant un deux-roues survenus dans le périmètre d'étude 18
Figure 20 – Charges de trafic tous modes en semaine, HPM et HPS 21
Figure 21 – Charges de trafic tous modes le samedi après-midi (15h-16h) 23
Figure 22 – Synthèse des objectifs 24
Figure 23 – Variantes de schéma de circulation et analyse multicritères de famille 1 (porte d'accès au niveau de la place du Rhône) 27
Figure 24 – Variantes de schéma de circulation et analyse multicritères de famille 2 (porte d'accès au niveau de la place du Lac) 29
Figure 25 – Variantes de schéma de circulation et analyse multicritères de famille 3 (porte d'accès au niveau des places Longemalle et du Port) 31
Figure 26 – Eléments relevés par les différents services consultés et recommandations 33
Figure 27 – Variantes retenues pour le projet architectural 35
Figure 28 - Schéma de circulation 1c 36
Figure 29 - Concept d'aménagement de la rue du Rhône, MID architecture, mars 2017 37
Figure 30 – Schéma de circulation des livraisons 44
Figure 31 – Schéma de circulation des taxis 44
Figure 32 – Trafic de transit – Estimation MMT 2010 45

 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

Figure 33 – Trafic de transit – Estimation MMT 2010 avec sens de circulation inversé 45

Annexe 2 : Données complémentaires

A 2.1. Schémas de circulation livraisons, bus et taxis

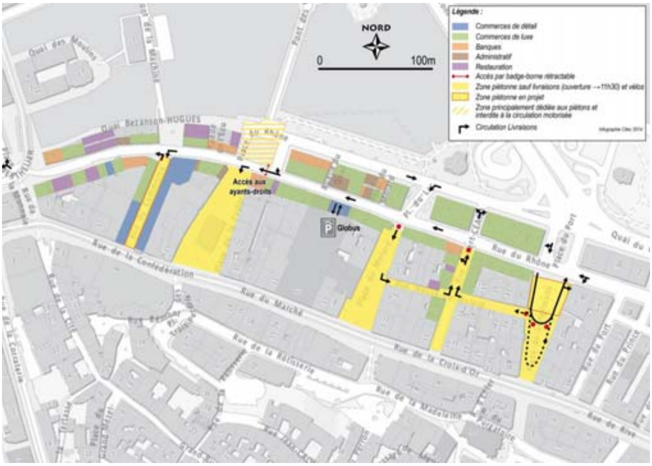


Figure 30 – Schéma de circulation des livraisons

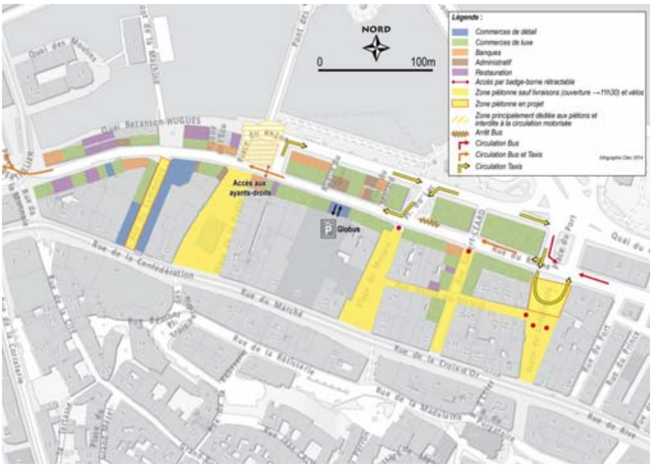


Figure 31 – Schéma de circulation des taxis

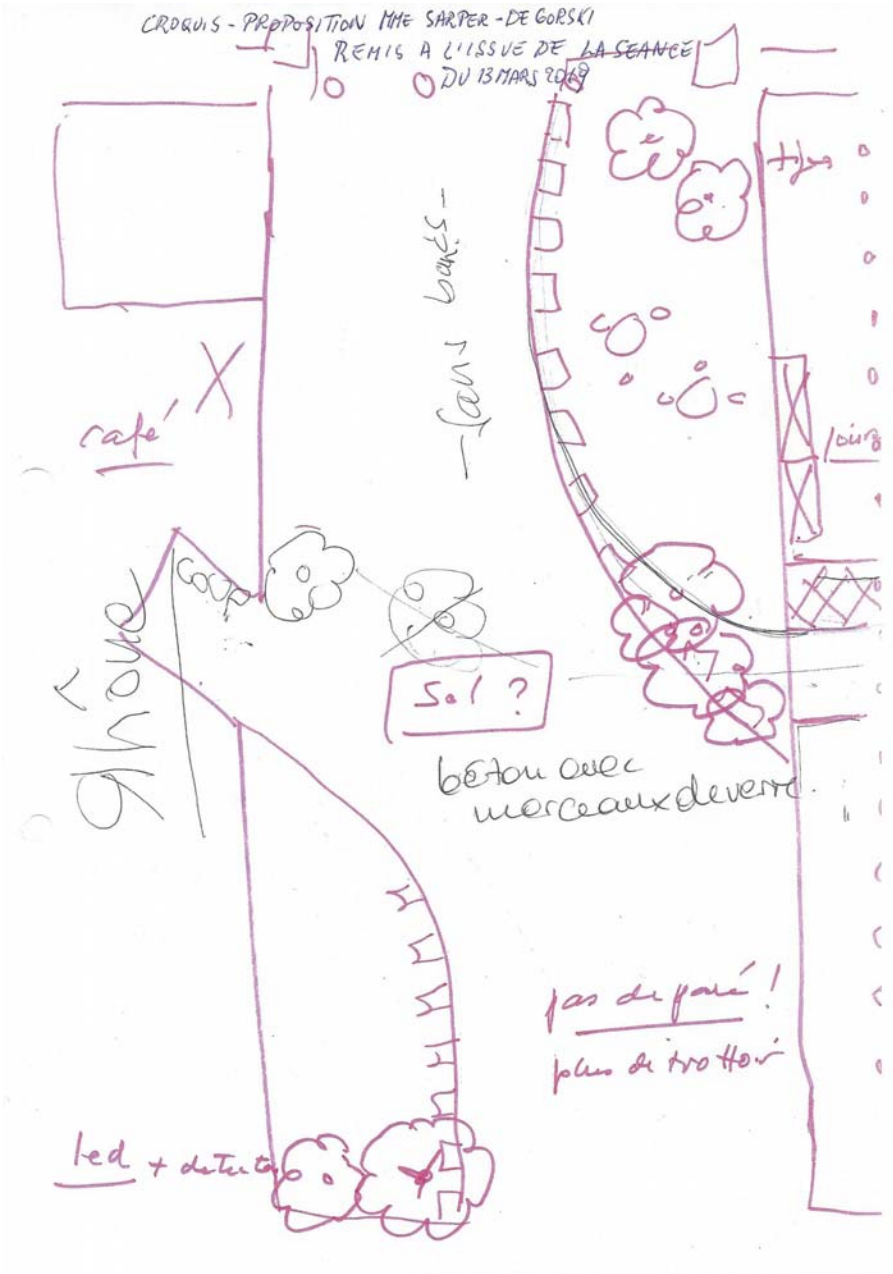
 © Citec Ingénieurs Conseils – 08 2017

A 2.2. Extraits MMT – transit

Figure 32 – Trafic de transit – Estimation MMT 2010

Figure 33 – Trafic de transit – Estimation MMT 2010 avec sens de circulation inversé

Proposition: réaménagement de la rue du Commerce



rue RHONE

CONCEPT D'AMENAGEMENT : rapport d'étude, résumé de la démarche
MIDarchitecture sàrl DOCUMENT PROVISOIRE 1 mars 2017

SOMMAIRE

01 /
INTRODUCTION **5**
Contexte 5
Contexte des mobilités et historique 6
Le plan directeur communal, Genève 2020 6
Objectifs 7
Présentation des documents 7
Périmètre 8
Composition du groupe de suivi 9

02 /
LECTURE DU SITE **11**
Une rupture dans l'espace public 11
La rue du Rhône en trois séquences 13
Spécificités de la séquence A: BEL-AIR / PLACE DU RHONE 14
Spécificités de la séquence B: Place du Rhône / Place du Lac 16
Spécificités de la séquence C : Place du Lac / Place du Port 18

03 /
CONCEPT D'AMENAGEMENT / IMAGE DIRECTRICE **21**
Principes pour le réaménagement scénario variante 1C 21
Séquence A de la place du Rhône à la place Bel Air (planche 1 format A2) 25
Séquence B de la place du Lac à la place du Rhône (planche 2 format A2) 26
Séquence C de la place du Port à la place du Lac (planche 3 format A2) 28

ANNEXES **31**

01 / INTRODUCTION

CONTEXTE

En mai 2014, la Ville de Genève lance un appel d'offres sur invitation pour l'établissement d'un concept d'aménagement pour la rue du Rhône et son voisinage.
Le périmètre de l'étude considère le tronçon de la rue du Rhône compris entre les places Bel-Air et Longemalle, ainsi que le quai Général-Guisan et les ruelles donnant accès à ce dernier.

Parallèlement, le bureau Citec Ingénieurs Conseils SA est mandaté pour réaliser un diagnostic et définir un nouveau schéma de circulation sur ce secteur. De concert avec les architectes chargés d'établir le concept d'aménagement, les ingénieurs en transports cherchent les mesures permettant de:

- juguler le trafic de transit illicite
- faciliter la progression des transports publics
- favoriser les déplacements doux longitudinaux et transversaux
- optimiser la gestion des livraisons

Par ailleurs, le Conseil municipal accepte en octobre 2013 la pétition P-286 demandant la création d'un itinéraire cyclable continu, sécurisé et bien balisé entre Bel-Air et Rive. Le concept d'aménagement intègre ce projet cyclable, tient également compte du projet en cours à la place du Rhône et de la planification en vigueur en Ville de Genève.

Les propositions pour l'aménagement des espaces publics présentées ci-après sont liées au développement et conclusions de l'étude de circulation (Rue du Rhône, 25 novembre 2016 / Citec Ingénieurs Conseils SA).

CONTEXTE DES MOBILITÉS ET HISTORIQUE

Le tronçon de la rue du Rhône situé entre la place éponyme et la place Bel-Air, bénéficie depuis le 24 septembre 1993 d'un statut particulier restreignant la circulation aux ayants-droit. Cette réglementation demeure mal respectée et aujourd'hui, ce tronçon est toujours encombré d'un important trafic de transit illicite, au détriment du pôle de transports publics de Bel-Air.

En décembre 2011, le tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) est mis en service. Au même moment est introduit un nouveau système d'exploitation des lignes de tram, qui implique une augmentation des transbordements de passagers entre les arrêts de tram Bel-Air–Cité et Bel-Air–Ponts de l'Ile. Les risques de conflit entre les flux piétonniers et les véhicules débouchant de la rue du Rhône sont importants.

Pour permettre la levée des oppositions liées au projet du TCOB, une convention est signée (1 octobre 2008) entre l'Etat et la Ville de Genève. Elle stipule qu'après la mise en service du tram, la Direction générale des transports du Canton de Genève (DGT) s'engage à édicter une réglementation de trafic interdisant la circulation des véhicules privés dans la rue du Rhône, ceci sur la base d'un projet d'aménagement qui doit être établi par la Ville de Genève.
A ce jour, la DGT étudie, avec la collaboration de la police cantonale, un système de reconnaissance de plaques (avec caméras) pour gérer le trafic des ayants-droit sur ce tronçon de la rue.

LE PLAN DIRECTEUR COMMUNAL, GENÈVE 2020

A plusieurs reprises, le plan directeur communal, Genève 2020, fait référence aux liens à créer entre les Rues Basses et le Rhône.
Le plan de synthèse représente les trois places des Rues Basses (Longemalle, Fusterie et Bel-Air) «étirées» jusqu'au bord de l'eau en trois espaces publics unis.
La mesure PL8 définit en outre l'extension de la zone piétonne au centre-ville. Or, le périmètre considéré par notre étude est entièrement compris dans un secteur défini à priorité piétonne.
Dans les stratégies pour l'espace public, le plan directeur énonce plusieurs mesures dont en particulier: «intégrer les rives lacustres et fluviales dans le réseau des espaces publics.»

La présente étude est conforme aux objectifs du plan directeur communale 2020 de la Ville de Genève, dont elles respectent les intentions.

OBJECTIFS

L'étude définit les principes d'aménagement à mettre en place pour libérer la rue du Rhône du trafic indésirable tout en la valorisant à l'aune de sa position centrale et commerciale proche de la Rade.

Il s'agit d'identifier et de hiérarchiser les mesures d'aménagement qui peuvent être prises pour qualifier la rue du Rhône, pour contribuer à faire respecter la règlementation du trafic et pour optimiser la progression des transports publics.

01-02.
Rue du Rhône, septembre 2014

PRÉSENTATION DES DOCUMENTS

L'étude du concept d'aménagement pour la rue du Rhône comprend les documents suivants:

- Le plan d'ensemble 1 :1000 représentant l'état existant du secteur
- Le plan d'ensemble 1 :1000 représentant l'image directrice du secteur (avec 2 variantes, établies selon les schémas de circulation 1C et 3B de Citec Ingénieurs Conseils SA)
- 3 fiches de principe d'aménagement présentant chacune un tronçon particulier (plan 1:500 et coupe 1:100, selon le schéma de circulation 1C de Citec Ingénieurs Conseils SA)
- Le présent rapport d'étude qui synthétise l'ensemble de la démarche

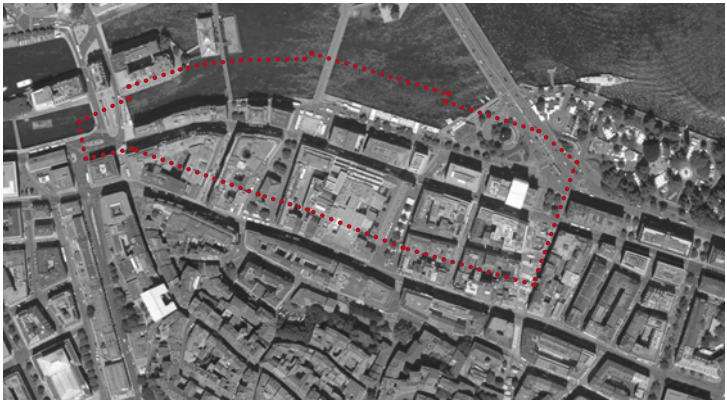
Le plan d'ensemble est établi sur la base du fond cadastral transmis par CITEC en février 2017. L'ensemble des rayons de giration des véhicules TPG et des véhicules d'intervention d'urgence ont été calculés et transmis par le bureau Citec Ingénieurs Conseils SA.

Proposition: réaménagement de la rue du Commerce

PÉRIMÈTRE

Le périmètre comprend la rue du Rhône sur le tronçon compris entre les places Bel-Air et Longemalle.
Il inclut également le quai Général-Guisan et considère la mise en valeur des parcours transversaux de mobilité douce :

- rue du Commerce – pont de la Machine ;
- place de la Fusterie – place du Rhône – pont des Bergues ;
- place du Molard – quai Général-Guisan – débarcadère du Molard (Mouettes genevoises) ;
- place du Port – place Longemalle.



COMPOSITION DU GROUPE DE SUIVI

Debby Assaraf	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Roberto A. Daverio	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Dominique Matthey	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Sandra Piriz	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Muriel Zimmermann	MIDarchitecture sàrl
Ana Baldaia	MIDarchitecture sàrl
Laura Blanchard	Citec Ingénieurs Conseils SA

03.
Périmètre de l'étude

04.
Plan de situation et lectude des lieux

02 / LECTURE DU SITE

L'étude propose une lecture sensible de la rue du Rhône et ses abords, fruit de nombreuses visites sur les lieux et d'une analyse cartographique.

Les spécificités qui sont mises en évidence sont les suivantes :

UNE RUPTURE DANS L'ESPACE PUBLIC

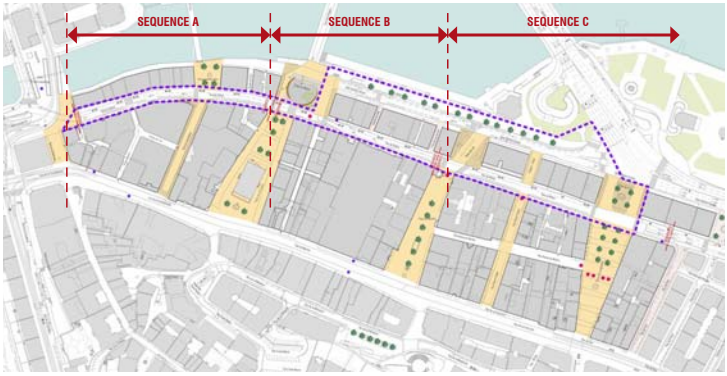
La rue du Rhône est encore fortement impactée par la présence (illicite ou non) des voitures. Leur circulation, et plus encore leur stationnement, engorgent la rue, pénalisent l'efficacité des transports publics et mettent en danger les piétons. Le partage modal n'est pas adapté à son affectation commerçante majeure, l'organisation et les liaisons avec le voisinage sont à redéfinir. Les connexions de la rue avec les ponts (et les espaces publics adjacents) sont très ténues.

La rue du Rhône n'est pas structurée par des échappées visuelles transversales sur le Rhône ou sur les Rues Basses. Elle construit **une longue rupture dans un espace public** destiné aux piétons, contenu entre le Rhône (accès piétons au parking sous-lacustre / glaciers / Mouettes) et les Rue Basses.

La rue du Rhône constitue un axe important en matière de transport public. Plusieurs lignes y transitent et traversent la place Bel-Air pour relier la rive gauche à la rive droite. A partir de la place Longemalle, en direction de Bel-Air, la rue est en sens unique avec une voie de circulation accordée aux véhicules individuels et une voie réservée aux transports publics.
On constate quotidiennement sur ce tronçon le stationnement illicite de véhicules, garés en double file sur l'unique voie de circulation ou sur les places de livraison. Il en résulte un engorgement récurrent qui ralentit fortement la progression des transports publics et nuit à la sécurité des traversées piétonnes.

05-12.
Echappées visuelles :
les places et les rues transversales

13.
Les trois séquences identifiées, plan



LA RUE DU RHÔNE EN TROIS SÉQUENCES:

La spécificité de cette rue est clairement due à son usage, ses commerces de luxe et sa densité commerciale qui correspond à celle de l'hyper-centre urbain.

Spatialement, les dilatations d'espace public de part et d'autre la ponctuent et l'enrichissent. Si les places publiques entre la rue du Rhône et les Rues Basses sont aisément identifiables (places de Longemalle, du Molard, de la Fusterie), il n'en est pas de même pour celles situées entre la rue du Rhône et le fleuve (Place du Port, place du Lac, place du Rhône).

Le profil et l'atmosphère le long de la rue du Rhône varient et définissent différentes séquences spatiales. Trois de ces séquences se détachent clairement dans leur morphologie :

- Séquence A : Bel-Air / place du Rhône
- Séquence B : Place du Rhône / Place du Lac
- Séquence C : Place du Lac / Place du Port

Chaque séquence est caractérisée par des dimensions spécifiques (largeur de trottoir, largeur de chaussée), ainsi que par un rapport au Rhône caractéristique.

Le relevé du profil type établi pour chacune des séquences de la rue de Rhône jusqu'au fleuve permet la comparaison de ces entités spatiales (voir le relevé des coupes types).

Derrière ce nom unique de « rue du Rhône » se trouvent en réalité une succession de séquences spatiales et d'événements urbains que le piéton parcourt. **La rue du Rhône n'est pas organisée comme un boulevard.**

Les trois séquences de la rue du Rhône mises en évidence par l'étude sont fortement marquées. Leurs caractéristiques sont décrites ci-dessous.

SPÉCIFICITÉS DE LA SÉQUENCE A: BEL-AIR / PLACE DU RHONE

La rue Dans cette séquence, la rue du Rhône est relativement étroite, elle mesure en moyenne 12 mètres de large. Cette impression est renforcée du fait que son tracé marque une courbe, tronquant ainsi la perspective.
Bien que l'accès de ce tronçon soit limité aux seuls ayants-droits, la rue est systématiquement envahie par la circulation individuelle, et les piétons sont cantonnés sur les trottoirs étroits.

Le bord de l'eau Les commerces des arcades se sont appropriés les bords de l'eau. Le quai est traité comme si il s'agissait d'un espace privé, il débouche comme un « accès arrière » sur la place Bel-Air. Les piétons ne l'empruntent quasi pas.

La continuité transversale Elle est inexistante, absence de connexion latérale.

Le stationnement Un grand nombre de places de stationnement pour livraison sont disponibles, ce qui impacte l'ensemble de ce tronçon de rue.

La mobilité La circulation est autorisée en sens unique, pour les bus et les ayants-droits. Le bus circule en site propre (une voie de bus).

14.
Séquence A : vue sur rue du Rhône

15.
Séquence A : vue sur quai Bezanson-Huges

SÉANCE DU 16 MAI 2019 (après-midi)
Proposition: réaménagement de la rue du Commerce

SPÉCIFICITÉS DE LA SÉQUENCE B: PLACE DU RHÔNE / PLACE DU LAC

La rue

Dans cette séquence, la rue du Rhône est linéaire, elle mesure en moyenne. Certaines arcades permettent d'élargir le trottoir ouest de la rue et le rendent plus convivial.
La rue est envahie par le trafic individuel, elle est particulièrement encombrée par le stationnement illicite des véhicules garés en double-file.

Le bord de l'eau

Le quai est traité comme un espace public et généreux, de grands emmarchements permettent aux passants de profiter du lieu et du rapport à l'eau.
L'aménagement est orienté vers le fleuve, sans aucun lien ni avec la rue du quai du Général Guisan, ni avec ses commerces.

La continuité transversale

Elle est possible selon trois passages réservés aux piétons. Ces passages sont cependant peu utilisés car leur présence n'est pas visible, elle n'est absolument pas signalée depuis l'aménagement public du quai.

LE STATIONNEMENT

Très peu de places de stationnement sont disponibles sur ce tronçon de rue (très peu de places pour les livraisons également). Pourtant, la rue est systématiquement envahie par le stationnement individuel illicite.

La mobilité

La circulation est autorisée en sens unique, pour les bus et les véhicules individuels. Le bus circule en site propre (une voie de bus) et le couloir dédié au trafic individuel est très large.

16.
Séquence B : vue sur rue du Rhône

17.
Séquence B : vue sur quai Général Guisan

SPÉCIFICITÉS DE LA SÉQUENCE C : PLACE DU LAC / PLACE DU PORT

La rue Dans cette séquence, la rue du Rhône est linéaire et généreuse, elle mesure près de 18 m de large (pour comparaison, sa largeur dans la séquence A est de 12 m).
Les arcades à l'est élargissent confortablement le trottoir.

Le bord de l'eau Le bord de l'eau n'est plus traité comme un quai, il n'existe pas de rapport ni au fleuve, ni au lac.
Un grand espace à l'usage indéfini (comprenant les rampes d'accès au parking sous-lacustre) sépare la rue du Général-Guisan de l'eau.

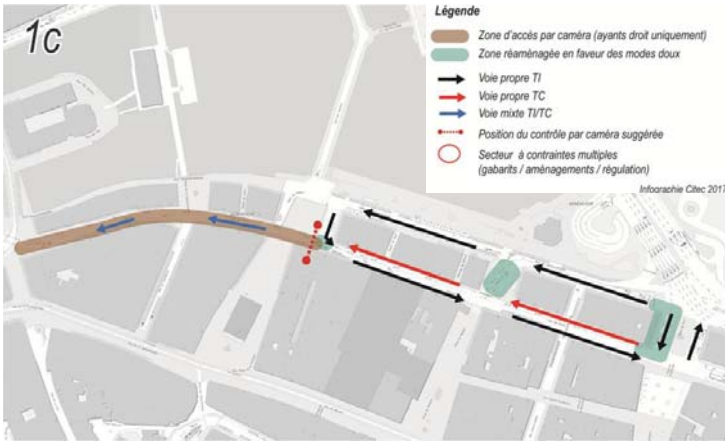
La continuité transversale Elle s'opère par des rues larges (rue Céard, rues Place du port) qui sont bordées de trottoirs. La place du Lac, contrairement à ce qu'indique son nom, n'est qu'une large rue, bordée de trottoirs élargis, et ne présente aucune caractéristique de place.

Le stationnement De nombreuses places sont disponibles pour les livraisons; l'impact sur la circulation piétonne est faible, ceci est dû au généreux gabarit de la rue sur cette séquence.

La mobilité La circulation est autorisée en sens unique, pour les bus et le véhicules individuels. Le bus circule en site propre (1 voies de bus) et deux couloirs sont dédiés au trafic individuel.

17.
Séquence C : vue sur rue du Rhône

18.
Séquence C : vue sur quai Général Guisan



19.
Scéma de circulation: variante 1C - extrait du rapport de CITEC du 16 novembre 2016

03 / CONCEPT D'AMENAGEMENT / IMAGE DIRECTRICE

L'étude envisage le réaménagement de la rue en s'appuyant sur les principes suivant :

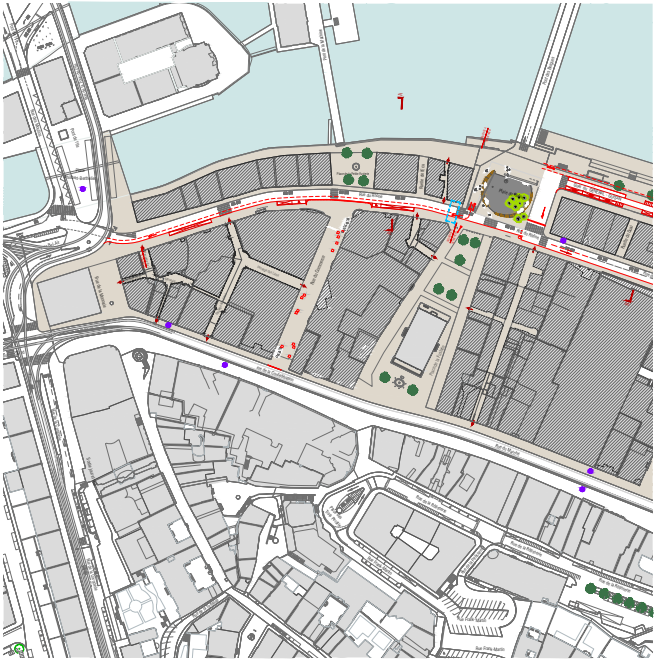
- Une réorganisation du schéma de circulation visant à dissuader le trafic individuel de transit dans le secteur
- Une réorganisation des usages vers plus de lisibilité (piéton, cyclable, TI)
- Une valorisation des espaces publics transversaux (dilatation)
- Une valorisation des pistes cyclables le long des quais (paysage et végétation)
- Un élargissement du trottoir sud de la rue du Rhône (réduction du stationnement

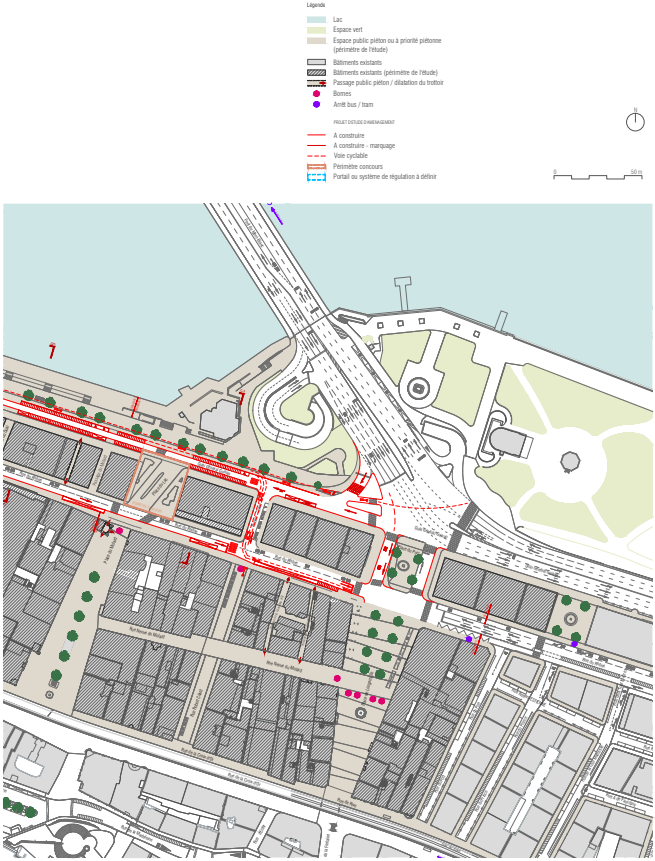
PRINCIPES POUR LE RÉAMÉNAGEMENT SCÉNARIO VARIANTE 1C

Pour cette variante de l'étude Citec Ingénieurs Conseils SA, les principes de circulation sont les suivants:

- Le front de piétonisation est à la hauteur de la place du Rhône (installation d'un contrôle caméra).
- Les véhicules individuels et ayants-droits accèdent au secteur par le quai Général-Guisan, qui est aménagé en sens unique, d'est en ouest.
- La rue du Rhône accueille les bus (d'est en ouest) et le trafic individuel d'ouest en est sur les séquences B et C uniquement.

Proposition: réaménagement de la rue du Commerce





20.
Plan de l'image directrice

SÉQUENCE A DE LA PLACE DU RHÔNE À LA PLACE BEL AIR (PLANCHE 1 FORMAT A2)

Rue du Rhône:

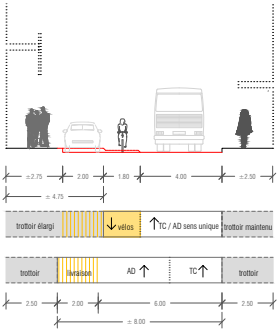
- Le bus partage la voirie avec les ayants-droits (inchangé)
- La circulation est interdite sur la rue du Rhône, excepté pour les ayants-droits (installation d'un contrôle caméra)
- Une bande cyclable (contre-sens) d'ouest en est créée jusqu'à la place du Rhône
- Un minimum de places pour les livraisons et les taxis est maintenu
- Le trottoir sud est élargi (Rues Basses)

Quai Bezanson-Hugues:

- La mise en place d'une signalisation de l'espace public, avec le maintien d'une déambulation piétonne continue.

Rue Commerce:

- Réalisation du projet de rue piétonne



COUPE TYPE AA / RHONE

IMAGE DIRECTRICE

SITUATION EXISTANTE

SÉQUENCE B DE LA PLACE DU LAC À LA PLACE DU RHÔNE (PLANCHE 2 FORMAT A2)

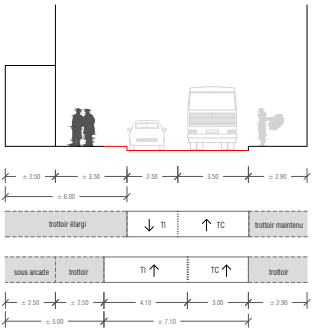
Rue du Rhône:

- Le bus circule en site propre (inchangé)
- La circulation du trafic individuel se fait d'ouest en est
- Un minimum de places pour les livraisons et les taxis est maintenu
- Le trottoir sud est élargi (Rues Basses)

Quai Général Guisan:

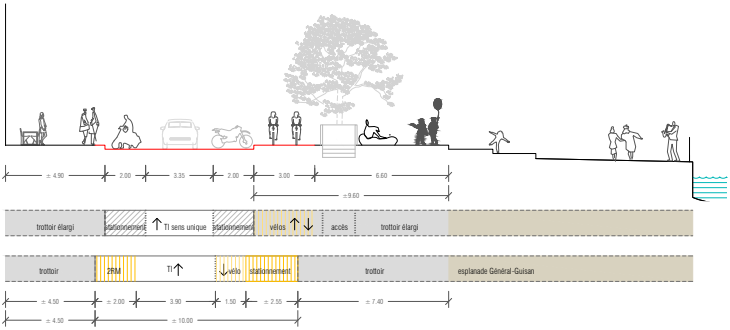
Le trafic individuel se fait d'est en ouest (les véhicules rebroussent chemin à la place du Rhône, exceptés les ayant-droits de la séquence A)

- Une piste cyclable bidirectionnelle à l'altitude du trottoir (sous les arbres) est créée
- Le stationnement est réorganisé et développé en faveur des 2 roues
- Le stationnement supprimé sur la rue du Rhône est réorganisé le long du Quai Général-Guisan



Places et rues transversales:

- La mise en place d'une signalétique commune pour le mobilier (par exemple, stationnement vélos, vélib, etc.) pour les espaces publics transversaux
- Les perspectives des places, rues, ruelles et passages sont dégagés de tout stationnement
- Prolongement des passages et traversées piétonnes vers le quai: ruelle du quai, passage du Molard, place du Rhône (réalisations 2016).



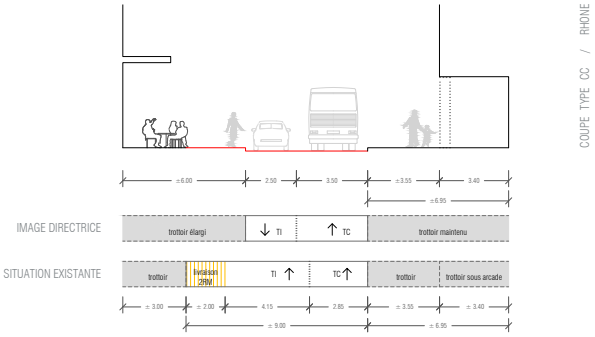
SÉQUENCE C DE LA PLACE DU PORT À LA PLACE DU LAC (PLANCHE 3 FORMAT A2)

Rue du Rhône:

- Le bus circule en site propre (inchangé)
- La circulation du trafic individuel se fait d'ouest en est
- Un minimum de places pour les livraisons et les taxis est maintenu
- Le trottoir sud est élargi (Rues Basses)

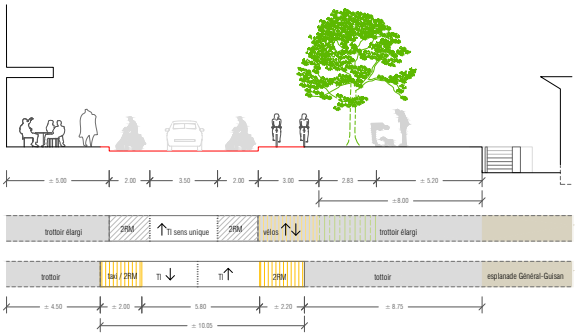
Quai Général Guisan:

- Le trafic individuel se fait d'est en ouest (les véhicules rebroussent chemin à la place du Rhône, exceptés les ayant-droits).
- Une piste cyclable bidirectionnelle à l'altitude du trottoir (sous les arbres) est créée
- Le stationnement est réorganisé, le stationnement supprimé sur la rue du Rhône est réorganisé le long du Quai Général-Guisan



Places et rues transversales:

- La mise en place d'une signalétique commune pour le mobilier (par exemple, stationnement vélos, vélib, etc.) pour les espaces publics transversaux
- Les perspectives des places, rues, ruelles et passages sont dégagés de tout stationnement
- La place du Port reste accessible aux voitures, ses trottoirs sont élargis (d'une voie de circulation), la géométrie de l'espace central est redéfinie.
- La rue Robert-Céard est réaménagée en rue piétonne, accueillant du stationnement vélo et une bande cyclable qui permet de rejoindre la rue du Rhône pour poursuivre sur les Eaux-Vives
- La place du Lac est réaménagée en une nouvelle place piétonne, son organisation est à définir (orientation et connexion avec la place du Molard et le débarcadère des Mouettes).
- Etudier avec les TPG la possibilité de déplacer les arrêts (de mise à l'heure) situés sur la place.



Le président. J'attire votre attention sur le fait qu'il nous reste une heure pour traiter encore deux autres sujets d'importance et profiter de la présence du magistrat concerné…

M. Jean-Charles Lathion, rapporteur (PDC). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, la proposition PR-1326 qui ouvre un crédit de 812 000 francs destiné au réaménagement de la rue du Commerce est une réponse à la motion M-1309 acceptée par le Conseil municipal lors de sa séance plénière du 13 septembre 2017 et qui est elle-même consécutive au refus, sur le même sujet, de la proposition PR-1203 jugée inadéquate par le Conseil municipal lors de la séance du 22 novembre 2016.

Si vous refusez ce soir cette proposition pour les raisons que vous jugeriez opportunes, il reviendra pour la deuxième fois au Conseil administratif de se saisir de ce sujet et nous aurons perdu trois ans à tergiverser là-dessus.

Que demandait la motion M-1309? Elle demandait au Conseil administratif qu'il présente un nouveau projet pour la rue du Commerce, en concertation avec les commerçants concernés pour un coût raisonnable; de veiller à la cohabitation fonctionnelle du lieu en privilégiant une zone de rencontre agréable par un mobilier urbain adéquat et ludique; de supprimer toute mise en place de bornes; de réparer les trottoirs alentour, à la rue du Rhône notamment; de vidanger les bouches d'égouts et d'émettre une proposition dans le cadre d'un partenariat public-privé dans les meilleurs délais. Dans les grandes lignes, le Conseil administratif a essayé d'y répondre. Cependant, les critiques qui ont porté sur les moyens et la méthode utilisés ont amené la majorité de la commission à refuser cette proposition.

Les travaux menés par l'administration montrent que cette rue aménagée de façon provisoire, qui est en zone piétonne du point de vue de la réglementation du trafic, a gagné en visibilité et en animation avec le nouveau bâtiment Swisslife, ex-UBS, ses galeries et ses arcades qui longent son côté ouest.

L'objectif de la demande de crédit est de mettre en adéquation l'aménagement de surface de la rue du Commerce avec la nouvelle destination des lieux. L'aménagement tel qu'il est décrit a pour but de supprimer les trottoirs et d'unifier le sol en pavés de basalte, de façade à façade. Des blocs de basalte de hauteurs variables répartis dans la rue créent des espaces de détente. Enfin, des stationnements vélos sont prévus aux deux extrémités de la rue. Les bornes sont supprimées. L'emplacement des quais de déchargement de Coop City nécessite de libérer la moitié de la rue côté Rhône afin de permettre l'accès aux camions de livraison. L'aménagement, tout en assurant une sécurité et une fonctionnalité adaptées, devrait offrir un cadre agréable et attrayant pour les piétons. Il permet

également de requalifier l'axe piétonnier qui passe par le pont de la Machine et les Rues-Basses, en l'occurrence la rue de la Confédération, via la place de la Petite-Fusterie et la rue du Commerce.

La commission a procédé à toutes les auditions nécessaires. Il y a eu celle de la direction du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, mais surtout, il y a eu celles des représentants des commerces impliqués dans cette requalification, soit Coop City Fusterie, Payot SA, Calida Store Genève Rhône 8, la bijouterie Kurz, l'enseigne Benoit de Gorski et les membres de l'association Centre Rhône 8.

Le département affirme avoir invité les commerces occupant la rue, notamment Payot et Coop, à des séances d'information. Selon la direction des services concernés, les représentants de ces commerces ont validé le projet sans émettre de réserve particulière et les entreprises de livraison étaient intégrées au processus de concertation.

J'ajouterai quelques éléments nécessaires à votre appréciation. Coop City reçoit entre cinq et huit livraisons par camion chaque jour et ce magasin en compte jusqu'à douze le samedi. La boutique Payot reçoit ses livres une fois par jour; le camion effectue sa livraison vers 7 h du matin. Le magasin Calida se fait livrer ses produits par la Poste. Enfin la bijouterie Kurz compte quatre livraisons par semaine.

Le revêtement en pavé présente l'avantage de créer un raccord à l'existant. En outre, le pavé renforce le caractère piétonnier des rues. Il n'a cependant pas convaincu certains commissaires. D'autres se sont étonnés du coût des honoraires mentionnés dans cette proposition-ci, qui sont plus élevés que ceux qui figuraient dans la proposition PR-1203. Il leur a été précisé que le département avait fait appel à des mandataires externes, d'où ces dépenses.

Par ailleurs, à entendre le département, les commerçants n'ont pas émis le souhait d'intégrer un partenariat public-privé sur ce projet. Cela n'a néanmoins pas été confirmé par les commerçants de l'association Centre Rhône 8. Le représentant de la Société Générale, membre de cette association, nous a précisé que sa société était impliquée dans de nombreux partenariats et était prête à participer par la mise à disposition d'œuvres d'art et l'amélioration de l'éclairage de la rue.

Certains commissaires ont estimé en outre que le projet coûtait extrêmement cher, sachant qu'une partie de la rue sera exploitée par des véhicules de livraison. La Ville de Genève pourrait se passer d'un revêtement à 800 francs le mètre carré. Dans le même ordre d'idée, l'augmentation des honoraires d'architectes et d'ingénieurs n'a pas de sens pour une opération aussi simple. Enfin, la boutique Calida souffre d'un manque de visibilité. Bien que son emplacement ne soit

pas idéal, l'Etat a refusé sa demande d'installation d'une signalétique supplémentaire. Le magasin n'a pas récupéré son chiffre d'affaires depuis sa sortie de Confédération Centre.

Selon les commerçants, la rue du Commerce se trouve dans un état lamentable. Le trottoir est mal entretenu, la végétation insuffisante et l'éclairage déficient. La rue souffre également du stationnement sauvage des vélos et du va-et-vient des camions de livraisons. Le projet de 2016 prévoyait déjà d'améliorer l'attrait de ce lieu de passage. Or, rien n'a été fait depuis, au grand dam des commerçants. Dans la proposition PR-1326, l'éclairage actuel est jugé adéquat, mais cette évaluation ne reflète pas la réalité, puisque, à la tombée de la nuit, la rue devient si sombre qu'il est risqué de l'emprunter pour effectuer une livraison.

Le projet de rénovation de 2016 était porté par la société UBS. C'est la promesse d'avoir une rue réhabilitée qui a convaincu plusieurs commerçants de s'y installer. Or, la rue n'a pas été aménagée comme annoncé. Une galerie a bien été réalisée mais elle manque de végétation et de mobilier urbain. Ce manquement a amené certaines enseignes à engager une procédure juridique contre le bailleur Swisslife.

En l'état, le manque d'attractivité de la rue ne favorise absolument pas le commerce. Dans la discussion précédant le vote de commission, on s'est étonné de l'absence de concertation avec tous les commerçants. Si la Ville de Genève était allée à leur rencontre, le projet aurait certainement bénéficié d'un partenariat public-privé. C'est en quelque sorte la commission qui a dû faire ce travail-là. En outre les auditions ont montré que le projet ne répondait que partiellement aux demandes des commerçants. Il a été relevé que les services de M. Pagani se contentent trop souvent d'informer les acteurs concernés par un projet. Cette pratique doit changer car elle aboutit à des projets insatisfaisants.

Une voix. Bravo!

M. Jean-Charles Lathion, rapporteur. L'idée du projet ayant émergé à la suite d'une discussion que l'un des commerçants venait d'avoir avec M. Pagani sur la rue du Commerce, on s'est étonné que ledit commerçant n'ait plus été contacté par les services de la Ville. Ces derniers ont élaboré un projet sans prendre le temps de connaître les souhaits de la personne qui avait initié le processus. Cette façon de procéder n'est pas acceptable. Afin d'éviter de retourner la proposition au Conseil administratif et, pour aller de l'avant dans ce dossier qui a trop tardé, le Parti démocrate-chrétien a proposé d'amender le projet de délibération, ce que les autres membres de la commission ont refusé, refusant par là même la proposition PR-1326. Nous sommes fort marris de ce refus parce qu'il va falloir voter

là-dessus maintenant… J'attends que mes collègues de la commission se déterminent et que M. Pagani nous présente son point de vue. Puissions-nous aller de l'avant pour cette rue du Commerce!

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. D'abord, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, j'aimerais remercier M. Lathion d'avoir fait un résumé très synthétique de la situation. Cette rue du Commerce souffre de sa situation. Elle est assez réduite et on n'arrive pas pour l'instant à trouver une solution qui permette de dégager un consensus.

Comme M. Lathion l'a relevé, le temps a passé et il s'agit maintenant pour moi de reprendre mon bâton de pèlerin. Je le ferai personnellement avec un des responsables du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, nouveau service créé pour essayer de trouver un consensus sur cette rue du Commerce, d'autant que, vous l'avez remarqué, des travaux importants ont lieu au centre commercial Confédération Centre, juste à la sortie de la rue du Commerce. Je vous propose donc, Monsieur le président, de renvoyer directement ce projet en commission pour que je puisse le revoir complètement avec les personnes qui bordent cette rue plutôt que de faire un débat qui risque de durer pour en arriver peut-être à un vote de renvoi en commission.

Le président. Merci, Monsieur le magistrat. Il est pris note de votre suggestion de renvoi en commission… Je crois qu'il est plutôt de la compétence du Conseil municipal de demander le renvoi en commission, mais peut-être que cette demande surviendra durant le débat… On va discuter de cela. Prochain intervenant: M. Régis de Battista.

M. Régis de Battista (S). Merci, Monsieur le président. Je ne répéterai pas tout ce que M. Lathion a dit – je le remercie d'ailleurs pour ses explications. Le Parti socialiste est favorable à des aménagements de la rue du Commerce. C'est clair qu'il faut absolument faire quelque chose. Si nous avions l'intention de renvoyer ce projet au Conseil administratif, c'est parce que nous trouvions qu'il n'était pas fini, ou pas tout à fait, et qu'il fallait que le Conseil administratif, en l'occurrence le département des constructions et de l'aménagement, prenne rapidement des dispositions pour corriger ce que même M. Pagani vient de relever lorsqu'il se réfère à son parcours de pèlerin, car c'est effectivement ce que nous avons constaté qu'il manquait. Nous avons remarqué en commission qu'il y avait trop de problèmes à résoudre, que nous devions faire audition sur audition et que ce n'était pas forcément à nous de le faire, que ce n'était pas du tout le travail de la commission.

On a évoqué le manque de concertation avec les commerçants de la rue. Il nous semble que parmi eux il y a des avis divergents, alors c'est vrai qu'il faut trouver un dénominateur commun pour cet espace qu'il est absolument nécessaire d'aménager. Le Parti socialiste maintient l'idée de faire quelque chose dans cette rue, car c'est vraiment nécessaire. Cela dit, effectivement, il est important pour nous de renvoyer cet objet au Conseil administratif. Sur la question du renvoi en commission, laissez-nous y réfléchir, on reviendra vers vous dans quelques instants…

Le président. Pas de problème, merci, Monsieur le conseiller municipal. La parole est à M. Guy Dossan.

M. Guy Dossan (PLR). Chers collègues, voilà ce que j'appelle un superbe raté! C'est un projet qui a mis quasiment quatre ans pour sortir et qui ne satisfait toujours personne, ni les premiers concernés, les commerçants, ni ce Conseil municipal. Et pourtant, comme l'a dit le rapporteur, notre Conseil avait refusé la proposition du Conseil administratif PR-1203 en 2016 et déposé dans la foulée la motion M-1309 qui donnait des intentions claires au magistrat et à ses services.

Mais évidemment, on connaît le sort réservé à la plupart de nos motions, le panier ou le fond de la pile! C'est visiblement ce qui est arrivé à la motion M-1309. Vous vous demandez peut-être pourquoi je dis ça. Eh bien, c'est parce que je suis allé consulter le *Mémorial*. A ma grande surprise, j'ai constaté que le texte et le projet de la proposition PR-1203, refusée en 2016, étaient identiques à ceux de la proposition PR-1326 que nous traitons ce soir, exception faite de la référence aux bornes rétractables que nous avions clairement dit ne pas vouloir.

Pour le reste, en ce qui concerne l'aménagement, l'éclairage, la concertation et l'information publique, le texte et donc le projet est exactement le même. Il n'y a qu'une seule chose qui change, le montant des travaux, puisque ceux inhérents à la pose de bornes ont bien évidemment été enlevés de la proposition. Je relève en passant que des honoraires ont été rajoutés…

Le groupe libéral-radical peut comprendre que l'aménagement de ces 100 mètres de rue ne soit pas facile à réaliser, au vu des exigences parfois contradictoires des divers commerçants et de la présence de canalisations en sous-sol, qui rendent difficile ou coûteuse l'implantation d'arbres. Mais que penser d'un projet refusé en 2016 qui revient quasiment tel quel en 2019, c'est-à-dire avec tout ce qui avait déjà déplu lors de son refus? On citera une absence de verdure, à l'exception de bacs végétalisés, les sinistres blocs de basalte gris, un éclairage peu convivial le soir venu, un stationnement et une circulation tout au long de la

journée, et ce malgré des limitations horaires, limitations qui ne sont d'ailleurs pas respectées, pour de plus ou moins bonnes raisons, sous l'œil bienveillant des services municipaux.

Mais surtout, alors qu'on nous a dit que les commerçants avaient été consultés et associés au projet et que certains d'entre eux l'avaient même validé, lorsque nous auditionnons nous-mêmes ces commerçants, toutes catégories confondues, ils déclarent qu'ils n'ont pas été réunis depuis l'ancien projet. Pour le Parti libéral-radical, il y a un problème. Evidemment, il s'agit de la parole des uns contre celle des autres…

Enfin, *quid* du partenariat public-privé également fortement souhaité dans la motion M-1309? Là aussi, Mesdames et Messieurs, rien n'a été tenté. Mais bon, il s'agit peut-être dans ce cas d'une posture politique. Rappelez-vous en effet du cadeau du pont Wilsdorf initialement refusé… C'est fort malheureux, c'est même scandaleux puisque, comme l'a dit le rapporteur tout à l'heure, certains riverains nous ont affirmé être ouverts au processus du partenariat public-privé.

La proposition PR-1326, c'est donc la proposition PR-1203 qu'on ressert à notre Conseil deux ans après son refus avec exactement les mêmes arguments, sans avoir rien fait de plus. Cela, le groupe libéral-radical ne peut l'accepter, car c'est se moquer du parlement municipal.

Et puis, Mesdames et Messieurs, un tel projet ne pourrait-il pas être étudié en interne? On va me répondre comme à l'accoutumée qu'avec le volume de travaux réalisés par la Ville ce n'est pas possible. Et pourtant, il semble que ce type de projet pourrait valoriser les compétences des collaborateurs de notre Ville, et je ne parle même pas des milliers de francs d'honoraires économisés que nous pourrions consacrer aux travaux eux-mêmes! Les 100 m de la rue du Commerce me font surtout penser au réaménagement de l'île Rousseau et de sa superficie réduite pour lequel un magistrat avait voulu lancer un concours international qui avait été refusé par ce Conseil. Le projet avait finalement été étudié par les services de la Ville à la satisfaction de tout le monde.

Une chose est certaine, ce n'est malheureusement pas aujourd'hui qu'il sera mis un terme au serpent de mer de la rue du Commerce. Le Parti libéral-radical ne peut que regretter cette situation qui n'est toutefois par le fait de notre Conseil.

Nous refuserons évidemment le renvoi de cet objet en commission car si le travail n'a pas été fait depuis le refus par ce Conseil de la proposition PR-1203, je ne vois pas comment il pourra se faire à partir de maintenant dès lors que ce Conseil aura renvoyé cette proposition en commission. Donc, comme il l'a fait en commission, le Parti libéral-radical refusera ici aussi de dépenser plus de 800 000 francs pour un projet qui ne satisfait personne; il refusera simplement la proposition PR-1326. *(Applaudissements.)*

Le président. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, nous sommes saisis d'une motion d'ordre présentée par M. Olivier Gurtner et M[me] Marie Barbey. Elle demande un vote immédiat en vue du renvoi de cet objet en commission des travaux et des constructions.

Mise aux voix, la motion d'ordre est refusée par 39 non contre 29 oui (1 abstention).

Le président. Je donne la parole à M. Daniel Sormanni.

M. Daniel Sormanni (MCG). Effectivement, comme vient de le dire le préopinant, M. Dossan, la concertation n'a pas fonctionné; elle n'a pas vraiment eu lieu. Les commerçants sont mécontents de ce projet et nous, conseillers municipaux, aussi. Cet aménagement de la rue du Commerce a été rejeté une première fois. Il se montait, si je me souviens bien, à pratiquement 1 million de francs pour 100 m de rue. A croire que les pavés étaient en or… *(Rires.)* Aujourd'hui, on nous propose quasiment le même projet en ayant enlevé les bornes rétractables que ce Conseil municipal ne voulait pas.

Mesdames et Messieurs, je crois qu'on se moque du monde, qu'on se moque de l'environnement. On est au centre-ville, il faut bien évidemment tenir compte des commerçants! A moins que vous vouliez leur mort, qu'ils ne puissent plus travailler ou recevoir leurs livraisons régulières!

Ce n'est incontestablement pas à la commission de complètement bouleverser ce projet. Ce n'est pas dans ses compétences puisqu'il ne s'agit pas de changer une virgule à la proposition ou de rajouter une recommandation. Ce projet n'est pas bon. Il revient quasiment identique à celui qui avait été refusé. Ce n'est pas la commission des travaux et des constructions qui va pouvoir le modifier comme cela complètement. Ce projet a de nouveau été mal étudié. Quand je vois qu'il a fallu quatre ans avant qu'il ne revienne devant ce Conseil municipal, ça me laisse songeur… Et en plus avec des honoraires qui explosent!

Donc non, Mesdames et Messieurs, pas de renvoi en commission! Par contre, renvoyons cette mauvaise copie au Conseil administratif en refusant cette proposition.

M[me] Marie-Pierre Theubet (Ve). Je ne vais pas m'étendre parce qu'il y a eu une motion d'ordre et que nous avons un autre sujet très important à traiter le plus rapidement possible.

Je rejoins ce qui a été dit. Pour les Verts, ce n'est pas non plus un projet abouti. Le manque de concertation est quand même préoccupant parce que c'est tout le temps la même chose. Je pense néanmoins que ça vaut la peine de faire quelque chose dans cette rue, et les commerçants appellent de leurs vœux une intervention. Je pense aussi qu'on rate la possibilité d'avoir de l'argent privé pour aménager ce bout de rue à la satisfaction de tout le monde. Par conséquent les Verts refuseront ce projet.

M. Morten Gisselbaek (EàG). Ensemble à gauche va aussi refuser de renvoyer cet objet en commission car il ne sert à rien de mettre un emplâtre sur une jambe de bois, c'est bien connu. Moi, je vais m'étendre un peu, et je vais m'étendre un peu sur l'historique, car il commence il y a longtemps.

Le 3 août 2011, le Conseil administratif dépose la proposition PR-907 qui demande un montant de 325 000 francs pour faire un crédit d'études sur l'ensemble du périmètre, de la place de Longemalle à la place Bel-Air, périmètre qui comprend bien sûr cette rue du Commerce.

Cinq ans plus tard, le Conseil administratif demande un montant de 1 million de francs pour aménager la rue du Commerce. C'est une façon de saucissonner ce projet. Effectivement, il y a eu cette motion du Conseil municipal qui demandait un autre projet. On a le même projet deux ans plus tard et on se retrouve avec un projet qui non seulement ne convient pas mais qui surtout n'est qu'un petit bout du grand projet.

L'avantage d'être retourné en commission, c'est que nous avons obtenu le projet. Ce projet existe; c'est un projet pour réaménager la rue du Rhône depuis la place de Longemalle jusqu'à la place Bel-Air, y compris les petites rues qui en partent. C'est bien évidemment ce qu'il faut faire, car c'est toute cette partie de la ville qui est sinistrée. La rue du Rhône est sinistrée, Mesdames et Messieurs! C'est quand même étonnant que ce soit nous qui ayons à le dire… Il faut intervenir pour que la rue du Rhône et la rue du Commerce soient au niveau de ce que l'on peut attendre d'un centre-ville. Quand même! Et ce n'est pas le cas.

On a déposé un crédit d'étude qui porte sur un périmètre mais après on nous amène des propositions par petits bouts en nous disant qu'on va faire quelque chose ici puis là… Alors qu'on a le projet! Ce projet, d'ailleurs, revoit également la circulation douce dans le quartier, puisque des pistes cyclables sont créées, et il règle aussi la question de ce trafic automobile qui est interdit mais qui continue quand même entre la place de la Fusterie et Bel-Air.

Il s'agit donc de faire un projet sur l'ensemble – il est déjà fait, en réalité –, de venir nous le présenter, de le chiffrer et d'aller de l'avant pour l'ensemble. A ce moment-là Ensemble à gauche se fera un plaisir de le soutenir. Mais cette

demande qu'on nous fait là, soutenir un petit bout de projet, qui est en plus totalement insatisfaisant et qui ne satisfait même pas les commerçants, c'est quand même un peu extraordinaire.

Je demande au nom d'Ensemble à gauche que le Conseil administratif revienne avec un projet qui corresponde à ce qui été demandé en 2011. On aura passé dix ans là-dessus. Pas quatre, pas deux, dix ans! Alors qu'on aille de l'avant aujourd'hui, mais qu'on aille de l'avant avec un vrai projet qui tienne la rampe.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal. Lorsque vous demandez que le Conseil administratif représente un projet, vous sous-entendez que vous refuserez celui-là?

M. Morten Gisselbaek. Oui.

Le président. C'est pour qu'on soit bien clair et qu'on ne confonde pas avec un renvoi au Conseil administratif comme si on acceptait la proposition… Je passe la parole à M. Pascal Spuhler.

M. Pascal Spuhler (HP). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, j'approuve totalement les propos de M. Morten Gisselbaek. Genève a besoin d'un peu d'ambition aujourd'hui. On nous présente des petits bouts, des rafistolages qui nous coûtent la peau des fesses, si j'ose me permettre cette expression, avec des études, des préétudes et je ne sais quoi encore. Nous refusons des projets mais on nous les repasse deux ans après… C'est totalement ridicule. Et j'entends encore M. Pagani nous demander de renvoyer cette proposition encore une fois en commission pour que nous la travaillions…

Ce n'est pas à nous, les conseillers municipaux, de la retoquer en commission et de faire des propositions d'aménagement! C'est effectivement aux architectes et aux ingénieurs qui sont grassement payés au sein des services de M. Pagani de se creuser un peu la tête et de nous faire des propositions qui tiennent la route après avoir consulté les gens concernés, en l'occurrence les commerçants. Mesdames et Messieurs, ce qu'on nous propose ce soir est juste ridicule. J'approuve d'ailleurs les propos de M. Guy Dossan, qui a extrêmement bien expliqué la problématique dans ce dossier et le foutage de gueule qu'on nous propose là.

Mesdames et Messieurs, je vous enjoins simplement de refuser ce projet et de demander au Conseil administratif qu'il s'attache réellement à améliorer cette

rue du Rhône qui est totalement déconnectée de la réalité par rapport à un aménagement qui pourrait être à la fois agréable et pratique pour les commerçants.

M. Jean-Charles Lathion (PDC). Mesdames et Messieurs, nous aurions, nous, au Parti démocrate-chrétien, souhaité pouvoir voter ce projet ce soir. Le rapport comprend tous les éléments qui permettraient au département d'aller de l'avant, à condition bien sûr que M. Pagani et ses services le lisent, ce qui ne semble pas avoir été le cas des précédents rapports, puisque, comme on l'a démontré, on nous a proposé finalement une copie quasi conforme à ce que nous avions refusé.

Dans ces conditions, et nous en sommes bien désolés, nous serons obligés de refuser ce projet-ci. Les critiques qui ont été émises ce soir par l'ensemble de ce plénum sont tout à fait justifiées, elles ressortent d'ailleurs de mon rapport. Tant pis! Nous avons aussi essayé de jouer la montre en espérant que M. Pagani viendrait nous soumettre ce soir un amendement ou nous fasse des propositions. Il ne le fait pas; nous refuserons donc ce projet.

M. Pierre Scherb (UDC). Je ne vais pas rallonger le débat… J'aimerais juste dire que l'Union démocratique du centre a suivi la majorité des commissaires et a refusé ce projet en l'état en commission. Il est mal ficelé, on l'a dit plusieurs fois, notamment M. Dossan. Le département a refusé par exemple de prévoir une arborisation de cette rue, soi-disant que ce n'était pas possible à cause du manque de lumière. Or, une des auditionnées nous a apporté d'anciennes photos où l'on voit des arbres dans cette même rue. Ce n'est vraiment pas sérieux. Pour cette raison, nous refuserons aujourd'hui ce projet en l'état. Nous voulons que le Conseil administratif fasse enfin son travail et qu'il nous soumette un autre projet qui soit acceptable. Nous sommes en revanche d'accord de renvoyer cet objet en commission afin que le Conseil administratif puisse nous présenter un nouveau projet directement en commission.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, il y a des projets que l'on n'arrive pas à faire passer; celui-là en est un. Je reviens sur les propos de M. Gisselbaek, nous avons essayé de faire un projet d'ensemble, Monsieur le conseiller municipal. Je me souviens, c'était avec M^me^ Künzler. Nous avons essayé de faire en sorte que la rue du Rhône soit régulée pour faire un vrai projet sur cette rue-là. Conscients de la difficulté, nous avons décidé de nous limiter à la rue du Commerce. Mais la rue du Commerce est tellement contrainte. Je prendrai juste l'exemple des arbres. Si

dans le passé les arbres ont pu subsister dans cette rue, ce ne sera plus le cas du point de vue de leur état sanitaire – je vous rappelle le nombre de personnes et le va-et-vient dans cette rue du Commerce: il a quasiment triplé… Et je ne parle même pas de la rue du Rhône ni du nombre de personnes qui passent dans les Rues-Basses.

Il n'est donc rien de dire qu'il faut faire un nouveau projet. Nous avons essayé de le faire. Nous avons économisé de l'argent, c'était une demande du Conseil municipal. Malheureusement, je prends acte du fait que le projet de cette rue du Commerce ne fait pas consensus. J'essaierai à nouveau, comme je l'ai dit, de trouver des solutions.

Cela dit, il y a quand même quelque chose que j'aimerais dire à M. Spuhler, qui stigmatise le personnel de la Ville de Genève et notamment les personnes avec lesquelles je travaille, qui se dévouent… Je vous rappelle que nous avons plus de 30 à 40 chantiers ouverts. Je parle de la Nouvelle Comédie, je parle des Minoteries, je parle du Pavillon de la danse et ainsi de suite. Alors je pense qu'il est scandaleux, Mesdames et Messieurs, de dire les choses que M. Spuhler a dites au sujet de la fonction publique, que je ne veux même pas répéter. Je vous remercie de votre attention et j'essaierai de faire ce que je peux. *(Exclamations.)*

Deuxième débat

Mis aux voix, le renvoi de la proposition à la commission des travaux et des constructions est refusé à l'unanimité (71 non).

Mise aux voix article par article et dans son ensemble, la délibération est refusée à l'unanimité (68 non).

Un troisième débat n'étant pas réclamé, le refus de la délibération devient définitif.

Le président. Nous avons une nouvelle modification de notre ordre du jour, puisque nous allons surseoir au traitement de l'interpellation orale IO-295 afin d'avancer sur le rapport PRD-156 A1 dont, je vous le rappelle, vous avez accepté le traitement en urgence.

7. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner le projet de délibération du 12 septembre 2017 de M^mes^ et MM. Marie Barbey-Chappuis, Grégoire Carasso, Simon Gaberell, Alain de Kalbermatten et Albane Schlechten: «Ouvrons un crédit d'étude de 2 millions de francs visant à mener les études sur le projet lauréat de passerelle piétonne du Mont-Blanc afin de permettre enfin une cohabitation optimale des différents modes de transports sur le pont du Mont-Blanc (automobiles, cyclistes, transports publics et piétons)» (PRD-156 A1)[1].

Rapport de M. Régis de Battista.

Ce projet de délibération a été envoyé à nouveau à la commission des travaux et des constructions le 17 mai 2018. Il a été traité sous la présidence de M. Alain de Kalbermatten, les 21 et 28 novembre 2018, ainsi que le 23 janvier 2019. Les notes de séance ont été prises par MM. Daniel Zaugg et Jairo Jimenay que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

Préambule

Pour mémoire, ce projet de délibération PRD-156 a été renvoyé en commission des travaux et des constructions (CTC) car une majorité du Conseil municipal voulait avoir des explications de la direction de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN).

Il faut préciser que lors des auditions de 2017 la majorité de la commission n'a pas trouvé nécessaire d'auditionner la CGN car elle avait eu des garanties suffisantes du département des constructions et de l'aménagement (DCA).

Malheureusement et suite aux dernières auditions et surtout celle de la direction de la CGN de novembre 2018, il a fallu amender le projet de délibération PRD-156.

Force est de constater que ce projet de délibération PRD-156 se trouve dans une zone «grise» car un concours a été lancé par le DCA en 2012 sans tenir compte de toutes les recommandations de la CGN.

Il faut préciser aussi que c'est un concours de projets et non pas d'idées qui a été lancé. Par ce fait, le DCA est tenu de modifier l'essence même du 1^er^ prix avec l'accord du lauréat car leur étude présente une passerelle en diagonale que la CGN ne peut exploiter.

---

[1] «Mémorial 175^e^ année»: Rapport, 7515. «Mémorial 176^e^ année»: Motion d'ordonnancement, 7687.

La question posée au Conseil municipal est de confirmer:

– si un feu vert peut être donné malgré tout au DCA avec le projet de délibération PRD-156 amendé;
– d'annuler le concours et assumer les conséquences.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

Considérant:

– de récents projets dans et autour de la rade qui semblent indiquer qu'un nouvel élan se dégage progressivement en faveur d'un réaménagement de ce site;
– le projet des bureaux d'architectes Pierre-Alain Dupraz et d'ingénieurs civils Ingeni SA «Entre deux», portant sur la traversée piétonne de la rade, plus connue sous le nom de «passerelle du Mont-Blanc», qui a remporté le concours lancé par la Ville de Genève en mai 2012;
– les préoccupations émises par les associations professionnelles quant à la nécessité pour une collectivité publique de viser à la réalisation des projets lauréats de concours;
– les demandes répétées du Conseil municipal en faveur du bouclement du U cyclable de la rade qui permettrait de favoriser de manière significative la mobilité douce à Genève;
– la nécessité d'agir au vu des risques encourus quotidiennement par les cyclistes;
– le fait que ce projet pourrait bénéficier d'un accueil favorable de tous les acteurs concernés par la mobilité à Genève, puisqu'il permettrait de libérer le pont du Mont-Blanc et d'améliorer ainsi sa traversée, tant pour les automobilistes que pour les transports publics;
– le fait que sa construction apporterait une solution pérenne aux débats incessants sur la circulation sur le pont du Mont-Blanc, en permettant une gestion des flux piétons et cyclistes optimisée (séparation des flux);
– le fait que la réalisation de ce projet offrirait une belle satisfaction aux habitants et aux touristes qui désirent traverser le pont du Mont-Blanc à pied dans de bonnes conditions (et non pas à proximité immédiate des voitures), puisqu'il proposera un lieu de flânerie protégé des nuisances sonores;
– la qualité architecturale du projet lauréat et les avantages qu'il apporte en termes d'attrait touristique et d'amélioration de la mobilité au centre-ville;
– le fait que le développement des aménagements sur la rade contribuera à renforcer l'attrait touristique de Genève;

– la possibilité, au vu de la qualité du projet architectural, d'approcher des mécènes pour diminuer les coûts de réalisation pour la Ville de Genève;
– le fait que le projet de la future plage des Eaux-Vives offre une opportunité qui ne se représentera pas de réfléchir à la future navigabilité des bateaux de la Compagnie générale de navigation à l'intérieur de la rade, en vue d'un éventuel déplacement de ses débarcadères;
– le fait que le premier prix du concours d'idées pour le réaménagement de la rade lancé par la Ville de Genève, émanant du même bureau d'architecte, intègre la passerelle piétonne du Mont-Blanc;
– le fait que cet ouvrage s'intègre dès lors parfaitement dans les réflexions actuellement menées par la Ville visant à mieux exploiter le potentiel important de réaménagement du site exceptionnel de la rade de Genève, notamment pour favoriser l'accès à la promenade et au panorama;
– que cette passerelle a été retenue par la Confédération dans le cadre du «trafic d'agglomération»;
– que cette passerelle a ainsi obtenu une participation au financement de la part de la Confédération à hauteur de 5 millions de francs, dès 2011;
– le fait qu'une motion, demandant la construction d'une passerelle cycliste et piétonne accolée au pont du Mont-Blanc afin de favoriser la mobilité douce, date de 2003;
– qu'entre-temps les motions M-391, M-828, M-648, M-378 et M-941 ont régulièrement interpellé le Conseil administratif sur les problèmes de cohabitation des différents modes de transport sur le pont du Mont-Blanc;
– que la proposition PR-387 du 19 janvier 2005 (ouverture d'un crédit de 1 975 000 francs destiné à l'étude d'un élargissement du pont du Mont-Blanc pour l'aménagement de pistes cyclables et des raccords aux rives) est restée sans suite;
– la délibération PRD-56 du Conseil municipal du 21 novembre 2012 selon laquelle «le projet lauréat du concours pour la réalisation de la passerelle piétonne et cycliste du pont du Mont-Blanc est abandonné», acceptée de bonne foi, mais fondée sur des données qui s'avèrent à ce stade infondées (montants articulés de manière erronée, avoisinant les 40 millions de francs, alors même que les lauréats n'avaient pas encore été mandatés pour la suite de l'étude);
– l'adoption par 62 oui contre 9 non, le 17 septembre 2014, de la motion M-1073 intitulée: «Pour que se réalise le projet de la passerelle du Mont-Blanc!» qui demandait au Conseil administratif: i) de permettre aux mandataires de présenter le chiffrage du projet; ii) d'examiner les possibilités qui permettront au projet d'évoluer à satisfaction des parties concernées; iii) de présenter, le cas échéant, une proposition concrète au Conseil municipal;

– le fait que cette motion soit restée sans suite,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 millions de francs destiné aux études en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête et du crédit de réalisation.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme, à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 2 millions de francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie selon les règles en vigueur.

Séance du 21 novembre 2018

Audition de M. Jean-Marc Mermoud, administrateur de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) et de M. Patrick Jordan, directeur d'exploitation de la CGN

M. Mermoud rapporte que la Ville a organisé en septembre 2011 une séance de présentation de différents projets de passerelle. Après avoir appris qu'un concours de projet allait être lancé, la CGN a écrit au Conseil administratif pour mettre en évidence quelques contraintes liées à la navigation de ses bateaux. Envoyé au Conseil administratif le 22 septembre 2011, ce courrier n'a malheureusement pas été pris en considération. Lors du lancement du concours de projet, la CGN n'a été ni consultée, ni mentionnée dans les règlements du concours. Au mois de mai 2012, le jury a choisi le projet présenté par le bureau d'architectes Pierre-Alain Dupraz et d'ingénieurs civils Ingeni SA. Or, ce projet de passerelle en diagonale est apparu totalement incompatible avec les besoins de navigation de la CGN. Cette dernière a informé le Département des infrastructures (DI) de la situation. En réaction, le Conseil d'Etat a traité cette affaire en urgence. Le 27 juin 2012, il a écrit au Conseil administratif pour lui demander d'intégrer la problématique de la navigation dans le projet et des coûts liés à la sécurité.

Suite à cela, la Ville a mis sur pied un groupe de coordination Ville-Etat-CGN. Ce groupe s'est réuni une dizaine de fois. En parallèle, la Ville a engagé des études de navigabilité. Les bureaux mandatés ont réalisé des simulations de manœuvres dans la rade. Ces tests ont démontré que la passerelle posait des problèmes très importants de circulation aux bateaux Belle Epoque et à vapeur. Ces derniers voyaient leur marge de manœuvre passablement restreinte par la position de la passerelle, provoquant l'impossibilité de les maintenir dans la rade. Comme les solutions proposées n'étaient pas réalistes, les choses en sont restées là pendant plusieurs années.

Les discussions ont finalement repris en 2017. Lors du concours d'idées pour le réaménagement de la rade, la CGN a fait part de son étonnement quant au maintien de la passerelle en diagonale. En effet, parmi les critères retenus, les candidats devaient prendre en compte dans leurs réflexions l'existence d'une passerelle piétonne le long du pont du Mont-Blanc. Si au début le Canton n'était pas favorable à l'idée de réaliser une passerelle, sa position a changé au printemps dernier. Après plusieurs discussions, la CGN a rejoint cet avis favorable. Or, elle a eu beaucoup de difficultés à faire entendre à la Ville qu'elle n'était pas opposée au principe de la passerelle. Pour dissiper tout malentendu, elle a chargé le bureau d'ingénieurs Geos de réaliser un document explicitant sa position. Ce document a permis d'informer le Conseil administratif que la CGN était favorable à une passerelle pour autant que cette dernière ne limite pas l'exploitation de ses bateaux.

En réaction, M. Pagani a approché la CGN à la fin de l'année dernière dans le but de trouver une solution. Il a alors proposé de réaliser une nouvelle étude de navigabilité. Peu de temps après, le Conseil municipal a envoyé le projet de délibération PRD-156 à la CTC. Une rencontre entre le magistrat et M. Mermoud s'est tenue le 20 septembre 2017. Cette séance a permis à la CGN d'exprimer le souhait d'être intégrée à l'étude proposée par M. Pagani. Elle a également insisté sur le fait que les solutions proposées antérieurement (notamment l'aménagement d'un remorqueur) n'étaient pas réalistes.

L'étude porte sur la faisabilité de trois variantes de passerelle. La première prévoit une implantation en parallèle au pont. Cette solution permettrait à la CGN de poursuivre sa mission convenablement. La CGN a admis des adaptations éventuelles des débarcadères et des points d'accroche. Quelle que soit l'implantation de la passerelle, elle a insisté sur la prise en compte de mesures en vue d'assurer les conditions de sécurité nécessaires tant pour les bateaux et leurs passagers que pour la passerelle et ses usagers. Il faut comprendre que l'implantation en diagonale ne permettra pas aux bateaux de s'appuyer contre la passerelle pour effectuer des manœuvres d'urgence. En retour, la Ville a confirmé à la CGN que les études Geos sur les manœuvres des bateaux serviront de base aux études d'implantation et que les propositions concernant les moyens annexes seront abandonnées. Surtout, elle a assuré que la CGN sera intégrée aux études dans les groupes de travail

technique afin de pouvoir suivre le dossier. Pour conclure, il faut relever que les bateaux Belle Epoque constituent surtout un attrait touristique. La Ville aurait intérêt à maintenir ces bateaux qui contribuent à la valorisation de la rade.

M. Jordan relève la concertation cantonale sur la valorisation de la rade datant du 7 décembre et estime que la CGN doit maintenir ses prestations.

M. Mermoud rappelle que le Grand Conseil a voté en faveur de deux crédits importants. Le premier concerne la participation du Canton à la rénovation du *Rhône*. Le second concerne le contrat de prestations de la CGN et garantit le maintien de celui-ci et de toutes les prestations pendant six ans. Ces deux objets ont été approuvés à l'unanimité du Grand Conseil.

M. Jordan confirme que la CGN ne s'oppose pas à la réalisation d'études de variante de passerelle.

En revanche, les études sur les impacts liés à l'implantation en diagonale ont déjà été réalisées.

Questions-réponses

Un commissaire souhaiterait connaître les éléments qui ont convaincu la CGN de soutenir la création d'une passerelle.

M. Mermoud relève que la CGN est favorable à la mobilité. Dans ce cadre, la passerelle devrait permettre aux piétons de se déplacer d'une rive à l'autre de manière plus sécurisée. La CGN est favorable à la création d'une passerelle tant qu'elle ne limite pas ses prestations.

M. Jordan tient à préciser que la CGN ne s'est jamais opposée à la création d'une passerelle. L'élément qui lui pose problème est l'implantation en diagonale de la passerelle proposée par le projet lauréat.

Le même commissaire demande si la CGN a proposé au magistrat et à ses chefs de service d'assister à une manœuvre prenant en compte les contraintes engendrées par la passerelle en diagonale.

M. Mermoud confirme que M. Pagani a assisté à cette manœuvre. A titre personnel, il comprend que le Conseil administratif est bloqué par le concours de projet qui a été lancé. Contrairement à un concours d'idées, un concours de projets peut difficilement être modifié.

Un commissaire demande si l'embarcadère du Jardin anglais pourrait être déplacé en amont de celui du Baromètre.

M. Mermoud lui répond par la négative. Ce déplacement complique passablement les manœuvres des bateaux.

M. Jordan confirme ce propos. Le dossier qui a été transmis à la Ville comprend toutes les manœuvres liées aux déplacements des débarcadères.

M. Mermoud relève qu'un bateau provenant du Vieux-Pâquis doit avancer puis reculer pour pouvoir accoster au Baromètre. Cette manœuvre implique d'éviter les Pierres du Niton.

Le même commissaire aimerait comprendre pourquoi la solution d'installer un remorqueur serait irréaliste.

M. Mermoud répond que cette opération est peut-être techniquement faisable (aucune certitude). Toutefois, elle implique de mobiliser du personnel en permanence, ce qui représente un coût financier supplémentaire.

M. Jordan ajoute que le remorqueur allonge passablement le temps de manœuvre des bateaux. Or, la CGN a des horaires précis à respecter. Le rapport apporte plus de détails à ce sujet.

Un commissaire se rappelle que la CTC a auditionné MM. Pagani et Barthassat en janvier 2018. Ces derniers ont affirmé que la CGN était intégrée au processus de concertation. A aucun moment ils n'ont précisé que la CGN n'était pas favorable à la passerelle en diagonale proposée par le projet lauréat. Selon leurs dires, le déplacement des débarcadères, voire le changement des prestations de la CGN pouvait être envisagé. En effet, ces solutions n'avaient pas rencontré d'oppositions. Face à ces éléments, il aimerait savoir si les autorités ont bel et bien discuté avec la CGN.

M. Mermoud lui indique que la concertation a débuté à partir du résultat du concours de projets.

Comprenant les problèmes qu'allait poser la passerelle en diagonale, la CGN a pris contact avec la ministre des transports, M^me^ Künzler. Cette dernière en a parlé au Conseil d'Etat pour évaluer la situation. Le 27 juin 2012, il a écrit à la Ville pour lui demander d'intégrer la CGN au projet. La première séance de coordination entre la Ville, l'Etat et la CGN a eu lieu le 17 juillet 2012.

Lors des dizaines de séances qui ont suivi, la CGN a expliqué que la passerelle mettait en péril le maintien de ses prestations. La Ville a alors mandaté des études pour vérifier ces dires. Les bureaux choisis ont confirmé que la passerelle allait rendre impossibles les manœuvres des bateaux Belle Epoque. Malgré le résultat de ces études, le projet lauréat n'a pas été abandonné. La Ville est restée bloquée sur la passerelle en diagonale.

Un commissaire comprend que la présence d'une passerelle, qu'elle soit diagonale ou droite, implique le déplacement des débarcadères.

M. Mermoud lui répond par l'affirmative.

Le même commissaire demande si cette opération va poser des problèmes d'accostage liés au tirant d'eau ou à la profondeur du lac.

A la question d'un commissaire sur le déplacement du quai du Mont-Blanc M. Jordan lui répond par la négative. Le déplacement n'est pas nécessaire tant que la passerelle reste parallèle au pont.

Une commissaire demande si c'est le groupe piloté par M. Mulhauser qui n'a pas tenu compte des remarques de la CGN.

M. Mermoud précise que la Ville et le Canton ont mis en place un comité de pilotage suite au deuxième concours sur le réaménagement de la rade. Ce comité a créé plusieurs groupes de travail.

La CGN a été intégrée au groupe de travail Offre, Navigation et Usage du lac. Présidé par M. Mulhauser, ce groupe a produit un rapport final en mai 2018. On peut y lire que «la CGN n'est pas contre l'amélioration du flux des piétons et des vélos entre les deux rives, mais elle est opposée au projet de passerelle sous cette forme».

Les impacts succinctement décrits dans ce rapport et détaillés dans le rapport Geos auraient des conséquences très négatifs sur le fonctionnement de la CGN, sur son offre touristique dans la rade, sur son image et sur les finances de la compagnie.

Une commissaire aimerait connaître le flux de passagers de la CGN par an et connaître l'avis de la CGN sur une traversée de la rade motorisée.

M. Jordan répond que la CGN accueille 2 400 000 passagers par an.

Il poursuit en expliquant que les différents acteurs de la rade ont toujours fait en sorte de mener à bien les processus de concertation. La CGN a été créée en 1873. Cela dit, les sociétés de navigation genevoises existent depuis les années 1840. Ces dernières ont toujours favorisé la mobilité entre les deux rives. L'emplacement des débarcadères a été choisi en fonction des manœuvres des bateaux.

La même commissaire demande si la CGN dispose de documents sur le projet de construction du pont du Mont-Blanc.

Un commissaire prend la parole pour informer que le pont du Mont-Blanc a été construit en 1862. La CGN n'avait pas encore été constituée.

M. Mermoud indique que les archives de la CGN se trouvent au Musée du Léman.

Un commissaire aimerait avoir des précisions sur les épisodes ayant conduit des bateaux de la CGN à s'appuyer involontairement contre le pont du Mont-Blanc.

M. Jordan rapporte que le dernier incident date de 2014. Le capitaine du bateau *Vevey* avait mal estimé sa manœuvre. Son bateau a alors raté son amarrage au débarcadère du Mont-Blanc. En virant sa poupe, il a percuté le pont du Mont-Blanc. Ce type d'incidents a lieu une fois tous les dix ans environ. En général, les dégâts ne sont pas très importants en raison de l'aménagement du pont.

Le même commissaire demande si une collision entre un bateau de la CGN et la passerelle en diagonale causerait plus de dégâts et pourquoi la CGN a accepté le principe d'une passerelle.

M. Jordan lui répond par l'affirmative. Un tel choc pourrait briser la passerelle et retourner le bateau. Le risque de morts est réel.

M. Jordan continue en indiquant qu'une passerelle parallèle au pont ne pose pas de problèmes de sécurité si elle est protégée par des défenses avec une emprise maximale de 4 mètres.

Une commissaire demande si la CGN ne fait pas trop de concessions aux autorités. Une passerelle parallèle au pont de quatre mètres de large peut toujours compliquer les manœuvres des capitaines de la CGN.

M. Mermoud souligne que la CGN s'est déjà positionnée contre la présence de certains moyens de transport sur le lac. Il ne semble pas que cette dernière soit trop conciliante avec les autorités. Dans le cas présent, la création d'une passerelle est pertinente. Actuellement, la circulation piétonne n'est pas optimale sur le pont du Mont-Blanc. La passerelle facilitera et sécurisera leur traversée. En outre, les bateaux de la CGN peuvent continuer à naviguer avec une passerelle de quatre mètres de large.

M. Jordan ajoute que la CGN a besoin de travailler avec les autorités. Durant les discussions avec la Ville, elle a d'abord proposé de mettre la passerelle de l'autre côté, en aval du pont du Mont-Blanc. Aujourd'hui, elle est favorable à une passerelle qui ne diminue pas la qualité de ses prestations.

Un commissaire demande quel projet soutient la CGN.

M. Mermoud n'a plus en tête tous les projets. Cela dit, une passerelle en parallèle serait acceptable.

En l'état, la Ville reste bloquée sur le projet lauréat. Cette position s'explique par le fait qu'elle a lancé un concours de projets, et non un concours d'idées. La première véritable ouverture de la Ville date du 16 novembre 2018. Il s'agit du courrier de M. Pagani informant la CGN de la mise en place de l'étude de trois variantes. Le magistrat s'est également engagé à intégrer la CGN dans le processus de concertation.

Un commissaire note que la passerelle en diagonale a comme caractéristique de reposer sur une seule pile et d'avoir une portée de 162 m. Il demande ce que pense la CGN de ces éléments.

M. Mermoud précise que M. Dupraz a peut-être réalisé un beau projet selon les critères indiqués. Le problème est que la passerelle se trouve en diagonale. Cette position est incompatible avec la navigation des bateaux de la CGN dans la rade.

Un commissaire demande si la CGN est en contact avec les Services industriels de Genève (SIG) pour assurer les manœuvres de ses bateaux.

M. Mermoud lui répond par l'affirmative. Certaines manœuvres demandent de tenir compte du courant, du vent et du lieu. Pour éviter tout incident, les SIG informent directement les capitaines de ses interventions.

Séance du 21 novembre 2018/deuxième partie à 20 h 30

Le président demande si la CTC souhaite visiter un bateau de la CGN ce printemps.

Un commissaire répond par l'affirmative. Il serait intéressant de voir comment manœuvrent les bateaux Belle Epoque.

Deux commissaires proposent l'audition de représentants de Patrimoine Suisse. Cette audition évitera à la Ville de se retrouver avec un référendum.

Un commissaire demande si la Confédération va apporter une contribution financière au projet.

Le président note que le magistrat pourra répondre à cette question.

Un commissaire considère que le tour en bateau n'est pas utile. Les documents fournis à la commission comprennent toutes les données nécessaires à la compréhension des manœuvres des capitaines de la CGN. En outre, il serait dommage de mettre en suspens le vote de l'objet pour ce tour.

Vote

Le président met au vote l'audition de représentants de Patrimoine Suisse.

Par 9 oui (2 PDC, 2 S, 1 Ve, 1 UDC, 3 PLR), l'audition est acceptée à l'unanimité.

Un commissaire fait remarquer que les travaux de création d'une passerelle collée contre le pont du Mont-Blanc pourraient démarrer simultanément à ceux de réfection du pont.

Séance du 28 novembre 2018

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du Département des infrastructures (DI), et de M. Thierry Messager, directeur de la région Lac-Rhône à la Direction générale des transports (DGT)

M. Dal Busco indique que le projet de passerelle piétonne du Mont-Blanc est important pour le Canton. Votée par le peuple en 2016, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée consacre un certain nombre de principes. Parmi ceux-ci, on peut relever la fluidification de la moyenne ceinture et du U lacustre et la pacification de l'hypercentre par le développement de mesures favorisant la mobilité douce. Le principe du U lacustre est, quant à lui, en lien direct avec le projet de délibération PRD-156. En permettant la circulation des vélos en double sens autour de la rade, cet axe devrait améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Dans ce cadre, la passerelle piétonne permet l'aménagement cyclable bidirectionnel qui sera alors mis en œuvre sur le pont du Mont-Blanc. Cet ouvrage renforcera également les parcours cyclistes sécurisés reliant la gare de Cornavin et la gare des Eaux-Vives. A cela, il faut ajouter que le projet de passerelle a été retenu par la Confédération dans le cadre du «projet d'agglomération 1». A ce titre, il bénéficiera d'une participation financière fédérale à hauteur de 4,89 millions de francs (soit 40% du montant annoncé). Cette subvention tombe si le projet n'est pas réalisé avant 2025. Le Canton devrait, quant à lui, apporter une contribution de 6,11 millions de francs. En ce qui concerne l'ouvrage en lui-même, sa configuration pose quelques problèmes à la CGN. Cette dernière affirme que la passerelle compliquerait fortement les manœuvres des bateaux Belle Epoque. Face à cette situation, le Canton a convié la Ville et la CGN à se rencontrer pour trouver une solution. Durant les discussions, la CGN a fait preuve d'une certaine ouverture. Le Canton recommande donc de voter en faveur du crédit d'études dans le but d'aboutir à une solution qui serait acceptable pour l'ensemble des parties. Il est important que les mandataires puissent élaborer et chiffrer un projet qui réponde à toutes les contraintes.

Questions-réponses

Un commissaire demande si le Canton est au courant que le pont du Mont-Blanc nécessite des travaux de réfection. La création d'une passerelle collée au pont permettrait d'entamer ces travaux simultanément et donc à moindre coût.

M. Dal Busco lui répond que la réfection du pont n'est pas nécessaire pour le moment. Il serait souhaitable de démarrer la construction de la passerelle avant cette réfection. Si la Ville décidait de lier les deux objets, elle aurait tout intérêt à avancer les travaux de rénovation.

Le même commissaire explique que selon lui la CGN est prioritaire sur la passerelle. Il serait regrettable d'enlever les bateaux Belle Epoque de la rade. Ces

derniers font partie du patrimoine genevois et contribuent au tourisme. Pour cette raison, il opterait pour un élargissement du pont du Mont-Blanc à la place d'une passerelle.

M. Dal Busco ne peut pas se prononcer sur cette question. C'est la Ville qui a choisi le projet, au demeurant magnifique du point de vue architectural. La position du Canton est qu'il faut créer un espace supplémentaire pour permettre la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Un commissaire demande si le Canton compte modifier le fonctionnement des feux de circulation afin de favoriser la sortie des véhicules de la Ville.

M. Dal Busco lui indique que le U lacustre doit permettre d'améliorer la fluidité du trafic automobile et cycliste autour de la rade, c'est-à-dire sur le quai du Mont-Blanc, le pont du Mont-Blanc et le quai Gustave-Ador. Pour que la mobilité fonctionne, il faut permettre aux vélos de circuler en double sens. Cet élément passe par un élargissement de la piste cyclable existante sur le pont du Mont-Blanc. La régulation des flux passera également par une modernisation des feux de circulation.

M. Messager ajoute que le projet en cours sur le quai Gustave-Ador prévoit l'aménagement de deux voies en sortie de ville et la régulation des passages pour piétons. La programmation coordonnée des feux de circulation permettra de fluidifier les flux.

Le même commissaire aimerait avoir l'avis des auditionnés sur l'institution d'une plaque payante pour les vélos.

M. Dal Busco comprend qu'il s'agit là d'une appréciation personnelle. Il est clair qu'il y a des investissements à faire en matière de transports. Cela dit, il faut relever que la marche à pied est le mode de transport le moins coûteux pour le contribuable et le plus efficace en matière de santé. Les autorités ont donc intérêt à encourager le déplacement pédestre. Pour ce faire, l'espace public doit être aménagé pour ne pas perturber les flux.

Un commissaire demande si la contribution financière du Canton ne sera versée que pour le projet lauréat du concours.

M. Dal Busco lui répond par la négative.

M. Messager précise que la contribution cantonale peut être transformée en subvention à l'investissement. Le Canton pourrait participer au financement de la passerelle ou des débarcadères.

Un commissaire tient à rappeler que la CGN s'est clairement opposée à ce projet. Elle est favorable à un projet qui n'entraverait pas ses prestations. Or, le titre du projet de délibération PRD-156 énonce clairement que le crédit d'étude

vise à mener des études sur le projet lauréat de la passerelle piétonne. Face à cette situation, il serait souhaitable que le Canton joue le médiateur entre la Ville et la CGN.

M. Dal Busco rapporte que la CGN est favorable à un crédit qui étudierait trois variantes de passerelle. C'est ce que M. Mermoud a affirmé au Canton. La CTC pourrait donc voter un amendement qui modifierait ce titre. L'enjeu principal réside dans la fonctionnalité du projet.

M. Messager confirme que les discussions entre la Ville, le Canton et la CGN ont abouti sur une proposition de trois variantes de passerelle. La première prévoit une implantation en diagonale conformément au projet lauréat, la seconde prévoit une implantation en parallèle au pont et la troisième constitue un entre-deux. Le crédit d'études permettra de déterminer la faisabilité de ces propositions.

Un commissaire demande si les variantes vont obligatoirement déboucher sur un déplacement des débarcadères de la CGN.

M. Dal Busco ne peut pas répondre à cette question. Seule l'étude des trois variantes permettra de déterminer les éléments qui devront être déplacés. Dans tous les cas, le financement du Canton sera dévolu à la solution retenue par la Ville.

Un commissaire voudrait savoir si la contribution du Canton pourrait être utilisée pour le déplacement des débarcadères.

M. Dal Busco relève que le montant de 6,11 millions de francs pourra être attribué à cet effet. En déplaçant les piétons sur la passerelle, le projet libère de la place sur le pont du Mont-Blanc. Cet ouvrage permettra au Canton de créer une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont. Le Canton veut donc bien jouer le rôle de médiateur entre la Ville et la CGN. Toutefois, il ne veut pas imposer de solution à ses partenaires. Son souhait est de voir une passerelle se réaliser.

Une commissaire rappelle que le Canton s'est prononcé au départ en faveur d'une passerelle parallèle au pont, pour ne pas devoir déplacer les débarcadères. Elle aimerait savoir si cette position est toujours d'actualité.

M. Messager indique qu'en 2009, le département en charge de la CGN a effectivement fait savoir que le projet retenu posait des problèmes de navigabilité aux bateaux Belle Epoque. Depuis, les communes et le Canton ont mis en place un comité de pilotage pour la valorisation de la rade. Dans ce cadre, les parties concernées ont affirmé leur volonté d'aller de l'avant dans le projet de passerelle.

La même commissaire demande si le comité de pilotage a pu ou pourra discuter des problèmes de manœuvre des bateaux de la CGN.

M. Dal Busco ne peut pas imaginer que le projet retenu expulse les bateaux Belle Epoque de la rade. Le Canton est sensible aux préoccupations de la CGN.

Cela dit, il considère nécessaire de réaliser une passerelle piétonne. Les discussions que M. Dal Busco a eues avec la CGN laissent entendre que ces deux positions sont conciliables. La CGN a affirmé qu'elle est favorable à l'étude de trois variantes.

Un commissaire aimerait connaître la date limite des subventions fédérale et cantonale.

M. Dal Busco remarque que la Confédération apportera un soutien financier à hauteur de 40% au projet si le chantier se termine en 2025 au plus tard.

M. Messager ajoute que la subvention cantonale n'a pas de limite temporelle.

Le même commissaire tient à rappeler que le Conseil municipal était prêt à voter pour le projet lauréat. Le non l'a finalement emporté après que les groupes ont pris connaissance de la position de la CGN. Il aimerait savoir si le Canton était au courant de la situation.

M. Dal Busco répond qu'il a tout autant été surpris d'apprendre que la CGN n'avait pas été associée au jury. A cette époque, la CGN avait déjà mis en garde la Ville sur les problèmes potentiels liés à l'implantation d'une passerelle en diagonale.

Un commissaire demande si c'est la Confédération qui devra statuer sur le déplacement des débarcadères.

M. Messager croit savoir que l'autorisation de construire est fédérale.

M. Dal Busco relève que le problème ne réside pas dans l'autorisation de construire. L'enjeu principal est d'aboutir à un accord entre la Ville, le Canton et la CGN.

Une commissaire demande si le Canton connaissait l'anamnèse de la mise au concours. En effet, il est surprenant que ce concours n'ait pas intégré des contraintes et des conditions précises. Ce dysfonctionnement a amené la CGN à s'opposer à un projet certes intéressant du point de vue architectural, mais complètement inadapté à ses prestations car il expulse les bateaux Belle Epoque de la rade.

M. Dal Busco confirme que la CGN n'a pas été associée au concours de projets. Cela dit, il semble possible de concilier les différentes problématiques. Le crédit d'étude devrait permettre d'éclaircir la situation.

Un commissaire souhaiterait savoir si le Canton mène une réflexion sur la coexistence des vélos électriques et des vélos «standards» qui peut parfois s'avérer dangereuse.

M. Dal Busco considère qu'il est difficile de segmenter ces modes de transport. Le Canton ne souhaite pas opposer les différents usagers de la route. En Suisse alémanique, les gens ont appris à se respecter sur la route. A Genève, c'est tout l'opposé. Or, le manque de savoir-vivre ensemble crée des incivilités.

Une commissaire souhaiterait avoir des précisions sur le financement du déplacement des débarcadères. Les participations du Canton et de la Confédération ne suffiront pas à amortir cette opération.

M. Dal Busco estime que personne ne peut répondre à cette question à ce stade. Seul le crédit d'études permettra de déterminer si le déplacement des débarcadères est nécessaire. Le coût de cette opération pourra être chiffré à ce moment-là. Au demeurant, le Canton et la Confédération financeront une partie des travaux définis par le projet retenu par la Ville. Le montant de cette contribution a été fixé à 11 millions de francs.

Un commissaire relève que le précédent ministre des Transports avait affirmé que le Canton ne participerait pas financièrement au projet et qu'il était prêt à soutenir un projet qui sortirait la CGN de la rade. Cette position ne semble manifestement plus d'actualité.

M. Dal Busco confirme ce propos. Il ne souhaite pas sortir les bateaux Belle Epoque de la rade.

Un commissaire note que le projet de délibération PRD-156 reste assez ouvert. La CTC pourrait donc modifier les considérants par un amendement.

M. Dal Busco rejoint cet avis.

Après le départ de M. Dal Busco la commission accueille M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du DCA.

M. Pagani indique que la Ville a pris contact avec le Canton et la CGN dans le but de trouver une solution. Elle a réuni autour de la table les représentants de la CGN, les architectes et les ingénieurs de la Ville pour discuter de l'avenir du projet. La discussion a débouché sur un accord. Les parties ont affirmé qu'elles soutiendraient le crédit d'étude. Ce dernier comprendrait l'étude de trois variantes de passerelle. La première correspond au statu quo, la seconde prévoit une implantation en parallèle au pont et la troisième propose une solution intermédiaire. Une fois le crédit voté, la Ville pourra analyser les manœuvres des bateaux de la CGN en fonction de ces variantes. Ces analyses permettront de déterminer où devront se situer les débarcadères. Dans tous les cas, il n'a jamais été question de sortir les bateaux Belle Epoque de la rade. La position de la CGN a été confortée par l'accord ratifié par le Canton. En effet, M. Dal Busco souhaite aller de l'avant avec ce projet. Il faut également relever la souplesse du lauréat du concours. M. Dupraz est prêt à revoir son projet en fonction des résultats de l'étude. La révision d'un projet n'est pas une nouveauté. La Ville a déjà procédé à des modifications pour la passerelle de Sécheron afin de baisser les coûts du projet. Enfin, la Ville doit prendre en compte le fait que la Confédération est prête à verser une subvention si la passerelle est réalisée dans les temps.

Questions-réponses

Un commissaire demande si la CTC doit refuser le projet de délibération PRD-156, dont le contenu fait référence au projet lauréat, et attendre une nouvelle proposition du Conseil administratif. Il aimerait également savoir si les autres candidats du concours ne vont pas faire recours contre la Ville dans la mesure où M. Dupraz a été choisi pour un projet qui ne va certainement pas se réaliser.

M. Pagani relève que le projet de M. Dupraz a été choisi pour sa prouesse technologique. C'est cet élément qui a convaincu une fondation d'apporter un soutien financier à la Ville. Il n'y a donc pas de risques que d'autres candidats déposent de recours. En ce qui concerne le contenu du projet de délibération PRD-156, M. Pagani invite la commission à modifier les considérants et à intégrer l'étude de trois variantes dans la délibération. Encore une fois, l'ensemble des parties concernées sont favorables à cette étude.

Un commissaire demande si les travaux de réalisation d'une passerelle collée au pont du Mont-Blanc pourraient démarrer simultanément avec ceux de la réfection du pont.

M. Pagani ne peut pas répondre à cette question à ce stade. Une fois l'étude réalisée, la CTC pourra choisir le projet qui lui paraît le mieux adapté à la situation. Il est vrai que la passerelle accolée au pont garantit le passage des bateaux. Cela dit, cette variante crée une proximité entre les piétons et les cyclistes qui ne facilite pas la fluidité des flux. L'idéal pour le magistrat serait de trouver une solution intermédiaire. Dans tous les cas, seule l'étude permettra de déterminer les avantages et les inconvénients des trois variantes. Quant à l'état du pont du Mont-Blanc, l'expertise du DCA a conclu qu'il était acceptable. La réfection de l'ouvrage n'est pas urgente. Un entretien régulier suffit pour le moment.

Une commissaire demande si les trois variantes seront dessinées par M. Dupraz.

M. Pagani lui répond par l'affirmative. En tant que lauréat du concours, M. Dupraz doit suivre les directives du mandant car le libellé se trouve dans le cahier des charges.

Une commissaire aimerait revenir sur le processus de concertation mis en place par la Ville avec les différents acteurs de la rade. En effet, l'audition de la semaine passée a révélé que les manœuvres des bateaux Belle Epoque ne pourront pas éviter la passerelle prévue par le projet lauréat. Ce constat l'amène à demander combien de fois la Ville a discuté avec la CGN sur le projet.

M. Pagani indique que le DCA a travaillé avec les capitaines de la CGN sur l'ensemble des problématiques. Pendant une année et demie, des ingénieurs en hydraulique ont mené des expertises de navigabilité. Ces experts ont assisté aux manœuvres des capitaines pour pouvoir réaliser des simulations prenant en

compte la passerelle. Malgré cela, la direction de la CGN a décidé d'entreprendre de nouvelles études pour arriver à ses conclusions. Depuis, les discussions entre la Ville et la CGN ont abouti sur un accord. Tous les acteurs concernés sont favorables à l'étude de trois variantes. Il précise qu'une fondation serait prête à financer la moitié du projet. A cela s'ajoutent les contributions du Canton et de la Confédération. Ces éléments devraient amener la Ville à saisir l'opportunité qui se présente aujourd'hui.

Sur la question du changement d'architectes M. Pagani rappelle que d'anciens magistrats s'attribuaient le droit de choisir un autre architecte que celui qui remportait le concours. Cette façon de procéder ne lui convient pas. En tant que maître d'œuvre, il tient à respecter le résultat du concours. M. Dupraz est capable de proposer trois variantes. Il s'y est engagé.

Un autre commissaire précise sur ce point que M. Mermoud s'est positionné devant la commission en faveur de la création d'une passerelle. Toutefois, il a bien précisé qu'il s'opposait à la création d'une passerelle en diagonale. Il est donc surprenant que le DCA maintienne cette proposition dans le crédit d'études. La logique voudrait que le crédit ne retienne que les deux autres variantes. Par ailleurs, il serait souhaitable d'avoir des précisions sur le choix de M. Dupraz comme mandataire dans la mesure où on lui demande de proposer de nouvelles passerelles.

M. Pagani précise que les trois variantes concernent la même passerelle. Leur principale différence se situe au niveau de l'orientation. Quant à la position de la CGN, cette dernière a affirmé qu'elle soutenait l'étude de trois variantes. Durant la dernière discussion avec la Ville, elle n'a pas manifesté d'opposition. M. Pagani peut faire parvenir à la commission le procès-verbal de cette séance. Son souhait est de trouver un compromis entre les parties concernées.

Un commissaire indique qu'il n'a pas trouvé de disposition légale prévoyant que le lauréat du concours devait exécuter le projet.

M. Pagani précise que le lauréat met en œuvre le projet. Les exécutants sont mandatés par un appel d'offres. Jusqu'à présent, le magistrat a toujours attribué le mandat au lauréat. Cette façon de procéder est inscrite dans le règlement de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA). Le magistrat préfère suivre ce cadre afin de maintenir un rapport de confiance avec les bureaux d'architectes qui se présentent aux concours.

Le même commissaire note que les bateaux de la CGN s'appuient parfois sur les éléments porteurs du pont du Mont-Blanc pour effectuer leurs manœuvres. Or, la passerelle qui a remporté le concours ne prévoit qu'une seule pile. Selon MM. Mermoud et Jordan, cette configuration met en danger la sécurité des usagers des bateaux.

M. Pagani relève que les projets de la Ville n'obtiennent pas d'autorisation de construire sans examen du Service cantonal de la sécurité. Dans le cas présent, les experts ont conclu que le risque d'accident était improbable. Cela dit, on peut imaginer de placer des pieux en amont de la passerelle.

Un commissaire rappelle que le Conseil municipal était prêt à voter pour le projet lauréat. Le non l'a finalement emporté après que les groupes ont pris connaissance de la position de la CGN. Depuis, les travaux ont repris. Lors de leur audition, les représentants de la CGN ont affirmé aux membres de la CTC qu'ils avaient émis des réserves sur le projet lauréat dans une lettre datant du 22 septembre 2011.

M. Pagani rapporte que la Ville a collaboré avec la CGN durant trois ans. L'idée de départ était de faire cohabiter l'ensemble des bateaux dans la rade. Or, la Ville a constaté qu'il manquait une zone d'attente pour les bateaux. Après avoir mené une expertise, la CGN a proposé à la Ville d'aménager ce lieu d'amarrage en travers du Goléron. Or, cette solution n'était pas viable car elle obstruait la vue sur le paysage depuis les Bains des Pâquis. La Ville a alors suggéré de placer la zone d'attente de l'autre côté des Bains, vers le quai Wilson. Cette solution a braqué la CGN qui a pensé que la Ville voulait expulser les bateaux Belle Epoque de la rade. Son opposition a alors amené la Ville à chercher un compromis. La proposition des trois variantes en est le résultat. Leur étude permettra de déterminer si les débarcadères doivent être déplacés.

Une commissaire constate que le maintien des bateaux de la CGN dans la rade ne figure pas dans les conditions du concours lancé par la Ville.

M. Pagani relève qu'il aurait fallu attendre une année et demie d'études de navigabilité pour connaître la marge de manœuvre des bateaux de la CGN.

La même commissaire regrette que la Ville ait pris contact avec la CGN après la mise au concours.

M. Pagani lui indique que la Ville ne pouvait pas demander aux candidats de mandater des études de navigabilité à la CGN.

Pour terminer, cette même commissaire considère qu'il est inutile d'étudier la troisième variante qui implique la disparition des bateaux de la CGN.

M. Pagani affirme que la Ville n'a pas l'intention de sortir les bateaux de la CGN de la rade. Or, il faut attendre les conclusions de l'étude pour savoir si cette variante pose un problème au niveau du déplacement du débarcadère.

La même commissaire demande si le mur longitudinal prévu dans le projet obstruera la vue sur la rade.

M. Pagani ne peut pas répondre à cette question. La CTC peut préciser ses souhaits en amendant le crédit d'études.

Un commissaire relève que l'espace mis à disposition pour créer la passerelle a été défini dans le concours. Il est hallucinant que les services de la Ville n'aient pas pris en considération la lettre de la CGN. Cette dernière a affirmé que seule une passerelle parallèle au pont conviendrait à ses bateaux. Le DCA devrait donc se concentrer sur cette solution au lieu de proposer un crédit d'études comprenant deux autres variantes impossibles à réaliser. D'autre part, le projet de M. Dupraz a remporté le concours grâce à sa prouesse technologique, à savoir le choix d'une pile unique. Or, le redressement de la passerelle en direction du pont ne permettra plus d'admirer ladite prouesse. En l'état, la passerelle dessinée par M. Dupraz est caduque. La Ville ne devrait pas dépenser d'argent pour un geste architectural qui n'a plus de raison d'être. La proposition d'intégrer des pieux pour assurer la navigabilité des bateaux en devient ridicule. Au lieu de s'obstiner à garder le lauréat, il serait plus judicieux de choisir un autre projet. L'enjeu est avant tout d'assurer la fluidité des flux entre les deux rives. Il s'agit là d'une décision politique.

M. Pagani indique que la commission peut très bien refuser le projet. Outre les questions de mobilité, la passerelle doit également assurer un certain confort aux piétons. L'idée est non seulement de sécuriser leur traversée, mais également de leur permettre de prendre des photos du paysage et de se reposer en toute tranquillité. C'est la raison pour laquelle le projet de M. Dupraz comprend un banc adossé au pont du Mont-Blanc, le phono-absorbant atténuant le bruit des voitures sur ce pont.

Le même commissaire tient à préciser qu'il n'est pas contre un projet de passerelle. Il juge que le magistrat doit d'abord se concentrer sur les problèmes de circulation. Il n'y a pas de raison de s'obstiner à choisir un pont qui n'est pas réalisable.

M. Pagani estime que la qualité du projet de M. Dupraz est remarquable et souligne que la faisabilité du projet sera déterminée par l'étude des trois variantes.

Le même commissaire rétorque que la CGN a déjà mené des études à ce sujet. Leur résultat démontre que seule une passerelle parallèle au pont est compatible avec les manœuvres des bateaux Belle Epoque.

Un commissaire demande si la Ville compte enlever les cars qui sont garés devant le Jardin anglais car cette solution faciliterait la circulation des cyclistes et des piétons.

M. Pagani rejoint cet avis. La passerelle offre la possibilité de séparer les flux.

Actuellement, les piétons et les cyclistes circulent au même endroit, ce qui pose des problèmes de confort, voire de sécurité. La suppression des cars devant le Jardin anglais ne peut être étudiée que si la commission décide d'aller de l'avant avec le projet. Pour information, le Conseil d'Etat va instaurer une taxe pour les cars qui souhaitent entrer en ville. Dans ce cadre, le Conseil administratif va bientôt déposer un projet de réhabilitation de la gare routière.

Un commissaire demande si le Canton est prêt à participer au financement du déplacement des débarcadères.

M. Pagani lui répond que le Canton va soutenir le projet à hauteur de 6 millions de francs. La contribution financière de la Confédération s'élève, quant à elle, à 4 millions et demi de francs. Enfin, une fondation est prête à financer la moitié du projet.

Un commissaire aimerait savoir si les services du magistrat ont mesuré la distance entre le pont du Mont-Blanc et l'arrière d'un bateau amarré.

M. Pagani rapporte qu'il a assisté durant trois heures aux manœuvres d'un bateau de la CGN. La proposition formulée durant la dernière réunion avec la CGN se fonde sur les expériences des capitaines.

Le même commissaire demande si les variantes impliquent toutes le déplacement des débarcadères.

M. Pagani relève que l'étude permettra de déterminer si le déplacement est nécessaire.

Un commissaire comprend que la CGN, le Canton et la Ville se sont mis d'accord sur l'utilité d'étudier les trois variantes et demande si les trois variantes seront chiffrées.

M. Pagani confirme ce propos.

Le président voudrait savoir si le changement de mandataire implique le paiement de pénalités.

M. Pagani rappelle que la remise au concours du projet de rénovation du Musée d'art et d'histoire (MAH) a fait l'objet d'un avis de droit. Cet avis a stipulé que le contenu du projet lauréat ne pouvait pas être récupéré dans un autre concours. La propriété intellectuelle du projet est intransmissible, à moins de racheter l'ensemble du projet.

Le président demande s'il est possible de chiffrer les pénalités.

M. Pagani ne peut pas répondre à cette question.

Le président comprend que les contributions financières du Canton et de la Confédération portent sur la passerelle. Le déplacement éventuel des débarcadères sera entièrement pris en charge par la Ville.

M. Pagani remarque que la participation financière du Canton et de la Confédération concerne l'ensemble du chantier, soit la passerelle et le débarcadère.

Le président demande si le projet de U cyclable doit être gelé dans la mesure où il se calque sur l'implantation en diagonale de la passerelle.

M. Pagani lui répond par la négative. Le projet consiste notamment à faire passer les cyclistes derrière l'Horloge fleurie. La piste cyclable sera en site propre. Sa surélévation et la suppression de la glissière d'autoroute assureront la sécurité des flux.

Le président estime que le choix d'une pile unique ne permettra pas d'assurer la portée d'un pont parallèle au pont. Un choc avec un bateau risque de causer des dégâts importants.

M. Pagani tient à souligner que la Ville n'obtiendra pas d'autorisation de construire si cette hypothèse s'avérait juste. Encore une fois, le crédit d'études permettra de dissiper ces interrogations.

Une commissaire souhaite que les échappées visuelles accessibles depuis le pont soient prises en considération et savoir si la piste cyclable bidirectionnelle est nécessaire.

M. Pagani invite à formuler un amendement à ce sujet et constate que les cyclistes empruntent parfois le trottoir. La passerelle permettra de sécuriser la circulation piétonne entre les deux rives.

Un commissaire demande si la Ville serait à même d'ouvrir le pont des Bergues à la circulation des véhicules motorisés.

M. Pagani lui indique que ce pont ne supporte plus de telles charges.

La commission remercie M. Pagani de sa venue.

Discussion et vote

Avant de commencer la discussion sur le projet de délibération PRD-156, le président estime qu'il est préférable d'attendre le crédit de réalisation pour auditionner des représentants de Patrimoine Suisse.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien souhaite recevoir le procès-verbal évoqué par M. Pagani. En ce qui concerne la prise de décision, il considère important de conserver l'étude des trois variantes. L'ensemble des interlocuteurs de la Ville se sont mis d'accord sur cette proposition. La CTC devrait aller dans le sens des parties concernées en votant rapidement l'étude proposée.

Un commissaire du Parti socialiste relève que le Canton, la Confédération et une fondation sont prêts à mettre de l'argent dans le projet. Les incertitudes proviennent de la CGN. Or, cette dernière a affirmé qu'elle était favorable à l'étude de trois variantes. D'autre part, la CTC n'a pas les compétences d'étudier la faisabilité de ces propositions. Il faut laisser cette mission aux experts qui seront mandatés. Une ligne commune commence enfin à se dessiner entre les différentes

parties concernées, la CTC devrait aller de l'avant. Le Parti socialiste invite donc la commission à voter le projet avec un amendement qu'il présentera.

Un commissaire du Parti socialiste propose d'ajouter à l'article premier du projet de délibération l'amendement suivant: «les variantes étudiées devront garantir l'exploitation des bateaux Belle Epoque de la CGN dans la petite rade».

Un commissaire d'Ensemble à gauche conseille à la commission de demander l'audition de la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS). La passerelle de M. Dupraz ne peut pas être accolée au pont sans poser plusieurs problèmes de visibilité. Tout d'abord, le mur longitudinal bloquera la vue des automobilistes sur le paysage. Ensuite, du côté rade, les passants ne pourront plus voir le pont. Par ailleurs, le choix de cette passerelle implique la mise en place de pieux à plusieurs endroits du lac. Ces différents éléments vont défigurer la rade, raison pour laquelle la Ville devrait abandonner le projet. Il est préférable de choisir un projet qui convienne à l'ensemble des usagers de la rade. En l'état, le vote de la passerelle va certainement déboucher sur un référendum.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois ne comprend pas pourquoi la Ville devrait étudier trois variantes alors qu'une seule convient à la CGN. Il est également important de savoir si la fondation est prête à financer un autre projet de passerelle.

Le président estime que cette question sera certainement abordée au moment du crédit de réalisation.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre tient à rappeler le cas du MAH qui a fait l'objet d'un référendum parce que la commission n'avait pas pris le temps de recevoir toutes les informations. Au vu des propos de ce soir, la CTC devrait décider d'abandonner la passerelle de M. Dupraz qui n'est pas adaptée à une implantation parallèle au pont. Il serait plus judicieux de choisir un autre architecte pour réaliser le projet. Devant l'incertitude actuelle, il propose l'audition de M. Olivier-Georges Burri afin de déterminer si un changement de mandataire est possible.

Un commissaire du Parti libéral-radical tient à rappeler que M. Mermoud est également un politicien aguerri. Au lieu de s'en tenir à ses propos, la commission devrait lire le procès-verbal de la séance mentionnée par M. Pagani. Comme cela a été dit, la CGN a accepté l'étude des trois variantes, y compris celle de départ. Le Parti libéral-radical invite donc la commission à attendre ce procès-verbal avant de discuter de l'amendement du Parti socialiste.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande si la commission pourrait entendre M. Dupraz afin d'avoir son avis sur les modifications de son projet.

Le président rappelle que la commission a déjà reçu M. Dupraz deux fois sur ce projet.

Une commissaire du groupe des Verts souligne que la passerelle doit être réalisée en 2025 pour pouvoir bénéficier d'une aide fédérale. A ce stade, la commission pourrait demander l'avis de Patrimoine Suisse sur les trois variantes. Elle maintient donc sa proposition d'auditionner des représentants de Patrimoine Suisse.

Le président précise que cette audition a déjà été approuvée.

Un commissaire du Parti socialiste s'oppose à l'audition de la CMNS à ce stade car il s'agit d'un organe consultatif. Quant à l'audition de M. Dupraz, il serait pertinent d'attendre le procès-verbal pour en décider.

Finalement le président met au vote la demande de recevoir le procès-verbal de la dernière séance Etat-Ville-CGN: la commission approuve cette demande à l'unanimité.

Un commissaire d'Ensemble à gauche retire la proposition d'auditionner la CMNS.

Une commissaire du Parti socialiste demande le gel des auditions, sauf celle de Patrimoine Suisse, avant de prendre connaissance du procès-verbal.

Un autre commissaire du Parti libéral-radical estime que l'audition de M. Burri est utile pour les prochains projets étudiés par la commission.

Le président met au vote le gel des auditions, sauf celle de Patrimoine Suisse, avant de prendre connaissance du procès-verbal.

Par 10 non (2 EàG, 2 MCG, 3 PLR, 1 PDC, 1 UDC, 1 Ve) contre 4 oui (S), la proposition est refusée.

Le président met au vote l'audition de M. Burri.

L'audition de M. Burri est acceptée à l'unanimité.

Le président met au vote l'audition de M. Dupraz.

Par 9 non (3 S, 2 PLR, 2 PDC, 2 EàG) contre 2 oui (MCG) et 1 abstention (UDC), l'audition est refusée.

Séance du 23 janvier 2019

Audition de M^me^ Pauline Nerfin, historienne de l'architecture, de M. Giorgio Bello, architecte et de M. Bernard Zumthor, historien, de Patrimoine Suisse Genève

Questions-réponses

Un commissaire demande si, dans l'état du projet, une passerelle de style moderne n'est pas déplacée par rapport au style plus classique de la rade, qui est un symbole touristique qui pourrait être classé.

M^me^ Nerfin commence par une précision: il n'y a pas de projet de classer la rade, qui est au bénéfice d'un plan de site depuis 1976, ré-amendé en 1993, et qui vient d'être ré-entériné par la CMNS au début de 2019. Ce plan de site prévoit tous les immeubles qui doivent être maintenus et ceux qui peuvent être remplacés au travers de directives très précises. Ce plan de site concerne également tous les édicules se trouvant sur la rade et sous protection. Par contre, ce plan de site n'empêche pas de nouvelles constructions, comme une passerelle, pour autant qu'elles respectent l'harmonie et la beauté paysagère du site.

M. Zumthor souhaite ajouter en préambule que la commission leur demande de se prononcer sur le projet lauréat du concours à propos duquel Patrimoine Suisse n'a reçu aucun des documents demandés à ce jour. Ils sont donc contraints de se baser sur ce qui est disponible sur Internet ou dans les médias, ce qui n'est pas considéré comme un projet abouti, mais uniquement un résultat d'un concours d'architecture.

Afin d'aider les auditionnés le président résume la problématique que ce projet de délibération pose à la commission. La question fondamentale est de savoir si la passerelle en diagonale peut être conservée car la CGN est contre et forcerait le déplacement des débarcadères.

La solution la moins coûteuse et la plus pratique pour les piétons serait une passerelle parallèle ou accolée au pont actuel. De ce fait, il demande si cela poserait un problème à Patrimoine Suisse, puisque la construction de cette passerelle cacherait l'une des faces du pont.

M. Zumthor répond que, comme mentionné dans son préambule, il ne leur sera possible de se prononcer qu'à partir du moment où ils auront reçu un projet, au sens de ce qu'est un projet d'architecture comprenant des coupes, des élévations, des perspectives et des photomontages. En l'état actuel, et sur la base des seuls et uniques documents consultables sur Internet, Patrimoine Suisse n'est pas en mesure de répondre à cette question de manière pertinente sous l'angle patrimonial.

Un commissaire fait part de son étonnement dans cette affaire car cinquante et un projets ont été déposés dont un seul a été retenu. Après les débats en commission tout semblait en ordre pour qu'un crédit de deux millions de francs soit voté afin de faire la pré-étude. Or c'est lors d'une séance du Municipal que des problèmes surviennent car on apprend que les gros bateaux de la CGN ne pourraient plus tourner et qu'ils avaient informé le département concerné. Il demande ensuite aux auditionnés s'ils n'ont vraiment reçu aucune information à ce sujet.

M. Zumthor confirme et ajoute que le crédit doit financer une pré-étude. Alors seulement Patrimoine Suisse pourra se prononcer.

Mme Nerfin ajoute avoir demandé au DCA un dossier par voie postale. Or, à ce jour rien n'a été reçu. Il est donc impossible de donner un avis, favorable ou non.

Le président comprend le problème et souligne son étonnement quant au manque desdits documents. Il a, pendant deux semaines, échangé à ce sujet avec le département pour que des documents soient envoyés et constate avec tristesse que ce n'est pas fait.

M. Bello souligne qu'il est nécessaire de passer par l'étape d'une étude ou pré-étude, qui se penche sur la faisabilité du projet ou sa remise en question, ou des variantes. Une fois que cette étude sera menée, une discussion avec Patrimoine Suisse pourra prendre place au sujet du projet.

Le président rappelle que les auditionnés sont présents car la majorité de la commission a trouvé pertinent d'écouter l'opinion que Patrimoine Suisse pouvait avoir sur le sujet.

Une commissaire demande aux auditionnés s'ils ont déjà pris connaissance d'une image représentant le projet.

M. Zumthor répond négativement et réitère que les seules images du projet sont celles du concours telles que présentées sur le site de la Ville ou dans la presse.

La même commissaire trouve le geste architectural du projet assez beau, même s'il empêche les bateaux Belle Epoque de la CGN de manœuvrer. Par contre, elle demande si le mur prévu dans le projet, d'une hauteur d'un mètre cinquante-six, pour favoriser les piétons, ne risque pas d'être dégradé, par des tags par exemple, et s'il ne risque pas d'empêcher les automobilistes et autres usagers de profiter de la vue qu'ils ont en ce moment, en amont comme en aval. Finalement, elle demande si les piétons auront toujours la possibilité de voir l'île Rousseau sans monter sur le banc tel que présenté sur l'image. Dès lors, ce projet, avec ce mur, peut-il être considéré comme une atteinte au patrimoine genevois?

Mme Nerfin se demande s'il y avait une raison technique dans le choix de cette passerelle en biais ou s'il s'agissait simplement d'un geste architectural. Elle ajoute qu'en tant que spécialistes du patrimoine, l'avis est habituellement éviter

ces gestes, en particulier dans les zones patrimoniales, et de préférer des constructions plus sobres respectant l'œuvre déjà en place. Cela étant, il arrive qu'un geste puisse compléter ou mettre en valeur une œuvre patrimoniale, dès lors il est impossible d'imposer une vision dogmatique. Pour revenir plus spécifiquement aux questions sur la vue, l'étude du projet permettra d'apporter une réponse. L'image mise à disposition et la hauteur donnée du parapet ne permettent pas, en l'état, de se prononcer. M^me^ Nerfin imagine cependant qu'il y aura effectivement une favorisation de la mobilité douce, bien qu'impliquant une réduction de la visibilité en direction du bras du Rhône.

La même commissaire demande ce qu'il en sera, hypothétiquement, pour les automobilistes.

M. Zumthor répond qu'en ce qui concerne la vue du paysage de la rade par les automobilistes, ceux-ci sont censés se concentrer sur la route. Par contre, il ajoute que cette réflexion peut également s'appliquer à l'amont. Dans les documents trouvés sur Internet, il y a un photomontage permettant de comparer la transparence actuelle du garde-corps et une ligne blanche qui indique une contradiction avec la situation actuelle. Il y a là un fort contraste avec la vue actuelle de la rade lorsque l'on s'approche par le lac. Cet élément a toute son importance, puisqu'il est, entre autres, lié à la vue offerte par les bateaux aux touristes.

M. Bello explique que cette question doit être l'objet d'une discussion entre le maître d'ouvrage et le concepteur-architecte. Ce point peut notamment être traité au cours de l'étude, tout comme l'accroche de la passerelle de chaque côté ou les gabarits car tous ces éléments sont importants pour créer l'harmonie entre l'ouvrage projeté et le contexte. Ces questions sont pertinentes, mais en l'état elles sont insuffisantes pour donner une opinion: l'image mise à disposition ne représente que les prémisses d'une idée. Il est nécessaire d'avoir une réflexion plus approfondie et de traiter toutes ces questions avec ceux qui devront réaliser le projet. M. Bello souligne qu'il ne s'agit pas d'une réponse, bien que les questions posées puissent entrer dans la prise en considération du patrimoine car il n'y a pas de faux ou de juste, mais la question de la hauteur du mur, par exemple, doit effectivement se poser afin que la vue ne soit pas supprimée.

Une commissaire tient à relever que le crédit d'étude est un crédit destiné à l'étude de la solution lauréat du concours, qui est la passerelle en diagonale, pas trois variantes.

Elle note qu'il n'y a qu'un projet mentionné dans le projet de délibération.

Le président explique que ce dernier peut être modifié pour refléter la prise en compte des trois variantes.

La même commissaire se demande s'il est correct de comprendre qu'il faut faire l'étude des trois variantes avant de pouvoir solliciter à nouveau Patrimoine

Suisse. Car d'autres auditions, dont celle de la CGN, indiquent qu'il est nécessaire selon le projet actuel de déplacer les débarcadères, ce qui serait très onéreux.

Mme Nerfin répond qu'à sa connaissance, le coût du déplacement des débarcadères s'élèverait à un demi-million, un montant qui ne semble pas être trop élevé par rapport au coût total du projet.

Mme Nerfin demande une précision à propos des variantes du lauréat car le deuxième prix du concours proposait justement une variante en parallèle.

Le président souligne que c'est une excellente question qui sera abordée par la suite.

Un commissaire précise que selon lui M. Pagani a répondu, le 16 novembre 2018, dans un courrier adressé à la CGN de la manière suivante: «A cet effet l'étude comprendra l'évaluation et la faisabilité de trois variantes d'implantations de la passerelle, une en parallèle au pont, une selon le résultat du concours et la troisième intermédiaire. Les adaptations éventuelles des débarcadères et points d'accroche de la CGN en fonction des différentes variantes, toutes les mesures en vue d'assurer les conditions de sécurité nécessaires tant pour les bateaux de la CGN et de leurs passagers que pour la passerelle et pour les usagers de cette dernière, les études GEOS concernant les manœuvres des bateaux, qui serviront de base pour les études d'implantation sont prises en compte, les propositions concernant les moyens annexes, moteurs de propulsion, remorqueurs, etc., sont abandonnées car non pertinentes, la CGN sera intégrée aux études dans les groupes de travail technique afin de pouvoir suivre le dossier.» Il poursuit en déduisant qu'il y a une assurance donnée par le département.

Le président rappelle que cette assurance avait justement été demandée par la commission. Car avec les amendements, il est possible de choisir une variante ou d'en mettre plusieurs.

Mme Nerfin tient à relever qu'en regardant les documents publics, il est compréhensible que lors du lancement du concours, les architectes pouvaient choisir trois ou quatre variantes et relève l'absurdité d'une démarche où il faudrait étudier des autres variations alors qu'un projet lauréat a été sélectionné.

Le président abonde en ce sens, ce qui peut créer de nombreux problèmes juridiques, à cause d'un cahier des charges qui n'a pas été suffisamment bien défini au préalable. Tous ces problèmes génèrent des coûts que la Ville aura à supporter.

M. Bello ajoute que Patrimoine Suisse n'a pas été consulté, ni invité à y prendre part. Si cela avait été le cas, les réflexions sur l'impact patrimonial du projet auraient pu débuter plus tôt.

Mme Nerfin continue en disant que s'ils avaient été consultés en amont, il aurait été éventuellement possible de favoriser un projet comportant une passerelle parallèle pour rester dans la même dynamique.

Une commissaire tient à résumer la problématique: la passerelle n'était pas censée gêner les bateaux et des tests auraient été conduits avec l'aide d'un capitaine des bateaux Belle Epoque. Or, lorsque la CGN a été auditionnée, il est apparu qu'avec ce projet de passerelle, ces mêmes bateaux ne pourraient plus manœuvrer dans la petite rade. De surcroît, il n'est pas possible de déplacer facilement les débarcadères. Elle demande alors si c'est Patrimoine Suisse qui est consulté ou si c'est Patrimoine Suisse qui fait la démarche de consulter lorsqu'il est mis au courant d'un projet afin de donner un avis.

M. Zumthor répond qu'il y a une composante hasardeuse: dans certains projets, Patrimoine Suisse est consulté très en amont, alors que dans d'autres projets, ce qui est malheureusement la majorité des cas, il y a une prise de connaissance tardive lors de la publication de la demande d'autorisation de construire dans la *Feuille d'avis officielle (FAO)*. Dans le second cas et lorsque le projet est considéré comme une atteinte grave au patrimoine, il est nécessaire de lancer des recours en justice, ce qui coûte cher à tout le monde, en argent comme en temps.

Après avoir entendu toutes ses réponses la même commissaire trouve que toute cette affaire est un «mauvais sketch». Elle ajoute même pour confirmer ses propos que le lauréat serait également celui qui pourrait réaliser le projet alors qu'il n'est pas conforme.

Finalement elle se demande s'il est fréquent que le projet primé ne puisse pas être réalisé et qu'un autre soit choisi.

M. Zumthor dit qu'il y a deux réponses à cette question. Lors d'un concours de projets, les règles de la SIA engagent le maître de l'ouvrage à réaliser le projet. En revanche, un concours d'idées ne suppose aucun engagement. Il ajoute que, même si ce n'est pas formulé dans le cahier des charges, le participant au concours doit alors se renseigner pour savoir si des dispositions de protection existent, tel un plan de site ou une situation de classement. Normalement, si c'est le cas et que le participant n'en tient pas compte, alors le projet peut ne pas être retenu. M. Zumthor donne à cet effet l'exemple du MAH, où le lauréat n'avait pas respecté le cahier des charges et avait néanmoins été retenu.

M. Bello rappelle que lors d'un concours, la norme SIA 142 Règlement des concours d'architecture et d'ingénierie fait foi. Autrement, les règles du concours mentionnent généralement que le lauréat sera le réalisateur du projet. Si cela n'est pas spécifié, il devrait y être alors mentionné que le maître d'ouvrage a le droit de mandater quelqu'un d'autre que le lauréat du concours. S'il est nécessaire de réétudier la solution retenue au concours à cause d'un problème ultérieur et que d'autres versions doivent être présentées, le bon sens implique généralement que le lauréat devrait être celui qui réalisera ces nouveaux travaux ou nouvelles études.

Le président repose la question, car la réponse est primordiale. Dans le cas où il faut faire une passerelle parallèle, alors qu'aujourd'hui la passerelle est de biais,

cela change complètement le projet. Est-ce qu'il est possible de se baser là-dessus pour refaire un concours et quitter le concours actuel?

M. Bello ne peut pas répondre directement. Selon lui, si tel devait être le cas, le risque (légitime) est que le lauréat réagisse à cette décision. Il rappelle qu'il n'a pas la réponse à cette question, puisqu'elle entraîne aussi un aspect légal, mais il pense que le maître d'ouvrage aurait la possibilité de trancher.

Mme Nerfin souhaite compléter cette réponse par un rappel historique. Dès la fin du XIXe siècle et pendant plusieurs décennies, il y a eu énormément de concours architecturaux à destination publique comme privée. Les bureaux d'architectes pouvaient proposer plusieurs projets au même concours, ce qui pouvait occasionner des situations où une même agence pouvait décrocher le premier, le deuxième et le troisième prix. Mais, à cette époque, le lauréat n'était pas forcément le réalisateur du projet, ce qui a soulevé de nombreux problèmes. Ce n'est qu'avec la professionnalisation du métier d'architecte que des règlements plus contraignants sont apparus.

A la question de savoir s'il est possible d'annuler un concours et d'en faire un nouveau qui, dans son cahier des charges, instaure une passerelle parallèle, Mme Nerfin ne peut se prononcer. Un avis de droit est nécessaire.

Le président compare le fait de casser le concours à casser un contrat et comprend le besoin d'un avis de droit.

Un commissaire se demande s'il est juste de comprendre que le problème est d'ordre juridique et que l'on s'approche d'une passerelle parallèle, car il est obligatoire de prendre en compte les recommandations de la CGN et du patrimoine vivant qui précisent qu'il ne faudrait pas que cette rade soit impactée par des gestes architecturaux. M. Bello répond qu'ils ne se sont pas prononcés sur la solution, n'ayant pas tous les éléments qui seraient nécessaires à cet effet. Cela ne signifie pas que la solution en biais ou en parallèle ne peut être acceptée.

Le même commissaire relève que la démarche actuelle est une étude de faisabilité. Il demande si, dans le cas où la solution demandée dans l'étude était de concevoir une nouvelle solution par une passerelle parallèle au pont du Mont-Blanc, il se pourrait que les autres participants puissent contester le résultat du concours.

M. Bello confirme qu'il pourrait y avoir une réaction de contestation de la part des autres participants, notamment par ceux qui avaient envisagé déjà cette solution lors du concours, mais qui n'ont pas été retenus.

Le commissaire poursuit et rappelle alors que l'idée du magistrat était de confier la facture d'une passerelle parallèle au lauréat du concours.

Le président tient à relever que ce serait injuste vis-à-vis des autres participants qui proposaient un projet où la passerelle était parallèle puisque cela changerait

complètement le geste architectural. Il demande aux commissaires de ne pas revenir sur ce sujet.

Un commissaire demande quelle est, pour les auditionnés, l'importance des bateaux dans la rade.

M. Zumthor répond que trois bateaux sont classés, ce qui en soi constitue une réponse. En conséquence, il serait dommage d'ancrer à Versoix ou ailleurs ces navires qui participent du paysage lacustre, surtout qu'avec la construction de la plage, la rade va connaître une animation grandissante. Selon lui, si la CGN annonce que le déplacement des débarcadères n'est pas ou difficilement envisageable, il s'agit d'un argument important.

Un commissaire souhaite savoir lorsqu'il y a un ouvrage qui est classé, comme le pont, s'il y a des critères clairement définis ou si l'appréciation d'un nouvel ouvrage se fait en fonction de chaque cas.

M. Zumthor répond qu'en matière de conservation du patrimoine, chaque cas est particulier. Le pont remplit une fonction paysagère importante et particulière, puisqu'il est le fond de la rade et de ce fait participe d'une image paysagère extrêmement importante. Les critères d'appréciation d'un nouveau projet vont devoir émerger à partir d'une analyse des spécificités propres au site. La liste de ces critères est longue et fait partie de l'étude.

Le même commissaire revient sur le sujet des bateaux, en particulier ceux qui sont classés. Puisque leur amarrage devient difficile, faut-il selon les critères de la rade que les bateaux y soient amarrés ou peuvent-ils se trouver à l'extérieur de celle-ci?

M. Zumthor répond que les bateaux sont par définition mobiles et pourraient être amarrés à l'extérieur. La réponse dépendra des exigences techniques et des besoins de maintenance.

Le commissaire se demande alors si, dans le cas où la passerelle doit se trouver au minimum à quinze mètres du pont du Mont-Blanc, les bateaux perdront leur place dans la rade.

M. Bello rappelle que les auditionnés n'ont pas la possibilité de répondre à cette question. N'étant pas des spécialistes de la navigation, ils ne peuvent pas imaginer ou donner des renseignements sur la manière dont les bateaux doivent naviguer dans la rade. La réponse nécessite un approfondissement.

M[me] Nerfin ajoute que la conservation du patrimoine est ouverte au compromis.

En jugeant de l'importance du pont et des débarcadères, il n'est pas aisé de donner un ordre de préséance. Une solution intermédiaire peut être trouvée.

Un commissaire se demande comment il se fait que les milieux de la sauvegarde du patrimoine aient été oubliés, en particulier sur un projet de cette importance, et si c'est récurrent.

M. Bello n'a pas de réponse à donner à ce sujet. Il ne peut qu'espérer qu'à l'avenir les milieux du patrimoine seront consultés de manière plus systématique et surtout en amont d'un tel processus.

Le même commissaire demande si la conservation du patrimoine n'avait pas été consultée, aurait-elle eu la possibilité de bloquer le projet de construction?

Mme Nerfin répond que c'est absolument possible, en faisant usage de tous les moyens juridiques évoqués auparavant, tels que des recours qui peuvent aller jusqu'au Tribunal fédéral. Cela arrive d'ailleurs souvent, même si Patrimoine Suisse Genève ne gagne pas tout le temps. Patrimoine Suisse Genève est composée de huit cents membres (sur Genève), tous bénévoles sauf une secrétaire à mi-temps. Dès lors, ils n'ont pas la possibilité de suivre tous les projets en cours. Il y a des bénévoles qui épluchent la *FAO*, qui vont au département et étudient tout ce qui peut porter atteinte au patrimoine. Dès lors, il y a des délais de recours, des demandes pour être intégrées en aval. Mais il est récurrent que Patrimoine Suisse arrive lorsqu'un projet est sur le point d'être autorisé et doive le bloquer. Il leur est souvent fait le reproche d'arriver trop tard, ce à quoi ils répondent qu'ils préféreraient être mis au courant en amont des projets.

Un commissaire se demande quelle est la pertinence d'une passerelle moderne et détachée du pont du Mont-Blanc, alors que la rade a un style classique et si le projet ne viendrait pas dénaturer l'harmonie de l'endroit.

Mme Nerfin commence par une précision terminologique: à la place d'un style moderne, qui est le courant qui régnait entre les années trente et soixante, la passerelle serait dans un style contemporain. Pour en revenir à la question posée, Patrimoine Suisse défend l'architecture de qualité, quelle que soit son époque. Ils ne sont pas opposés à un mélange des styles architecturaux tant que la construction est de qualité et que cela ne dénature pas l'œuvre actuelle.

Le même commissaire comprend la position des auditionnés ainsi que l'importance d'inclure la sauvegarde du patrimoine en amont des projets afin d'éviter les pertes de temps et de fonds par la suite. Il recommande de prendre une position suffisamment large sur ce qui définit la rade car selon lui, il est relativement facile d'élargir le pont tout en produisant une œuvre de qualité, au lieu de construire une passerelle qui n'a pas sa place dans l'environnement de la rade.

Un commissaire souligne l'importance des documents manquants pour que Patrimoine Suisse puisse se prononcer sur ce projet. Il relève également que, sauf erreur de sa part, le lauréat a été nommé en mai 2012, autrement dit il y a quasiment sept ans.

Enfin, si la CGN est incontournable, il demande pourquoi il faudrait voter un crédit d'étude de deux millions pour étudier trois projets.

Mme Nerfin répond qu'ils ont demandé au département des constructions de la Ville de leur envoyer lesdits documents. A propos du long délai depuis la nomination du lauréat, elle avance que c'est normal dans les projets d'architecture tels que celui-ci. Quant au troisième point, Mme Nerfin ne voit pas vraiment comment y répondre, cela ne concernant pas les compétences de Patrimoine Suisse.

Mme Nerfin rappelle que c'est justement ce qui les ennuie, car ils n'ont pas de projet précis sur lequel se prononcer.

M. Zumthor ajoute qu'ils ne pourront se prononcer qu'une fois que l'étude sera faite.

Le président comprend cela et espère que la Ville de Genève invitera la protection du patrimoine à prendre part aux discussions en amont de l'étude. Il remercie ensuite les auditionnés pour être venus et avoir répondu aux questions de la commission.

Audition de Mme Isabelle Charollais, codirectrice du DCA

Le président annonce que la commission souhaite connaître son appréciation du concours ainsi que découvrir s'il peut être cassé, puisqu'il ne s'agit pas d'un concours d'idées, mais d'un concours de projets où la Ville s'était engagée à faire construire le projet par le gagnant du concours. Or, il apparaît maintenant que le projet tel qu'il est présenté n'est pas réalisable car il cause des problèmes vis-à-vis de la CGN et d'autres intervenants.

De plus, selon la commission, une passerelle parallèle pourrait être plus à propos.

Dès lors, quel est le niveau de souplesse du contrat qui lie la Ville au bureau d'architecte? Aussi, dans le cas où la passerelle serait construite de manière parallèle, d'autres candidats ayant proposé un projet avec une passerelle parallèle pourraient-ils s'opposer à cette décision? Tout cela laisse la commission dans un brouillard juridique, raison pour laquelle Mme Belamonte avait été invitée à se faire auditionner. Cette dernière s'étant désistée, la commission reçoit Mme Charollais car, ayant participé à de nombreux concours, elle pourrait apporter des réponses aux questions des commissaires. Il lui est demandé son avis de professionnelle du domaine, malgré que son point de vue puisse être légèrement biaisé par l'envie de défendre son département.

Mme Charollais comprend parfaitement et répond en deux temps à la question posée.

Pour elle, le contexte est éminemment juridique, non seulement du point de vue de la propriété intellectuelle mais également à propos de la réglementation sur les concours. De manière claire, tant du point de vue des marchés publics que de la réglementation sur les concours, le lancement d'un concours d'architecture est un engagement de la part du maître de l'ouvrage vis-à-vis du futur lauréat de réaliser l'ouvrage tel que proposé, sous réserve de certaines conditions. Il peut par exemple y avoir des conditions financières, notamment liées au fait qu'il faut obtenir un crédit de construction et/ou un crédit d'étude.

Du point de vue de la relation entre les marchés publics et les concours, il faut être aussi très clair: un concours SIA, conforme à la réglementation, n'est pas une voie d'adjudication selon une procédure ouverte, au sens des marchés publics, mais une permission d'octroyer un mandat de gré à gré au lauréat, à la suite du concours.

C'est-à-dire que du point de vue juridique, c'est une des voies dérogatoires qui permet d'octroyer un mandat de gré à gré. Donc une fois qu'un concours a été organisé, on se trouve dans le cas de l'octroi d'un mandat de gré à gré où le maître d'ouvrage est libre de négocier un contrat avec le lauréat du concours au même titre que s'il s'agissait, et c'est l'une des voies dérogatoires, d'un mandat et d'un marché qui est inférieur au montant qui impose soit de l'invitation, soit une ouverture publique mais le fait que le concours ait été ouvert publiquement à tout un chacun qui souhaite participer constitue une manière de concurrence ouverte qui permet ensuite d'octroyer de gré à gré. Cela implique qu'une des conditions est l'accord sur la négociation du contrat. S'il n'y a pas de possibilité de s'accorder sur la négociation d'un contrat, alors il est possible de ne pas accorder un mandat. Pour cette raison, les cahiers des charges des concours sont déjà très cadrés par rapport aux conditions des contrats futurs, pour se prémunir contre l'absence d'un accord sur le contrat. Ce cas n'est jamais arrivé. La publication annuelle des tarifs maximaux de la Ville de Genève, notamment, permet de fixer une limite au montant que les mandataires peuvent fixer, en fonction de ce que le Conseil administratif accepte. Ce cadre permet une certaine souplesse, puisque le concours rend le maître d'ouvrage captif du mandataire.

Pour ce qui est de la possibilité d'interrompre un mandat, comme ce que disait un professeur de droit en expliquant le droit des marchés publics, «la décision d'adjudication, qui équivaut à la décision du jury d'attribuer un mandat, c'est comme un contrat de mariage: ça n'oblige pas de conclure, mais ça interdit de conclure ailleurs». Tel est l'effet d'une décision administrative d'adjudication, les parties sont liées, sauf circonstances particulières. Les circonstances particulières peuvent être:

– un changement notable du programme;
– un changement notable du site;
– un changement notable du client.

Ces changements sont considérés comme des éléments objectifs par des tribunaux qui permettent de délier un client de son mandataire. Dans le cas qui occupe la commission, le simple fait de faire une passerelle un peu plus ou un peu moins droite par le même client au même endroit semble un peu léger, selon son avis.

En ce qui concerne la possibilité de faire faire un autre projet au lauréat du concours, il s'agirait d'une zone grise. Dans de nombreux concours de la Ville ou de nombreux autres acteurs publics, il y a toujours une évolution du projet dans le cadre des études. Par contre, il est extrêmement subjectif de décider quand un projet en devient un autre suite à des modifications. Pour ce qui est de la passerelle, au vu du nombre de candidats et de la variété des projets qui ont été soumis au concours il est fort possible qu'une variation du lauréat en une version parallèle puisse ressembler au projet de l'un des autres candidats, qui pourrait trouver injuste de choisir un candidat pour faire le projet d'un autre. Pour cette raison, la situation est assez délicate. Elle ajoute qu'une notion de temps est à prendre en compte, dans le sens où si rien ne devait se passer pendant un certain nombre d'années qu'elle ne peut estimer, le gagnant ne pourrait plus se prévaloir d'un droit de conduire le projet.

En conclusion, elle ne voit pas quels seraient les éléments objectifs qui permettraient aujourd'hui de se séparer du mandataire choisi par le jury suite au concours. Il s'agit cependant de pistes qui devraient être explorées si tel était le souhait de la commission ou du Conseil municipal. Elle ajoute que pour débloquer le projet, outre la voie juridique, il existe aussi la voie «simple», qui consiste à aller discuter avec le mandataire.

Questions-réponses

Un commissaire relève que la commission n'a pas la publication du concours et qu'il serait bon que le document soit disponible. Par contre, il possède le rapport du concours qui mentionne en page 13: «Fort de tout ce constat, le jury a été convaincu que le projet N° 46 désigné à l'unanimité au premier rang du premier prix possède toutes les qualités et potentialités qui lui permettent de répondre aux attentes du maître d'ouvrage. A l'unanimité, le jury recommande donc au maître d'ouvrage d'attribuer le mandat d'étude et de réalisation du projet au bureau de mandataire promoteur du projet.» Il y voit donc une recommandation plutôt qu'une obligation juridique de choisir le premier prix pour réaliser ensuite l'ouvrage.

M[me] Charollais précise que l'obligation juridique d'attribuer le mandat au lauréat découle de la procédure elle-même alors que la recommandation porte sur le choix parmi toutes les propositions. Le jury recommande une sélection mais l'obligation provient du processus en lui-même. A l'inverse, au plan juridique, le jury n'a pas la possibilité d'obliger un maître d'ouvrage à faire quelque chose. Il a un rôle d'expert qui conseille et recommande.

Le président reformule simplement en disant que le jury recommande au maître d'ouvrage le lauréat, mais le contrat est le concours en lui-même.

Mme Charollais confirme que c'est exactement cela.

Le même commissaire demande des explications quant à la modification du projet de la passerelle du point de vue du nombre de piliers. Le projet initial proposait de n'avoir qu'un seul pilier alors qu'une modification suite à une concertation avec la CGN nécessite d'en mettre un tous les cinquante ou cent mètres. Il demande si cette modification est suffisante pour rompre le contrat.

Mme Charollais explique qu'il ne s'agirait pas de rompre le contrat mais de changer le projet. Dès lors, il y a un retour à la question initiale, à savoir s'il est possible de mandater un candidat pour réaliser un autre projet ou le projet d'un autre.

Un commissaire voudrait savoir s'il est juste de comprendre que le crédit d'étude de deux millions qui est demandé par le projet de délibération ne servira qu'à l'étude de la passerelle biaisée. Si tel est le cas, cela va à l'encontre de ce que disait M. Pagani, à savoir que le crédit pourrait être utilisé pour étudier ce projet, une passerelle parallèle ou une solution intermédiaire. De plus, si rien ne peut être fait, dans ce cas il suffirait de ne pas voter le crédit pour bloquer le projet. Il continue en relevant qu'un concours correspond à une collection de «happy few» qui choisissent un projet qui leur plaît alors que ceux qui doivent fournir les fonds par la suite n'ont que le droit de se taire et d'ouvrir le portefeuille. De ce fait, le fonctionnement d'après un concours semble injuste.

Mme Charollais ne peut se prononcer sur ce qu'a dit M. Pagani. Sur le lauréat du concours, entre le projet lauréat qui fait l'objet d'un certain nombre d'heures par les candidats qui y répondent qui est forcément réduit par rapport à toutes les heures qu'il faut investir pour développer un projet complet, il y a une évolution possible. Des variantes sont possibles, tant que l'on reste dans la logique des principes fondamentaux du projet initial. Ces principes sont une passerelle avec un pilier et qui accuse un certain biais. La marge de manœuvre sur toutes les caractéristiques est évidemment à développer.

Sur la question de savoir ce qu'il reste à faire, elle confirme qu'il est possible d'étudier des variantes et de trouver une formule qui réponde aux critères de la CGN dans le cadre des principes généraux du projet. Selon elle, une telle variante est possible.

Un commissaire se demande ce qu'il se passe si le projet choisi par le concours n'est pas réalisable, ce qui semble être le cas, puisque la passerelle gênerait les trois bateaux classés monuments historiques et qui doivent être maintenus dans la rade du fait de l'attrait touristique.

Mme Charollais répond que si ce n'est pas réalisable, il faut abandonner le projet, et pour ce faire, il faut avoir des motifs démontrables. Or, l'étude n'ayant

pas été conduite, Mme Charollais ne peut pas se prononcer sur la «réalisabilité» du projet. De plus, elle ajoute que dans la majorité des cas, les projets sont réalisables. Il faut cependant savoir à quel prix. Un projet peut être jugé irréalisable financièrement, techniquement ou juridiquement, mais pour arriver à cette conclusion, il est nécessaire d'avoir un projet, et pour ce faire il faut l'étudier.

Une commissaire pense que de pouvoir définir à partir de quel moment une variation transforme un projet en un autre constitue le nœud du problème. En conséquence, elle souhaite savoir s'il est possible que le mandataire, voyant son projet complètement modifié, puisse choisir de rompre le lien qu'il a avec la Ville suite au concours.

Mme Charollais commence par dire que le risque d'opposition, venant de plusieurs parties, existe dans tous les projets. Il est impossible de lister et de mettre d'accord au préalable tous les opposants imaginables à une partie du projet ou à son entièreté, avant même d'avoir finalisé le projet. De plus, lors de travaux dans un environnement comme celui de la rade, il y aura toujours plusieurs parties qui devront être prises en compte.

La même commissaire redemande s'il y a un risque que le mandataire se rétracte suite à des modifications trop importantes de son projet.

Mme Charollais ne sait pas. Il s'agit d'un sujet qui doit se discuter avec le mandataire. La question est de savoir si la Ville peut le mandater pour étudier son projet au travers de toutes les difficultés ou si la Ville le mandate pour faire autre chose. Ce choix est limité dans le temps car l'aide financière risque de disparaître si le projet ne se concrétise pas.

Mme Charollais confirme ce point: passé une certaine deadline, la subvention ne sera plus disponible. Ne souhaitant pas induire la commission en erreur, elle ne peut pas dater cette limite, ne la connaissant pas par cœur. Elle propose néanmoins de transmettre l'information à la commission lorsqu'elle aura retrouvé la date précise.

Un commissaire explique qu'il a bien compris qu'il arrive régulièrement que l'on demande au mandataire de réviser un projet. Dès lors, l'évaluation qui a été faite par la CGN devient une contrainte supplémentaire pour les mandataires.

Mme Charollais répond qu'il ne faut pas imposer de résultat final au projet du mandataire. L'objectif premier est d'avoir un projet qui obtient une autorisation et l'accord de la CGN. Les modifications nécessaires pour trouver une solution aux problèmes doivent être apportées par le mandataire. Tels sont les termes qui doivent se trouver dans un futur contrat.

Un commissaire demande s'il est possible de trouver une modification du projet que le lauréat accepte tout en restant suffisamment éloigné des autres

projets présentés au concours pour ne pas soulever d'opposition ou de contestation.

Mme Charollais répond que le projet peut être modifié, mais que les autres concurrents pourront tout de même contester l'évolution du projet, si le résultat final se rapproche trop de l'une ou l'autre des propositions faites dans le cadre du concours. Le but sera de proposer une modification suffisamment différente pour que le projet ne puisse être accusé de plagiat.

Le même commissaire dit à Mme Charollais que Patrimoine Suisse n'a rien reçu concernant le projet, alors que le concours a eu lieu en 2012. Tout en rappelant qu'il est conscient de l'impossibilité de mettre au courant tout le monde, il demande comment cela se fait que Patrimoine Suisse n'ait pas été associé au concours à l'origine.

Mme Charollais lui répond d'abord que puisque rien ne s'est encore passé depuis 2012 il est normal que Patrimoine Suisse n'ait pas encore reçu de documents sur le projet. Ensuite, les acteurs à buts idéaux, tel Patrimoine Suisse, ne sont habituellement pas inclus dans les jurys lors les concours. D'abord il est impossible de faire participer tous les acteurs proches ou éloignés, ce qui pose la question de savoir où fixer la limite. Pour ce qui est des concours, les groupes qui y sont toujours associés sont les représentants des habitants du secteur. Comme le secteur de la rade regroupe tout Genève, il n'y a pas eu de représentants des habitants dans le cadre de ce projet.

Le président demande si le fait de modifier la passerelle tout en conservant le geste architectural pourrait être accepté sans craindre d'opposition des autres participants au concours, même si la passerelle devait devenir parallèle.

Mme Charollais répond positivement. Le problème d'opposition est le produit de l'accumulation de modifications qui éloigneraient le projet final des caractéristiques principales du projet primé, ce qui reviendrait à construire un projet essentiellement différent.

Discussion et vote

Après le départ de Mme Charollais, le président propose aux commissaires de discuter et de voter sur le sujet le soir même.

Par 8 oui (2 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 4 S) contre 6 non (2 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 1 EàG) et 1 abstention (EàG), le vote est accepté.

Un commissaire d'Ensemble à gauche annonce que son groupe votera contre l'attribution du crédit. Déplacer la passerelle pour la mettre parallèle au pont

retire le principe de base de l'ouvrage et conserver le même architecte pour construire un projet différent est une mauvaise idée. De plus la CGN s'oppose à la construction du projet primé.

L'expérience démontre que les projets qui s'éternisent coûtent des sommes pharaoniques. Or, la CGN n'a pas été prise en compte lors du choix du projet, ce qui est une erreur qui aujourd'hui a un coût. Il propose d'assumer le prix de l'erreur qui a été commise, de choisir le second lauréat du concours, dont la réalisation serait moins chère, et d'aller de l'avant. Le mandataire a d'autres mandats dans le reste de la rade.

Passer encore des années de discussions entre des parties qui n'ont pas les mêmes objectifs ne fait aucun sens. Le même commissaire trouve qu'amender ne fait pas plus de sens, jugeant que le projet est mort-né.

Une commissaire du Parti libéral-radical annonce qu'elle ne s'exprime pas au nom de son groupe. Selon elle, le projet est appelé à évoluer de façon importante puisqu'il ne prenait pas divers paramètres en compte, comme le déplacement des navires de la CGN. Néanmoins, elle rappelle que le principe de la passerelle est de favoriser la mobilité douce et que la préoccupation actuelle est d'avoir un projet d'étude. Elle propose que des recommandations soient ajoutées pour que le projet évolue de telle façon à devenir possible tout en prenant en compte les besoins des diverses parties. Selon elle le projet n'est pas mort-né et le crédit d'étude devrait être voté afin de pouvoir aller de l'avant.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois annonce que son groupe ne votera pas le crédit.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien exprime qu'une majorité de personnes veulent avoir cette passerelle, il faudrait maintenant pouvoir avancer dans le projet par l'étude de faisabilité. Selon lui, les cabinets d'architectes sont plus que suffisamment équipés pour faire face au défi de l'étude et des modifications requises. De plus il rappelle que le temps commence à manquer pour profiter d'une subvention de la Confédération. Pour ces raisons, le Parti démocrate-chrétien vote oui, avec enthousiasme, cœur et conviction à l'attribution d'un crédit pour l'étude du projet.

Un autre commissaire du Parti libéral-radical annonce qu'il ne votera pas le crédit car il s'agit d'un projet mal élaboré dès le début. Le cahier des charges du concours permet aux projets présentés de construire dans le périmètre où voguent les bateaux. Aussi, le procès-verbal de la séance du 28 septembre 2012 au GCI mentionne que le cahier des charges du concours stipule qu' «il n'est pas demandé aux concurrents de garantir l'état de service de la passerelle suite à un choc de navire. En effet, sans atteindre la ruine de l'ouvrage, on peut considérer des déformations très importantes de la structure nécessitant une reconstruction partielle

ou totale des éléments touchés par l'accident.» Il trouve que cela est hallucinant et, bien qu'il ait compris que des modifications peuvent être apportées grâce aux auditions, il est gêné par le fait que M^me^ Charollais semble avoir dit tout et son contraire. La commission a demandé un avis juridique, qui n'a pas été donné. Le fait que la juriste ne veuille pas venir est également dérangeant.

Enfin, il rappelle qu'il s'agit ici d'un crédit de deux millions simplement pour voir ce qui peut être fait. Il y a donc un risque que le projet final ne soit pas suffisamment compatible avec la rade et que le crédit d'étude soit investi en pure perte.

Une commissaire du groupe des Verts propose un amendement à l'article premier du projet de délibération. Elle souhaite que l'article dise: «Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 millions de francs destiné aux études des trois variantes en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne. Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade.» Moyennant cet amendement, elle serait favorable au vote du crédit.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre se rallie également à la volonté de s'opposer à ce crédit. Le DCA ne semble pas avoir étudié correctement ce projet, au contraire de la commission qui a vu qu'en tant que tel ce dernier est irréalisable.

De plus le second prix du concours semble répondre complètement aux demandes et aux attentes de la passerelle nécessaire. Par conséquent, le risque d'une opposition au projet après modification est élevé. Enfin, même dans le cas où le crédit d'étude est voté et pour les raisons mentionnées, il se peut que la deadline mise par la Confédération pour pouvoir profiter de la subvention soit quand même dépassée. En conséquence, l'Union démocratique du centre vote contre le crédit d'étude.

Un commissaire du Parti socialiste annonce que son groupe votera pour ce crédit, avec l'amendement proposé par le groupe des Verts. Il rappelle que les modifications sur les deux rives pour avoir plus de pistes cyclables avancent, elles, et qu'il faut à présent pouvoir en faire un «U» cyclable au lieu de n'avoir que deux «I» parallèles.

Une commissaire du Parti libéral-radical demande à ajouter un amendement à la suite du premier. Elle aimerait que soit ajouté après «ainsi que du maintien de la vue tant du point de vue amont, vue sur la rade, que du point de vue aval, vue l'île Rousseau, pour tous les usagers du pont.»

Le président précise que cet amendement pourra uniquement être ajouté si le premier est reçu.

Le président soumet au vote l'amendement de l'article premier suivant.

«Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de deux millions de francs destiné aux études des trois variantes en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête du crédit de réalisation. Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade.»

Par 13 oui (2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 4 S, 1 Ve) et 1 abstention (EàG), l'amendement est accepté.

Le président soumet au vote l'amendement du premier article modifié.

«Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade ainsi que du maintien de la vue tant du point de vue amont, vue sur la rade, que du point de vue aval, vue l'île Rousseau, pour tous les usagers du pont.»

Par 12 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 1 MGC) contre 2 non (PDC), l'amendement est accepté.

Le président soumet au vote le projet de délibération avec les amendements ci-dessus.

Par 8 oui (4 S, 1 Ve, 2 PDC, 1 PLR) contre 7 non (2 EàG, 2 PLR, 1 UDC, 2 MCG), le projet de délibération est accepté.

PROJET DE DÉLIBÉRATION AMENDÉE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

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

sur proposition de plusieurs de ses membres,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 2 millions de francs destiné aux études *des trois variantes* en vue de la réalisation d'une passerelle piétonne, à savoir jusqu'au dépôt de la requête et du crédit de réalisation. *Les variantes étudiées devront tenir compte de l'exploitation des bateaux Belle Epoque dans la petite rade ainsi que du maintien de la vue tant du point de vue amont, vue sur la rade, que du point de vue aval, vue l'île Rousseau, pour tous les usagers du pont.*

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme, à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 2 millions de francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie selon les règles en vigueur.

Annexes:

– courrier de la CGN du 22 septembre 2011
– CTC doc de présentation CGN
– CTC Courrier M. Mermoud
– présentation CAE 3 décembre 2013 passerelle du Mont-Blanc
– PRD-156 A annexe Lauréat 1

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DE NAVIGATION
SUR LE LAC LÉMAN
Avenue de Rhodanie 17
Case postale 116
CH-1000 Lausanne 6
Tél. 021 614 62 00
Fax 021 614 62 02
Infoline 0848 811 848
www.cgn.ch
info@cgn.ch

Direction - Secrétariat
Votre personne de contact :
Yolande Guillot
Tél. direct : +41 21 614 62 43
Fax : +41 21 614 62 44
E-mail :yguillot@cgn.ch

Monsieur le Maire et
Conseil administratif
Administration municipale
Palais Eynard
Rue de la Croix-Rouge 4
Case postale 3983
1211 Genève 3

Lausanne, le 22 septembre 2011
301.2/LAB/yg

Passerelle pour piétons et/ou vélos parallèle au Pont du Mont-Blanc et incidences sur l'activité fédérale concessionnaire de la CGN

Monsieur le Maire,
Mesdames les Conseillères Administratives,
Messieurs les Conseillers Administratifs,

La CGN a pris connaissance avec intérêt des différentes variantes concernant le projet mentionné lors d'une séance « ad hoc » organisée le 15 septembre 2011 dans les bureaux du débarcadère du Mont-Blanc.

M. Dominique Matthey, de vos services, nous a expliqué la nécessité de bien séparer les trafics voitures / piétons / vélos sur l'axe du pont du Mont-Blanc et il nous semble que cette intention obtient un large consensus.

Cela dit, il nous paraît judicieux d'exposer, en amont du projet, les contraintes liées à la navigation concessionnée. Elles sont illustrées sur le plan ci-joint.

En résumé, elles sont les suivantes :

1) <u>Sécurité des piétons et cyclistes</u> :

La passerelle doit pouvoir résister au choc d'un bateau de 700 tonnes non manœuvrant et poussé par le courant contre le pont/passerelle. Tout le monde se souvient des divers épisodes ayant conduit l'un ou l'autre des bateaux CGN à « s'appuyer » bien involontairement contre le pont du Mont-Blanc. Il est même arrivé que des vandales coupent les amarres d'un de nos bateaux, susceptible alors d'être emporté par le courant contre le pont du Mont-Blanc.

Par conséquent, soit la passerelle doit être suffisamment solide en soi, soit elle doit être solidaire du pont, soit elle doit être protégée par des pieux... ou une combinaison des 3 éléments cités.

2) Sécurité des bateaux

Les cartes ci-jointes montrent que l'espace de la rade est, déjà actuellement, très restreint et à la limite de l'acceptable pour permettre aux bateaux à passagers de manœuvrer en toute sécurité. Toute emprise supplémentaire sur la rade restreindrait encore cette marge de sécurité. Pour mémoire, deux bateaux ont récemment « cogné » la rive droite, en amont du débarcadère du Mont-Blanc, heureusement sans blessés.

3) Espace du « Jardin-Anglais »

Tout élargissement du pont, ne serait-ce que de 2 ou 3 mètres condamnerait irrémédiablement l'accès de ce débarcadère pour des grands bateaux.

Une solution possible serait de maintenir le débarcadère du Jardin-Anglais où il se trouve (ou de le déplacer uniquement de quelques mètres) et de restreindre son accès aux petits bateaux.

En compensation et pour permettre l'amarrage de grands bateaux sur la rive droite, une reconstruction du débarcadère dit du « Baromètre » serait nécessaire avec un ponton plus long et peut être un déplacement de quelques mètres à l'Est.

Un débarcadère supplémentaire plus à l'Est (à l'emplacement des « îles de la Rade » pourrait alors être aménagé pour des bateaux moyens.

4. Espace au « Mont-Blanc »

Tout élargissement du pont de plus de 5 mètres aurait pour conséquence la nécessité d'agrandir le débarcadère du Mont-Blanc pour un amarrage au maximum 10 mètres plus à l'Est.

Le lieu-dit « la Niotte » en amont du débarcadère du Mont-Blanc, où les grands bateaux s'appuient proue en avant pour pivoter, ne peut être déplacé plus à l'Est en raison des amarrages aux divers débarcadères des Pâquis.

Conclusions : les remarques ci-dessus plaident en faveur :

a) D'une emprise minimale sur l'eau pour la nouvelle construction

b) D'une planification soigneuse (avec budgets du canton) pour des éventuels déplacements et/ou modifications des débarcadères

c) De la prise en considération d'impératifs de sécurité. La planification et la réalisation du projet doit exclure la possibilité que des piétons ou des cyclistes soient accidentellement jetés à l'eau en cas de collision d'un bateau avec la passerelle.

Pour se rendre compte des questions spécifiques à la navigation, la CGN se tient à disposition des Commissions concernées pour une visite « in situ » et des manœuvres avec un grand bateau.

Entre-temps et tout en restant à votre entière disposition pour de plus amples renseignements, nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, Mesdames les Conseillères Administratives, Messieurs les Conseillers Administratifs, à l'expression de nos sentiments distingués.

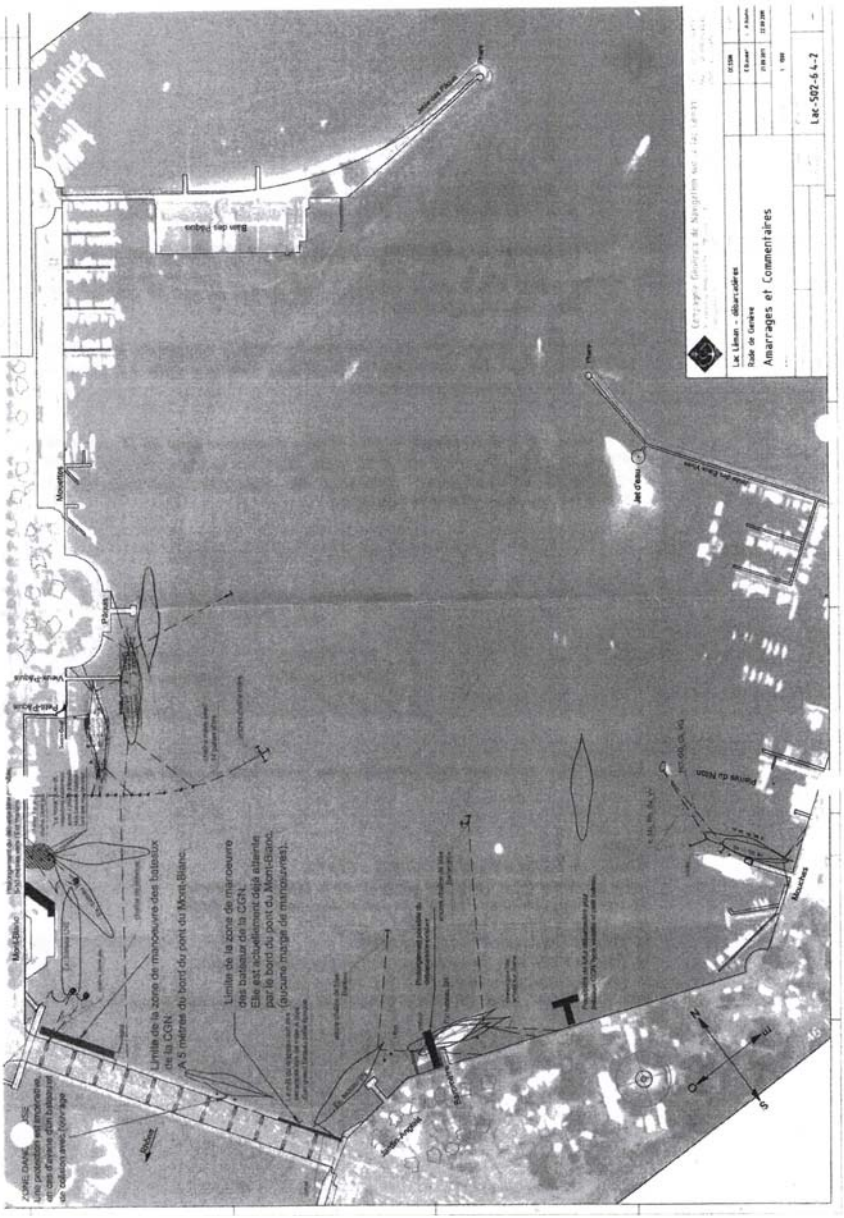
COMPAGNIE GENERALE DE NAVIGATION
SUR LE LAC LEMAN

L.-A. Baehni
Directeur général

D. von Flüe
Chef maintenance

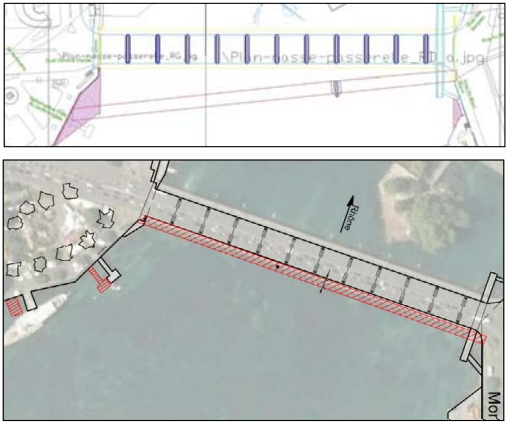
Annexe : plan de la rade avec commentaires, amarrages et trajets des bateaux

Copie :
Groupe de travail « Rade de Genève – CGN »
Mme Séverine Brun, Direction générale de la Mobilité (Canton)
M. Dominique Matthey, Service de l'aménagement urbain (Ville)
MM. Yves Duffey et François Gard, Capitainerie cantonale
M. Olivrier Chenaux, 1er capitaine CGN
M. Patrick Pettmann, Administrateur CGN Canton de Genève
M. Cédric Alber, Administrateur CGN, Ville de Genève
MM. Eric Soret, David von Flüe et Emmanuel Glauser, Service Technique CGN


Limite de la zone de manoeuvre des bateaux de la CGN.
A 5 mètres du bord du pont du Mont-Blanc.
Limite de la zone de manoeuvre des bateaux de la CGN.
Elle est actuellement déjà atteinte par le bord du pont du Mont-Blanc. (aucune marge de manoeuvre).
Amarrages et Commentaires
Lac-592-64-2

CGN SA

PASSERELLE PIÉTONS PONT DU MONT-BLANC



IMPACT DE LA PASSERELLE PROJETÉE EN DIAGONALE SUR LA NAVIGATION CGN

PROPOSITION CGN – PASSERELLE PARALLELE AU PONT

Geos
GEOS INGENIEURS CONSEILS SA
1, ROUTE DE L'AÉROPORT
CH 1215 GENÈVE 15

TABLE DES MATIERES

Page

1 INTRODUCTION – RAPPEL DU CONTEXTE....1
1.1 PROJET DE PASSERELLE PIÉTONNE....1
1.2 PARTICULARITÉS DES BATEAUX DE LA CGN ET DE LA RADE DE GENÈVE....1
1.3 PROBLEMATIQUE....2
2 IMPACTS DU PROJET SUR LE TRAFIC....3
2.1 MANOEUVRES DES BATEAUX DANS LA RADE....3
2.2 IMPACTS DE LA PASSERELLE....7
2.2.1 Places d'amarrages....8
2.2.2 Modifications horaires....8
2.2.3 Course du « Simplon », Genève – Lausanne - Genève....8
2.2.4 Geneva Tours (boucles d'environ 1 heure)....8
2.2.5 Courses du Savoie....8
2.2.6 Courses spéciales – évènementielles....8
2.2.7 Synthèse....8
3 PROPOSITION CGN - PASSERELLE PARRALÈLE AU PONT DU MONT-BLANC....9

FIGURES

Figure 1 Projet ville de Genève – Passerelle diagonale....1
Figure 3 Manœuvres des bateaux dans la rade....6
Figure 2 Infrastructures actuellement présentes dans la rade....7
Figure 4 Proposition d'aménagement avec passerelle parallèle au pont du Mont-Blanc....10
Figure 4 Proposition d'aménagement avec passerelle parallèle au pont du Mont-Blanc – Coupe de principe....11

ANNEXES

A Projet de passerelle parallèle au pont du Mont-Blanc, Ville de Genève - EDMS 2009

1 INTRODUCTION – RAPPEL DU CONTEXTE

1.1 PROJET DE PASSERELLE PIÉTONNE

La Ville de Genève envisage la construction d'une passerelle pour piétons à l'amont immédiat du pont du Mont-Blanc. Le projet retenu, suite à un concours d'architecte, consiste en une passerelle formant un angle avec le pont actuel ainsi qu'en des nouveaux aménagements à proximité immédiate sur les 2 berges.

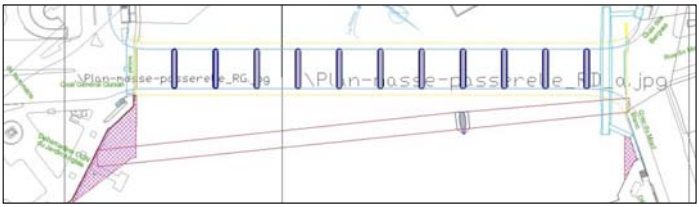


Figure 1 Projet ville de Genève – Passerelle diagonale

De par son emprise dans la rade de Genève et sur les quais, ce projet rend inaccessibles aux bateaux certains débarcadères servant à l'embarquement de passagers sur les bateaux de la Compagnie Générale de Navigation (CGN).

1.2 PARTICULARITÉS DES BATEAUX DE LA CGN ET DE LA RADE DE GENÈVE

L'offre touristique de la CGN est basée en grande partie sur ses bateaux Belle Epoque, flotte unique au monde qui constitue un atout touristique majeur. Il s'agit de bateaux à roues à aubes construits entre 1904 et 1927.

Une grande partie de ces bateaux (6 des 8 bateaux) de la Belle-Epoque ont été entièrement rénovés tant grâce à des fonds publics (~47 millions de CHF) que grâce à des dons privés (35 millions de CHF en 15 ans) et sont utilisés actuellement pour les excursions touristiques sur le lac selon un horaire régulier, ou pour des croisières spéciales (location par des entreprises, associations, organisations ou particuliers).

Tous les bateaux de la CGN sont sensibles au vent à cause de leur tirant d'eau limité par la faible profondeur des eaux côtières d'une partie du lac dont la rade de Genève, ce qui implique qu'ils disposent de place pour pallier une inévitable dérive.

En particulier, les bateaux Belle-Epoque ont un faible tirant d'eau et sont parfaitement adaptés à un port peu profond comme la rade de Genève. Leur conception avec le gouvernail se situant loin des organes moteurs, implique qu'ils aient une certaine vitesse et de la place pour pouvoir manœuvrer.

1.3 PROBLEMATIQUE

La CGN est favorable à la réalisation d'une passerelle piétonne au pont du Mont-Blanc. Cependant le projet de passerelle, sous cette forme en diagonale réduira de manière drastique la navigation des bateaux Belle-Epoque et des grands bateaux et compromet tout développement de futures prestations CGN.

Sur mandat de la ville de Genève, une étude complète sur le sujet (avec modélisation des bateaux et simulations de manœuvres) a été menée en 2015. Le présent document vise à proposer une solution permettant à la fois de satisfaire les besoins de mobilité de la Ville et du Canton, tout en permettant à la CGN de maintenir son offre.

2 IMPACTS DU PROJET SUR LE TRAFIC

2.1 MANOEUVRES DES BATEAUX DANS LA RADE

Les vues ci-après transcrivent graphiquement les séquences des manœuvres effectuées par le bateau à vapeur La Suisse et le bateau à moteur Lausanne pour l'étude 2015.

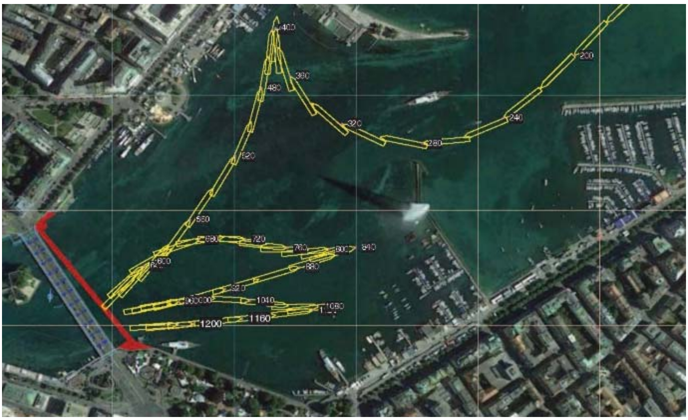


Figure 2 Manœuvres des bateaux dans la rade

Comme le montrent ces trajectoires, les bateaux CGN manœuvrant dans la rade sont contraints de s'approcher très près du pont du Mont-Blanc. La construction de la passerelle diminuera les marges de sécurité. La passerelle diagonale induit un risque tel qu'elle interdirait l'accès aux débarcadères du Mont-Blanc et de la rive gauche à tous les grands bateaux (y compris les Belle-Epoque).

Dans tous les cas, la passerelle devra être équipée de protections (défenses) en d'éventuelle dérive d'un bateau.

2.2 IMPACTS DE LA PASSERELLE

L'offre de la CGN à Genève est essentiellement touristique et basée principalement sur les bateaux Belle-Epoque.

La CGN utilise à l'heure actuelle plusieurs débarcadères repartis tout autour de la rade. Le plan ci-dessous localise ces débarcadères et certains points remarquables de la rade.

Légende :

- *Débarcadère pour attente uniquement*
- *Débarcadère pour escale uniquement*
- *Débarcadère pour escale et attente*
- *Elément remarquable*

Figure 3 Infrastructures actuellement présentes dans la rade

Les impacts sur le trafic qui découlent du projet de passerelle diagonale sont résumés ci-après.

2.2.1 Places d'amarrages

Le projet de passerelle conduirait à la perte de deux places d'amarrage et à l'incertitude liée à l'amarrage du bateau Belle-Epoque « Savoie » au Jardin-anglais (impossible en cas de forte bise). Cette perte de places d'amarrage serait très problématique car aucune solution n'est possible à proximité de Genève sans la construction d'un nouveau port.

Cette perspective est difficilement envisageable tant pour des raisons économiques (coût de construction d'un nouveau port) que pour des raisons politiques et environnementales (protection des rives).

2.2.2 Modifications horaires

Au vu des contraintes provoquées par le rallongement de certaines manœuvres dans la rade et du fait qu'un seul grand bateau pourrait évoluer ou stationner sur ce plan d'eau, de multiples adaptations horaires devront être effectuées, avec encore une perte de cohérence et d'attractivité commerciale.

2.2.3 Course du « Simplon », Genève – Lausanne - Genève

La croisière Genève-Lausanne-Genève en été (500 passagers au départ du pont du Mont-Blanc, les beaux jours) ne pourra plus être effectuée par un bateau Belle-Epoque ou par un grand bateau. Cette course serait alors affectée à un bateau diesel de type « Henry-Dunant », de capacité deux fois moins importante et présentant naturellement un intérêt touristique bien moindre.

A terme, les bateaux diesel type « Henry-Dunant » sont voués à être retirés de la flotte (dans moins de 10 ans).

Au bout de cette échéance, il faudra soit supprimer cette course soit construire un nouveau bateau diesel (environ 15 millions de CHF). La construction d'un tel bateau irait à l'inverse de la voie actuelle prise par la CGN qui est de privilégier les bateaux Belle-Epoque.

2.2.4 Geneva Tours (boucles d'environ 1 heure)

Les courses « Geneva-Tours » effectuées par une vedette pourraient être maintenues, mais uniquement au départ du Mont-Blanc (contre deux actuellement, Mont Blanc et Jardin-anglais)

Cette diminution des possibilités d'embarquement provoquera une perte de cohérence et d'attractivité de ces boucles avec une perte économique certaine pour la CGN et pour le canton et la ville, une perte d'attractivité touristique.

2.2.5 Courses du Savoie

Les courses du Savoie (croisière de midi, croisière de l'après-midi et celle du soir) sont maintenues, mais négativement impactées par les modifications horaires. Par exemple, la croisière de midi devrait être rallongée de 30 min ce qui casserait l'attractivité de cette offre "Business lunch".

2.2.6 Courses spéciales – évènementielles

Plus aucun bateau Belle-Epoque ne serait disponible pour les locations à Genève en belle saison (plus aucune place d'amarrage disponible à cet effet). La perte estimée en nombre d'évènements est de l'ordre de 70 évènements pour la période estivale, soit un manque à gagner de CHF 700'000/an.

2.2.7 Synthèse

Le projet de passerelle réduira drastiquement la présence des bateaux Belle-Epoque dans la rade de Genève, et réduira l'offre globale de la CGN sur Genève ainsi que son attractivité touristique. La perte des places d'amarrage demandera la construction d'infrastructures portuaires nouvelles, probablement sur le canton de Vaud.

3 PROPOSITION CGN - PASSERELLE PARRALÈLE AU PONT DU MONT-BLANC

La CGN est parfaitement consciente que l'amélioration de la mobilité douce entre la rive gauche et la rive droite du lac est un élément important dans la planification de la mobilité genevoise et y est favorable.

Les bateaux Belle-Epoque sont, quant à eux, un marqueur fort de l'identité de la rade de Genève. Leur intérêt touristique est incontestable et a été mis en évidence dans les récents états généraux du tourisme. Pour exemple, la grande majorité des cartes postales de Genève et sa rade contiennent systématiquement une image d'un bateau Belle-Epoque

Il est donc important de pouvoir trouver une solution permettant à la fois de répondre aux besoins de la mobilité tout en conservant les marqueurs forts faisant l'identité de la rade.

Une telle solution existe. Elle consiste à réaliser une passerelle en amont du pont du Mont-Blanc parallèle et accolée au pont du Mont-Blanc. L'emprise de cette passerelle et de ses défenses anti-collision doit être de 4 mètres maximum à partir de l'extrémité amont du pont du Mont-Blanc pour ne pas entraver les manœuvres.

Dans une telle configuration, il suffira de déplacer et réaménager les débarcadères Jardin-Anglais et Baromètre pour permettre à la CGN de maintenir son offre actuelle. D'autre part, ceci permettra de ne pas prétériter les éventuels développements futurs.

Cette solution permet de satisfaire les besoins de tous les acteurs :

- Réalisation de la liaison piétonne.
- Maintien de l'offre CGN
- Travaux d'adaptation des infrastructures portuaires « raisonnables ».
- Pas de modification drastique de la navigation des bateaux.

La faisabilité nautique de cette solution a été démontrée par les séquences des manœuvres effectuées par le bateau à vapeur La Suisse et le bateau à moteur Lausanne pour l'étude 2015. Cette solution recueille également l'agrément des capitaines de la CGN, seuls responsables de la sécurité des passagers qu'ils transportent.

La proposition CGN et les représentations présentées ci-après proposent cette esquisse qui devra être développée avec un vrai projet architectural et génie civil permettant d'intégrer cette passerelle dans l'environnement unique que représente la rade de Genève. Des projets de passerelle parallèle ont par ailleurs été primés dans le cadre du concours d'architectes portant sur cet objet. De plus, un projet identique à la proposition CGN a déjà été présenté par la ville en 2009 (voir Annexe).

Le réaménagement des deux débarcadères en rive gauche demandera une étude particulière avec la prise en compte du mouvement des bateaux .

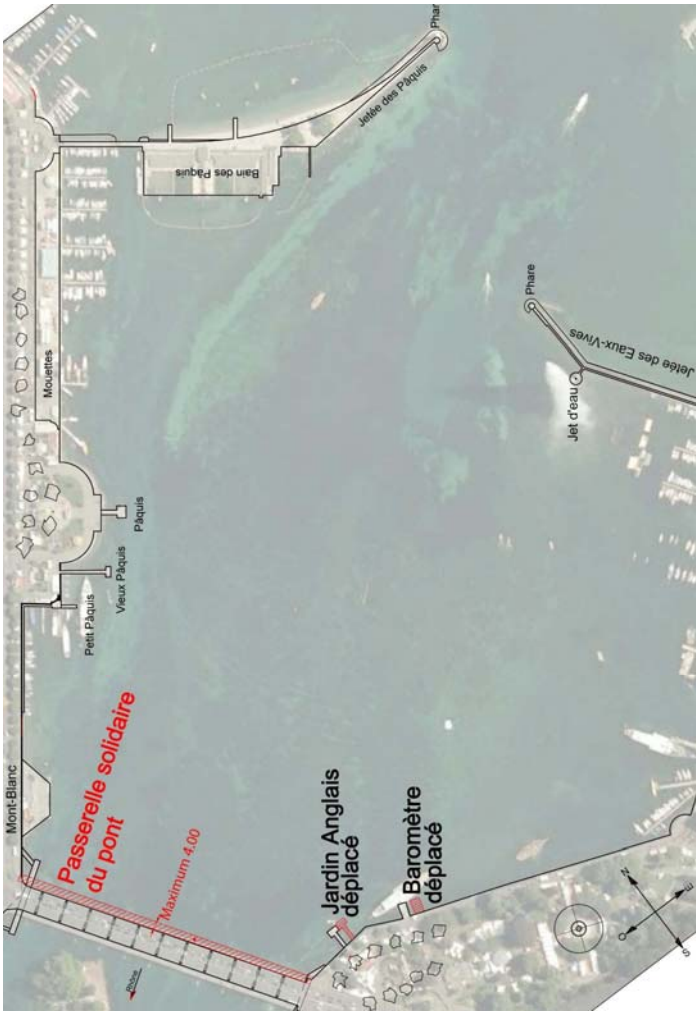


Figure 4 Proposition d'aménagement avec passerelle parallèle au pont du Mont-Blanc

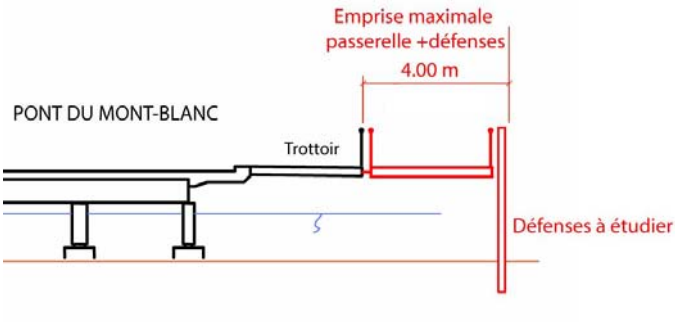


Figure 5 Proposition d'aménagement avec passerelle parallèle au pont du Mont-Blanc – Coupe de principe

ANNEXE A

PROJET DE PASSERELLE PARALLÈLE AU PONT DU MONT-BLANC, VILLE DE GENEVE

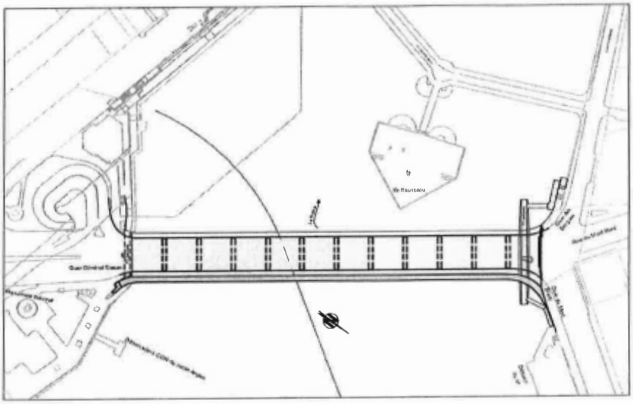
EDMS 2009

VILLE DE GENÈVE

Ville de Genève
Département des constructions et de l'Aménagement

Service du génie civil
Rue François-Dussaud 10, 1227 Acacias
Tél. : 022 418 42 00
Fax : 022 418 42 01

PONT DU MONT-BLANC - OA 5107
ETUDE DE FAISABILITE
PASSERELLE PARALLELE AU PONT



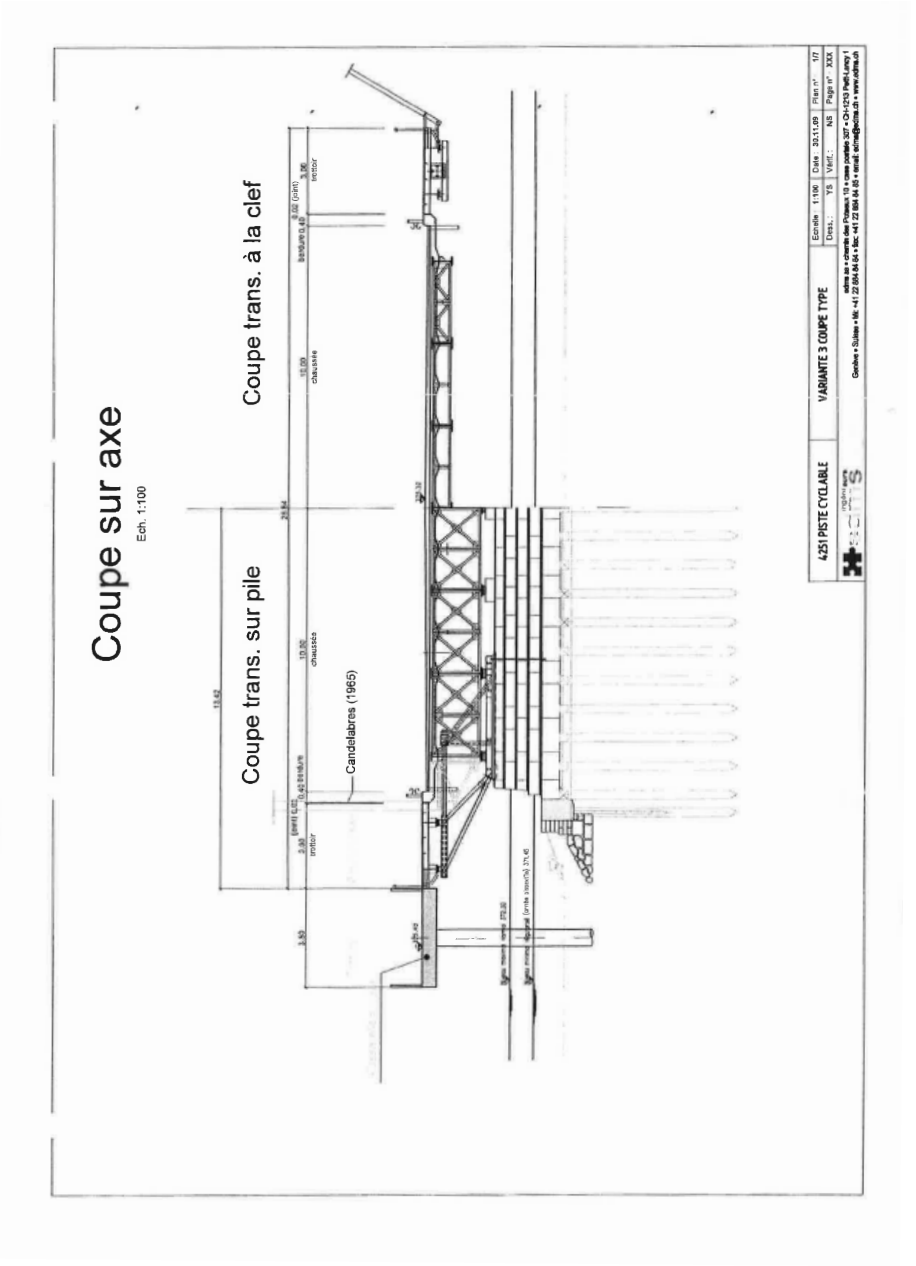
VARIANTE 3
Passerelle piétonne indépendante mais accolée au trottoir existant

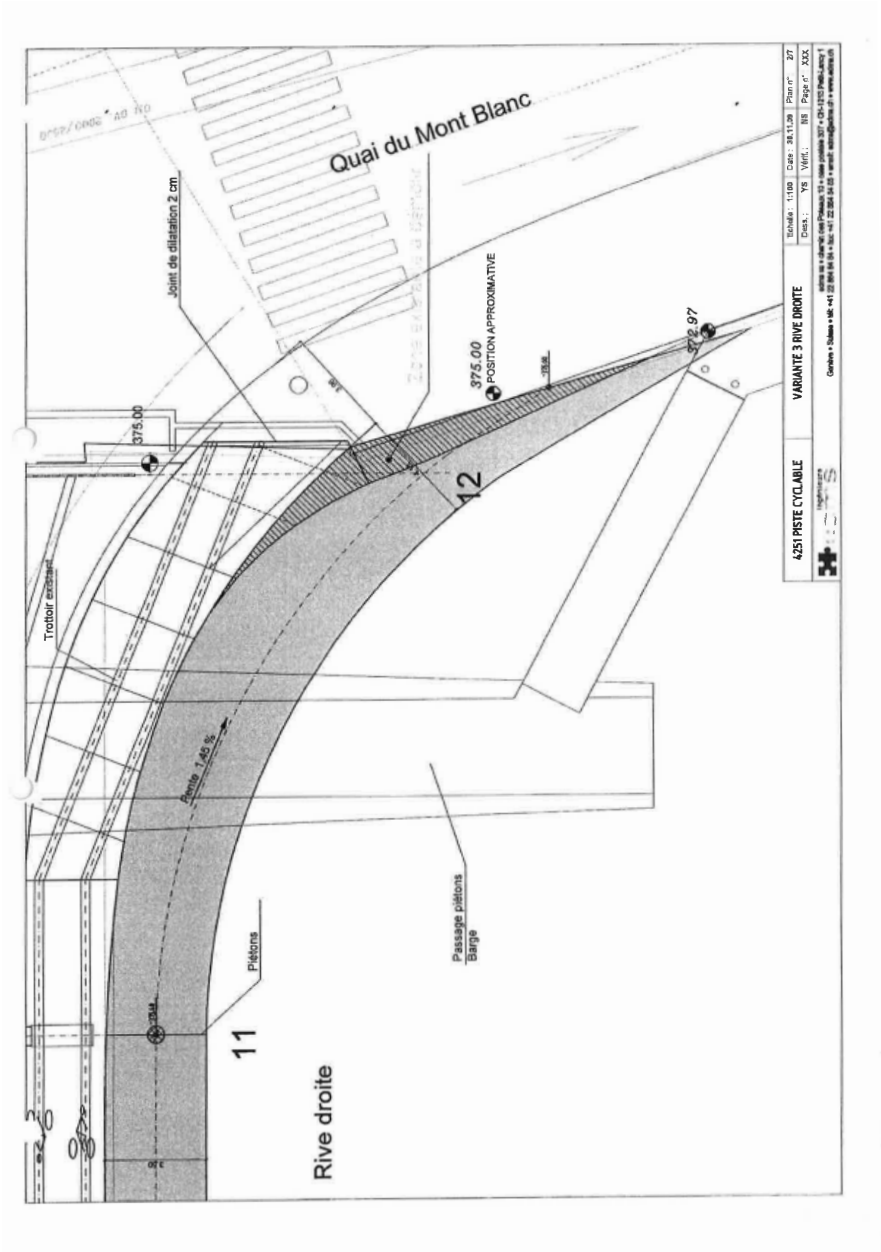
Indice	Modification	Date	Dess.

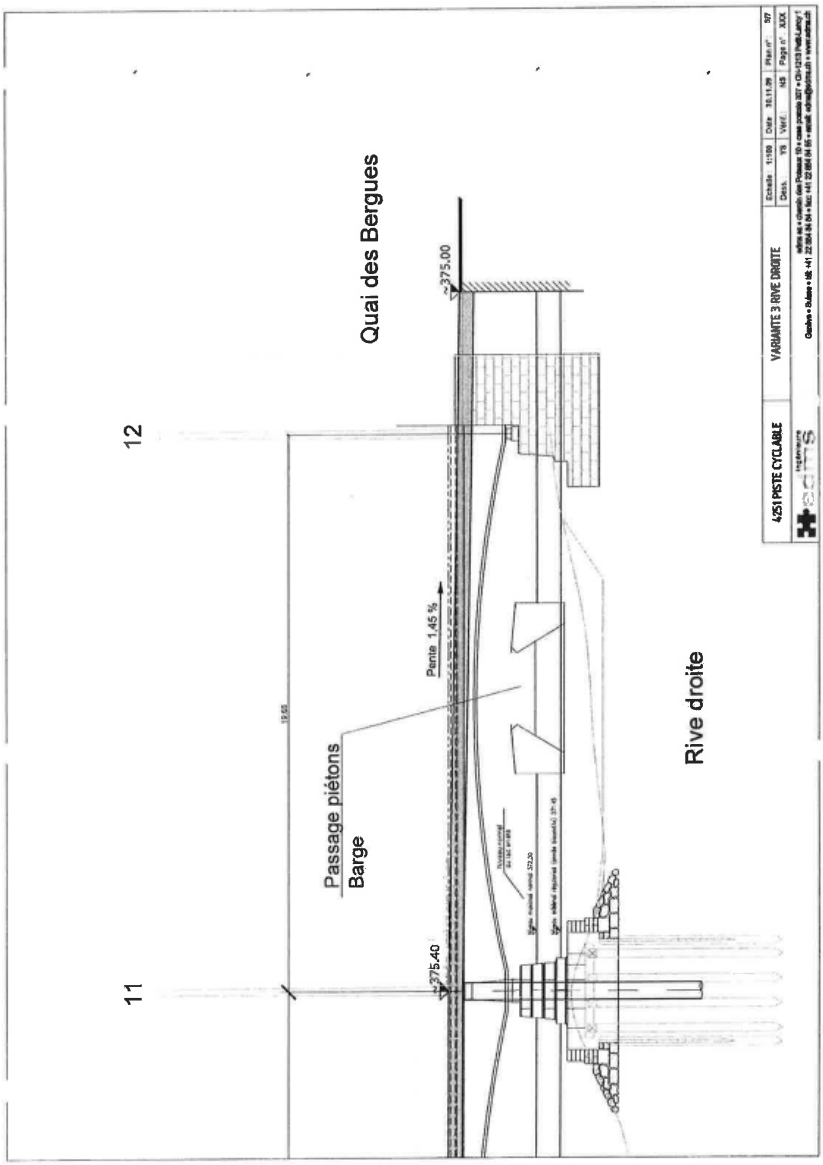
Ingénieur civil :
Nom : EDMS S.A.
Adresse : 10 CHEMIN DES POTEAUX
1213 PETIT-LANCY
tel. : 022.884.84.84
fax. : 022.884.84.85
e-mail : www.edms.ch

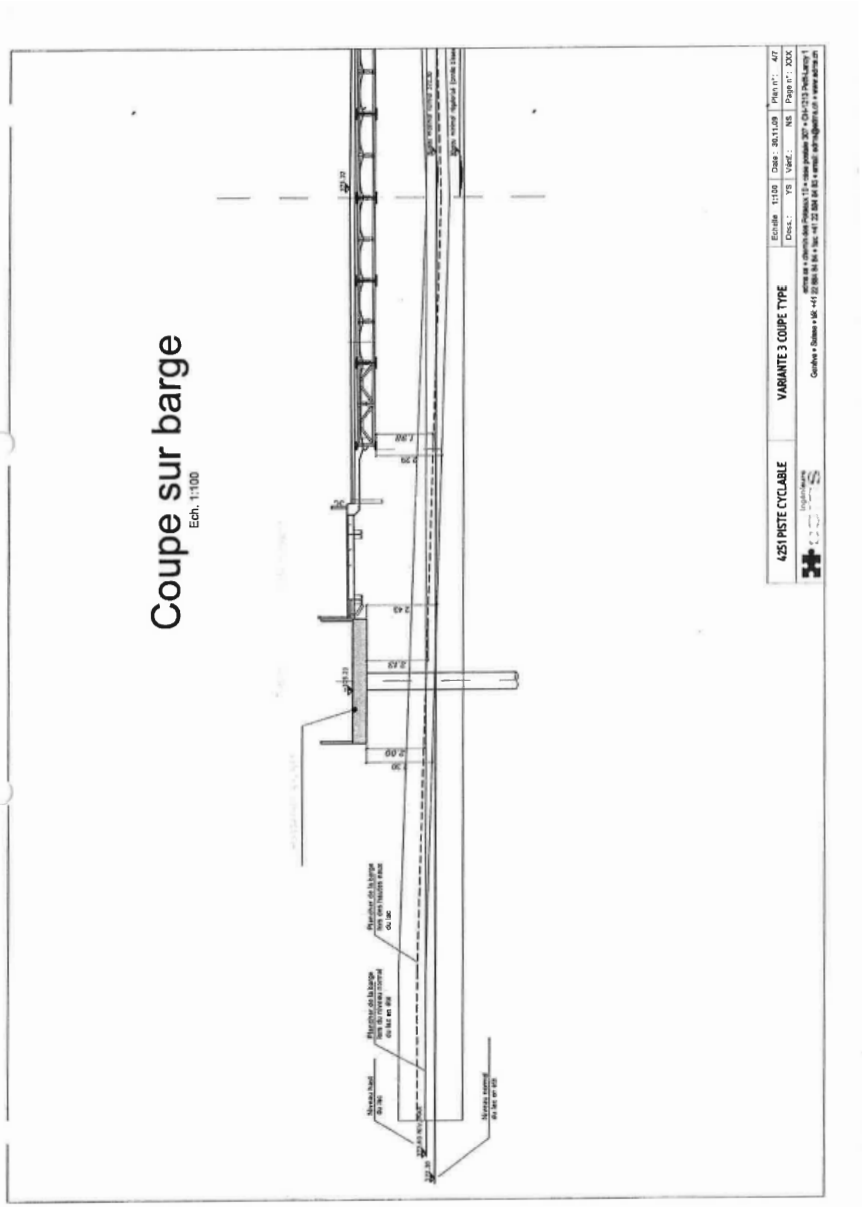
ingénieurs edms

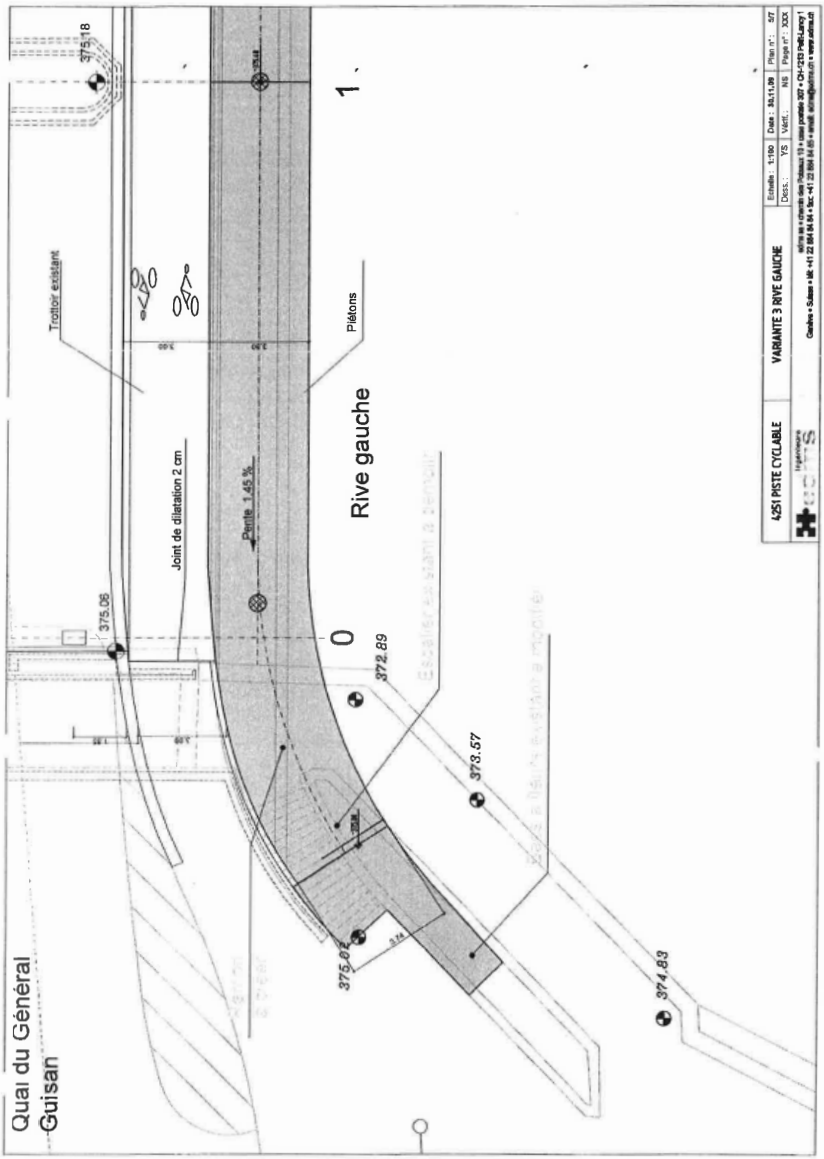
Numéro de l'ouvrage : OA 5107
Echelle : 1:250 / 1:100
Commune : GENEVE / GENEVE
Date : 08.12.2009
Dessiné : Y.S.
Contrôlé : N.S.
Fichier : 4251_C_PONT_DU_MONT_BLANC_PISTE-CYCLABLE.DWG
N° de réf. : 4251
Format : -

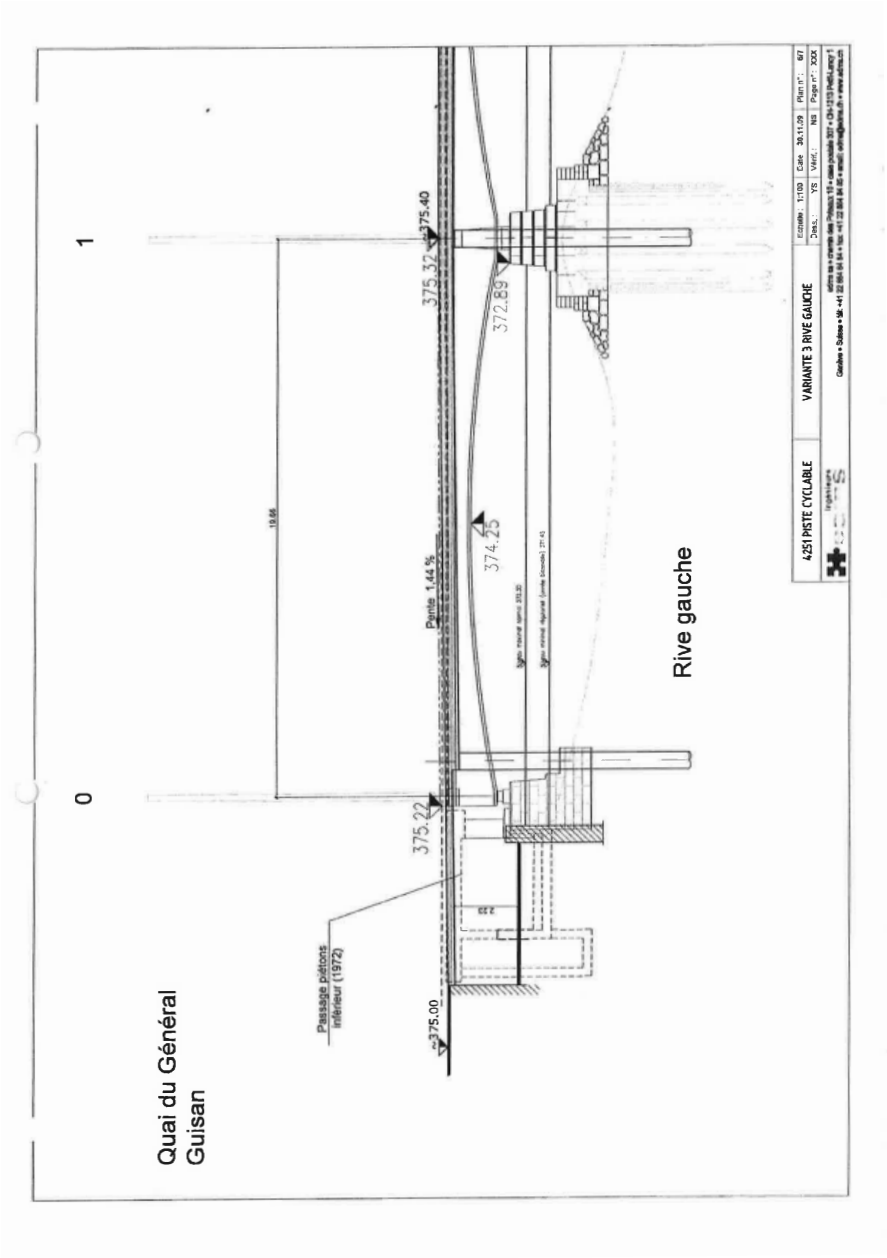

Coupe sur axe
Ech. 1:100
Coupe trans. à la clef
Coupe trans. sur pile
Candelabres (1965)
chaussée
trottoir
4251 PISTE CYCLABLE
VARIANTE 3 COUPE TYPE

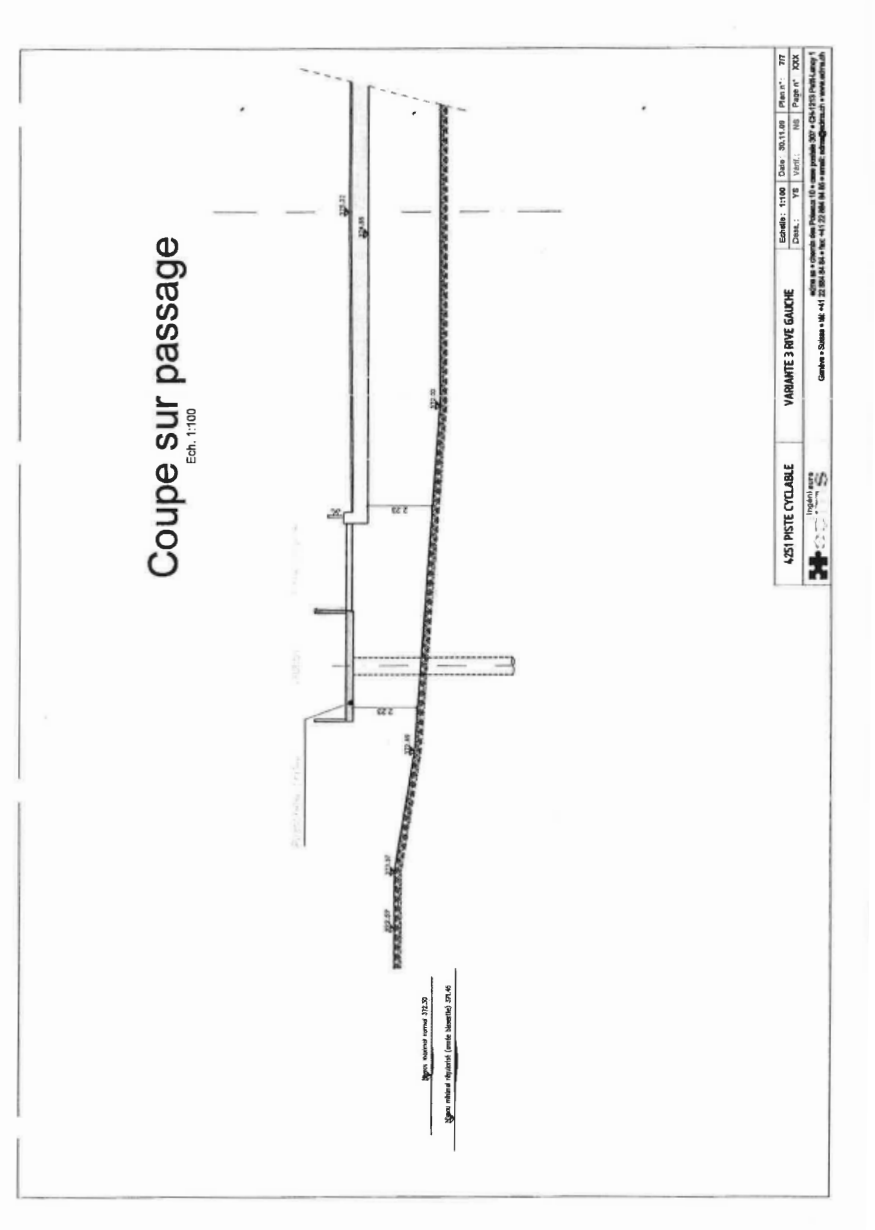

Quai du Mont Blanc
Joint de dilatation 2 cm
375.00
POSITION APPROXIMATIVE
375.00
372.97
12
Trottoir existant
Pente 1.45 %
Piétons
11
Rive droite
Passage piétons
Barge
4251 PISTE CYCLABLE
VARIANTE 3 RIVE DROITE


Quai des Bergues
Rive droite
Passage piétons
Barge
Pente 1.45 %
375.00
375.40
11
12
4251 PISTE CYCLABLE
VARIANTE 3 RIVE DROITE


Coupe sur barge
Ech. 1:100
4251 PISTE CYCLABLE
VARIANTE 3 COUPE TYPE


Quai du Général Guisan
Trottoir existant
Joint de dilatation 2 cm
Pente 1.45 %
Piétons
Rive gauche
375.18
375.06
372.89
373.57
375.02
374.83
4.25 PISTE CYCLABLE
VARIANTE 3 RIVE GAUCHE


Quai du Général
Guisan
0
1
Passage piétons
inférieur (1972)
375.00
375.22
Pente 1.44 %
375.32
375.40
372.89
374.25
Rive gauche
4251 PISTE CYCLABLE
VARIANTE 3 RIVE GAUCHE


Coupe sur passage
Ech. 1:100
4251 PISTE CYCLABLE
VARIANTE 3 RIVE GAUCHE

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS
ET DE L'AMÉNAGEMENT

LE CONSEILLER ADMINISTRATIF

VILLE DE GENÈVE

Monsieur Jean-Marc Mermoud
Administrateur groupe CGN SA
CGN siège administratif
Av. de Rhodanie 17
Case postale 390
1001 Lausanne

Genève, le 16 novembre 2018

Etudes passerelle du Mont-Blanc

Monsieur l'Administrateur,

Tout d'abord, je vous prie de bien vouloir excuser le retard avec lequel ce courrier vous parvient. Je fais suite à notre rencontre du 20 septembre 2018 et, comme convenu lors de cette séance, je vous confirme les engagements pris par la Ville de Genève.

Je vous confirme la volonté de la Ville de Genève de maintenir les bateaux de la CGN dans la Rade et de permettre leur navigation selon des conditions adéquates.

A cet effet, l'étude comprendra :

- l'évaluation et la faisabilité de 3 variantes d'implantation de la passerelle, une en parallèle au pont, une selon le résultat du concours et la 3e intermédiaire ;
- les adaptations éventuelles des débarcadères, et des points d'accroche de la CGN, en fonction des différentes variantes ;
- toutes les mesures en vue d'assurer les conditions de sécurité nécessaires, tant pour les bateaux de la CGN et leurs passagers que pour la passerelle et les usagers de cette dernière ;
- les études Geos concernant les manœuvres des bateaux, qui serviront de base pour les études d'implantation, sont prises en compte ;
- les propositions concernant des moyens annexes (moteur de propulsion, remorqueur, etc.) sont abandonnées car non pertinentes ;
- la CGN sera intégrée aux études, dans les groupes de travail techniques, afin de pouvoir suivre le dossier.

Moyennant ces engagements de la part de la Ville de Genève, et dans les conditions décrites ci-dessus, j'ai bien noté que vous vous êtes engagé, de votre côté, à ce que la CGN ne s'oppose pas au démarrage des études en vue de réaliser une passerelle piétonne.

RUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE 4
CASE POSTALE 3983, CH-1211 GENÈVE 3
T +41(0)22 418 20 20
F +41(0)22 418 20 21

www.ville-geneve.ch
www.geneva-city.ch
TPG BUS 36 (ARRÊT HÔTEL-DE-VILLE)

PAPIER ÉCOLOGIQUE, 100% RECYCLÉ

Je saisis l'occasion de ce courrier pour vous remercier sincèrement pour cette vision constructive et pragmatique du dossier.

Restant persuadé que nous trouverons une solution convenant à tous pour permettre la réalisation de cet ouvrage essentiel pour la mobilité douce à Genève, je vous prie de croire, Monsieur l'Administrateur, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Rémy Pagani

Passerelle du Mont Blanc

Presentation du projet suite la M-979 et au vote de la PRD-56 le 20 Novembre 2012

CAE – 3 décembre 2013

Sommaire

1. Historique du projet
2. Conditions-cadre du projet
3. Etudes préliminaires
4. Concours
5. Optimisation du projet lauréat
6. Autres variantes possibles
   1. «*Pour un projet sans oppositions*»
   2. «*Pour une passerelle à un prix raisonnable*»
7. Conclusions

1. Historique du projet

1.1 Historique du volet «études»

- De 2003 à 2011:
  - pré-études pour l'insertion de pistes cyclables sur le pont
  - Vote de la PR-387 : Etude de l'élargissement du pont du Mont Blanc pour l'aménagement de pistes cyclables : 1'420'000 Fr TTC
  - Etudes de faisabilité
  - dépose de la DD 103540/1 pour aménagement d'une piste cyclable dans le gabarit du pont : procédure suspendue

- Nov 2011 à Avril 2012 : Concours

- Depuis : étude déplacement débarcadères CGN + organisation des AVP

1. Historique du projet

1.2 Historique du volet «financement fédéral»

- 2006 : Pré-chiffrage de l'opération réalisé par la Ville en vue de son intégration au projet d'agglomération : 12.22 Mios HT (selon prix oct 2005) : agrandissement du pont ou réaménagement des voies

- 31.12.2007 : Dépose du projet d'agglomération auprès de la Confédération

- 30.03.2011 : Signature de l'accord sur les prestations entre la Confédération et les cantons de Genève et Vaud concernant le projet d'agglomération de 1ère génération

➡ Financement du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération à concurrence maximum de 4.89 Mios HT, hors renchérissements
(soit 40% du montant annoncé)

2. Conditions – cadre du projet

2.1 Impératifs en terme d'aménagement urbain

- Boucler le U-cyclable de la rade

2. Conditions – cadre du projet

2.1 Impératifs en terme d'aménagement urbain

- Permettre une gestion des flux piétons et cyclistes optimisée : séparation des flux sur ouvrage – croisements optimisés sur les rives

2. Conditions – cadre du projet

2.1 Impératifs en terme d'aménagements urbains

- Permettre le transit des cycles et piétons sous le pont via la barge flottante et le passage inférieur rive gauche (à adapter car pb pour PMR)

2. Conditions – cadre du projet

2.1 Impératifs en terme d'aménagements urbains

Impératifs connexes :

- Proposer un lieu de détente et de flânerie, protégé des nuisances sonores
- Réaliser un ouvrage à la hauteur du lieu emblématique dans lequel il s'intègre

2. Conditions – cadre du projet

2.2 Impératifs techniques

- Réaliser un ouvrage prenant en compte les contraintes de charge et de sécurité compatibles avec son exploitation : par exemple :

Rassemblements de personnes
500 kg/m2

Balayeuse
5 t

Choc de bateaux

2. Conditions – cadre du projet

2.2 Impératifs techniques

- Permettre à la CGN de continuer à exploiter commercialement ses débarcadères : déplacement d'au moins deux débarcadères quel que soit le projet retenu (même en cas de simple élargissement du pont)

Débarcadère «Jardin Anglais»

Débarcadère «Baromètre»

2. Conditions – cadre du projet

2.2 Impératifs techniques

- Permettre aux Mouettes Genevoises de passer sous l'ouvrage

- Ne pas générer de désordre dans la structure actuelle du pont (tassement induit par un nouvel ouvrage, prolongation exagérée du trottoir actuel…)

2. Conditions – cadre du projet

2.3 Impératifs patrimoniaux

- Eviter une dénaturation architecturale du pont du Mont-Blanc et de la rade

2. Conditions – cadre du projet

2.4 Impératifs financiers

- Subvention du fonds d'infrastructure : **Il n'y a plus de date butoir pour le démarrage des travaux** (cf Arrêté fédéral du 21.09.2010 + séance avec Cellule opérationnelle du projet d'agglomération)

- Montant de la subvention : 4.89 Mios HT maximum (hors renchérissement + TVA) soit à ce jour 5.65 Mios TTC

- Rappel : Confédération fait une analyse coût/utilité des projets (d'où le montant annoncé de 12.22 mios en 2006)

2. Conditions – cadre du projet

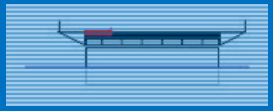
2.4 Impératifs financiers

- Crédit d'étude PR-387 :	1'420'000 Fr TTC
- Dépensé pour les études préliminaires :	255'000 Fr TTC
- Dépensé pour le concours :	338'500 Fr TTC
- TOTAL Dépensé :	593'500 Fr TTC
- Solde :	826'500 Fr TTC

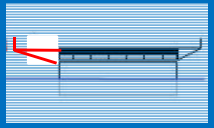
3. Etudes préliminaires

Différentes variantes étudiées :

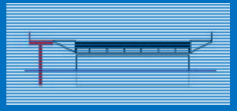
1. Insertion d'une piste dans le gabarit actuel



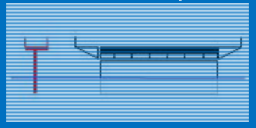
2. Elargissement du pont

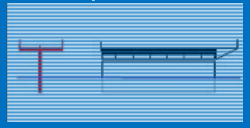


3. Construction d'une passerelle accolée



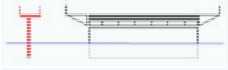
4. Construction d'une passerelle séparée





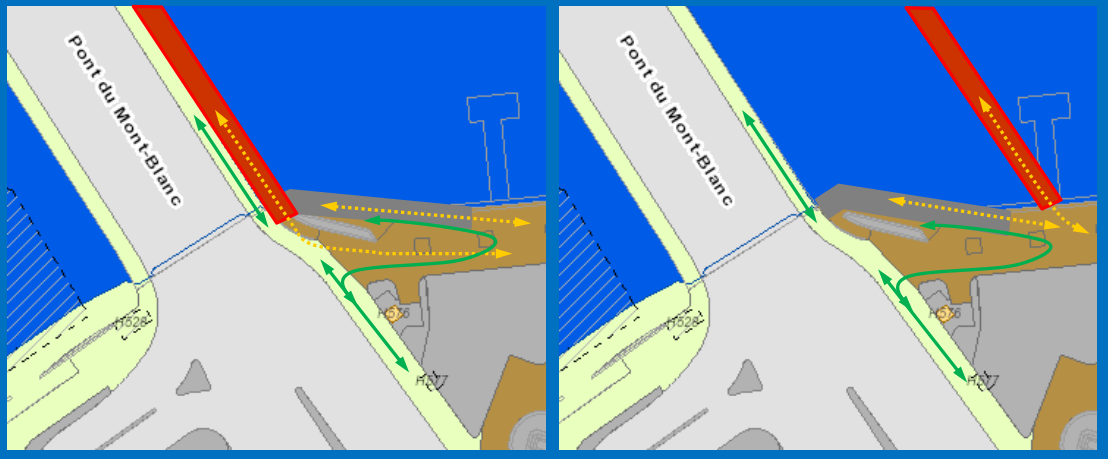
3. Etudes préliminaires

Conclusions :

	VARIANTES	Amélioration des flux piétons/vélos	Faisabilité technique	Impact sur la CGN	Amélioration de l'environnement sonore pour piétons	Coûts	Total des + et -
1		+	+	=	=	+ +	4 pts
2		+ +	- - -	-	+	- -	Abandonné
3		+ +	+	-	+	-	2 pts
4		+ + +	+ +	- -	+ +	- -	3 pts

3. Etudes préliminaires

Comparaison du mode d'accroche aux rives :

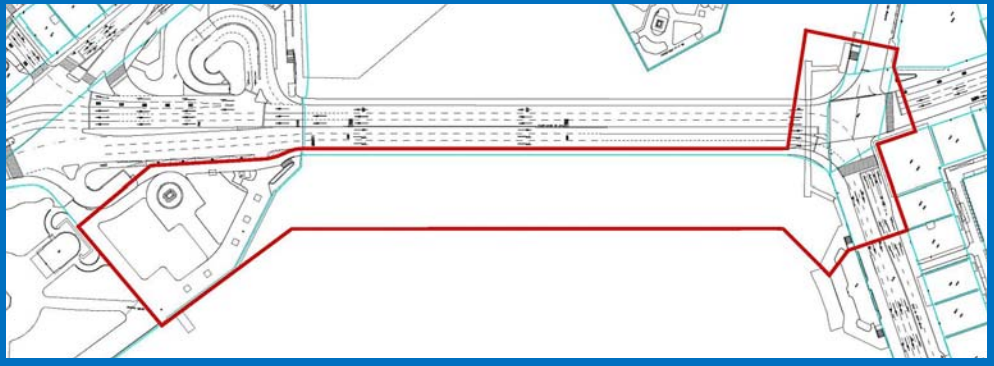


4. Concours

Objet : Création d'une nouvelle passerelle destinée aux mobilités douces :

Choix du périmètre du projet :

- Déplacement des débarcadères nécessaire quel que soit le type de projet
- Nécessité d'améliorer l'accessibilité des passages inférieurs aux PMR
- Limiter les conflits piétons / cycles sur les rives



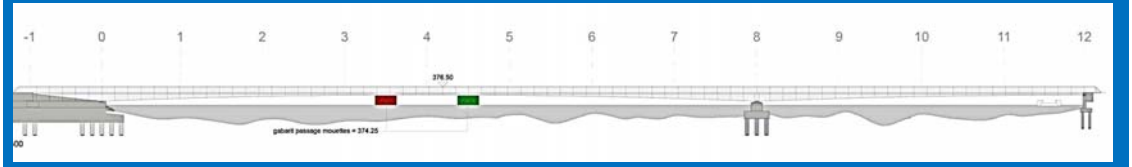
4. Concours

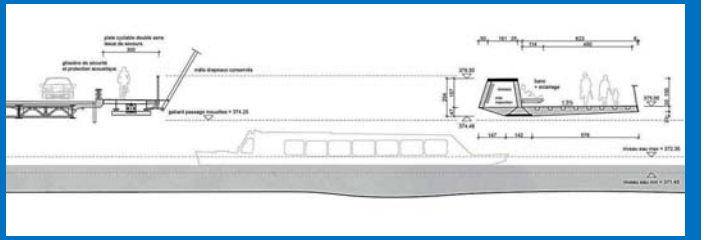
Projet lauréat : ENTRE-DEUX
Architecte : Pierre-Alain Dupraz Architecte
Ingénieur Civil : Ingéni SA Genève

4. Concours

Caractéristiques du projet lauréat :

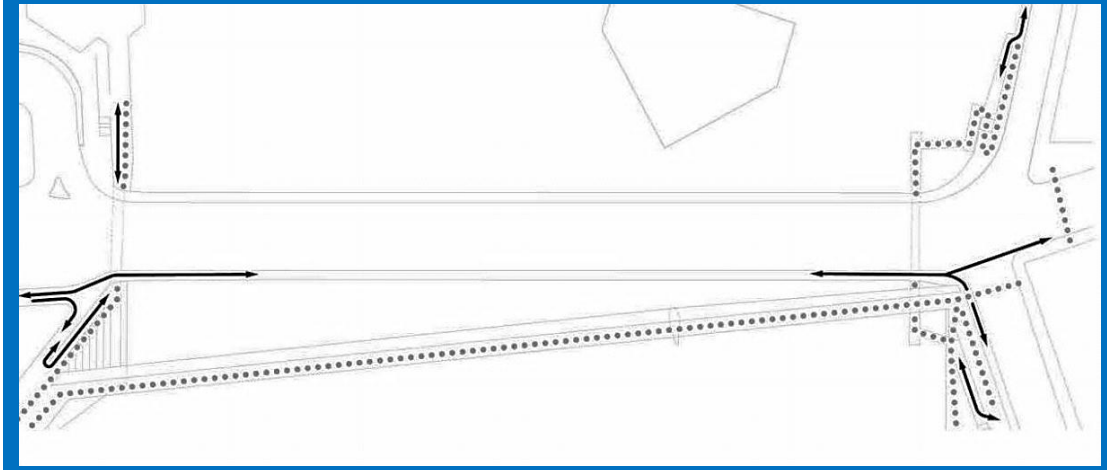
- 276 m de long – 6m de largeur utile – 8.6m de largeur brute – 1 pile





4. Concours

Caractéristiques du projet lauréat :
- Flux des piétons et cycles optimisé



VILLE DE GENÈVE

22.

4. Concours

Caractéristiques du projet lauréat : Aménagement des rives + accessibilité des passages inférieurs aux PMR

4. Concours

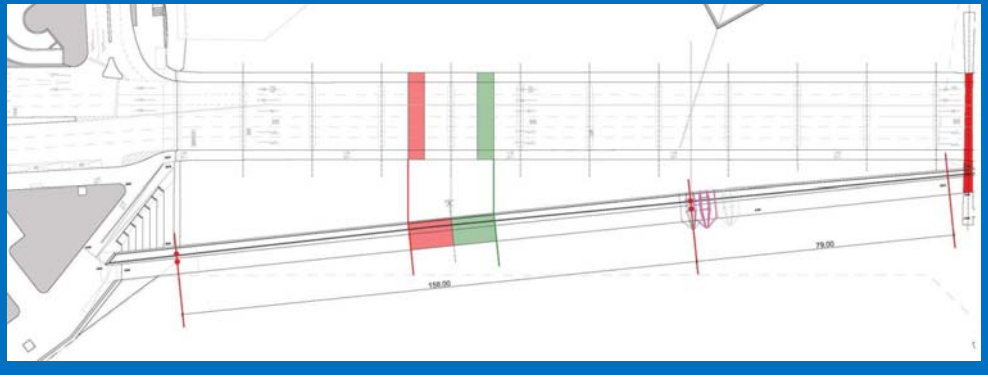
Caractéristiques du projet lauréat :
Estimation des coûts de l'opération à l'issue du concours :

Coût des travaux :	24'000'000 Fr HT
Tvx débarcadaires :	500'000 Fr HT
Honoraires déjà engagées :	594'000 Fr HT
Honoraires phase étude : 14% :	3'430'000 Fr HT
Honoraires phase EXE : 20% :	4'900'000 Fr HT
Total HT :	33'424'000 Fr HT
Total TTC :	36'098'000 Fr TTC
Prestation du personnel 4% :	1'270'000 Fr TTC
Intérêts intercalaires (2.75% sur 30 mois) :	1'135'000 Fr TTC
Fonds d'art contemporain VG 2% :	588'000 Fr TTC
TOTAL arrondi :	39'091'000 Fr TTC
Subvention fonds d'infrastructure :	- 5'650'000 Fr TTC
TOTAL à charge Ville de Genève :	33'441'000 Fr TTC

5. Optimisation du projet lauréat

Recommandation du jury : optimisation pour limiter les coûts du projet

- Déplacement de la pile pour limiter la longueur de la travée principale
- Consolidation des coûts de construction
- Chiffrage du coût de déplacement des débarcadères



5. Optimisation du projet lauréat

Optimisation du projet lauréat : Estimation des coûts de l'opération :

Coût des travaux :	18'000'000 Fr HT
Tvx débarcadaires :	500'000 Fr HT
Honoraires déjà engagées :	594'000 Fr HT
Honoraires phase étude : 14% :	2'580'000 Fr HT
Honoraires phase EXE : 20% :	3'700'000 Fr HT
Total HT :	25'374'000 Fr HT
Total TTC :	27'400'000 Fr TTC
Prestation du personnel 4% :	960'000 Fr TTC
Intérêts intercalaires (2.75% sur 30 mois) :	860'000 Fr TTC
Fonds d'art contemporain VG 2% :	450'000 Fr TTC
TOTAL arrondi :	29'670'000 Fr TTC
Subvention fonds d'infrastructure :	- 5'650'000 Fr TTC
TOTAL à charge Ville de Genève :	24'020'000 Fr TTC

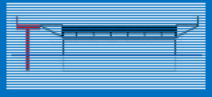
6. Autres variantes possibles – *Pour un projet sans oppositions*

Rappel des variantes possibles : «pour un projet sans oppositions» cf PRD-56

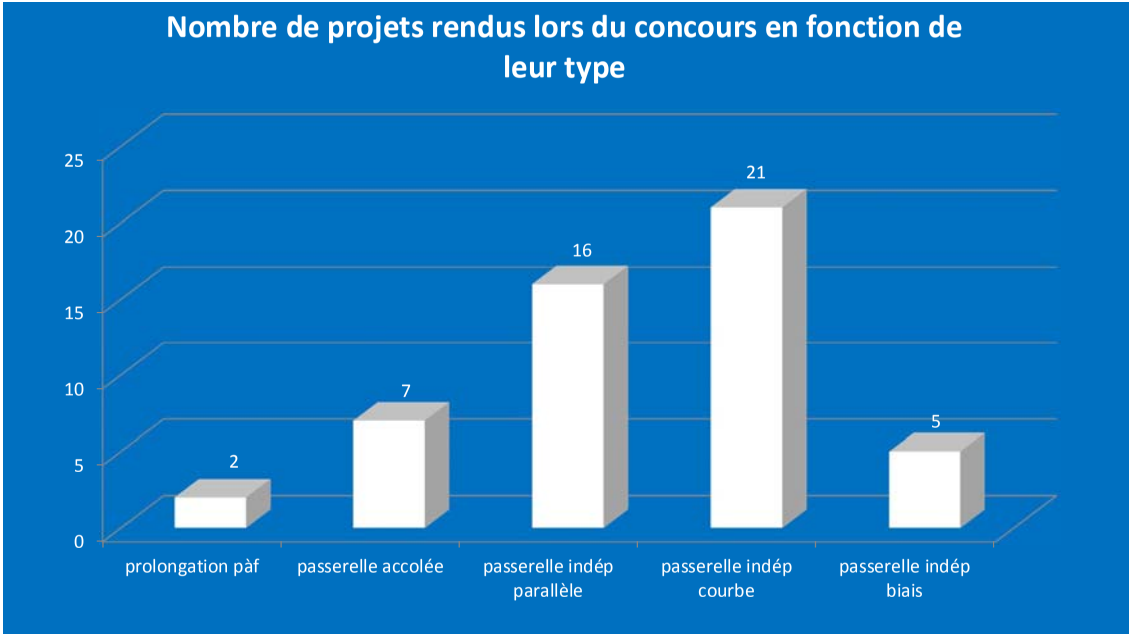
Variante 1 : insertion d'une piste cyclable dans le gabarit du pont actuel :
Coût : 3'184'600 Fr dont 1'069'200 Fr de contribution de la Fondation du Pont du Mont Blanc.
Solution provisoire, suspendue

Variante 2 : prolongation du porte-à-faux : techniquement délicat : abandonnée

Variante 3 et 4 : Passerelle accolée ou séparée du pont du Mont Blanc



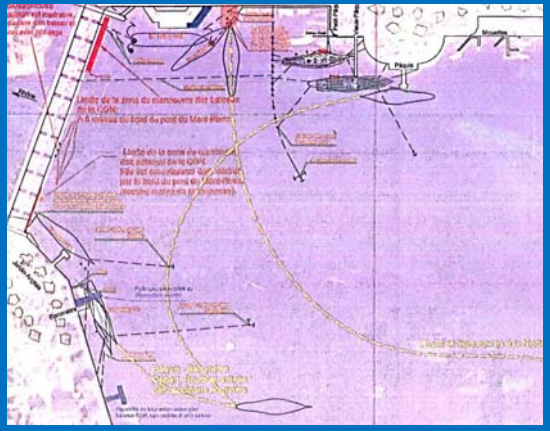
6. Autres variantes possibles - *Pour un projet sans oppositions*



6. Autres variantes possibles - *Pour un projet sans oppositions*

Problématique de la navigation des bateaux CGN :

Quelle que soit la solution retenue, au moins deux débarcadères devront être déplacés



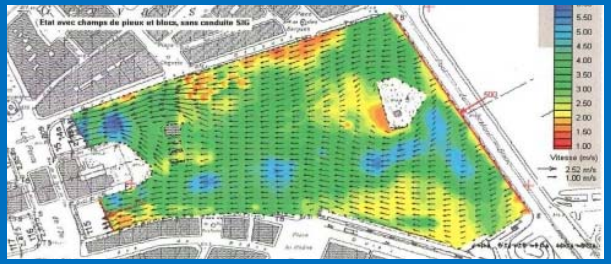
Plans de la CGN transmis à VG lors de la phase de préparation du concours (2011)

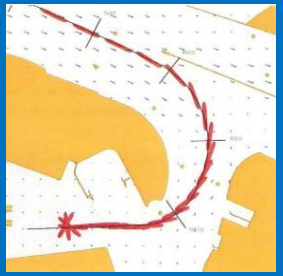
6. Autres variantes possibles - *Pour un projet sans oppositions*

Problématique de la navigation des bateaux CGN :

En cours : Etude concernant la navigation dans la rade : modélisation des manœuvres des bateaux pour positionnement optimal des débarcadères CGN

Etude nécessaire quel que soit le projet retenu mais à faire sur la base d'une implantation de passerelle.





6. Autres variantes possibles - *Pour un projet sans oppositions*

Problématique de la navigation des bateaux CGN :

CGN nous a confirmé que des solutions de déplacement des débarcadères existent.

Etude navigation : permettra d'optimiser le positionnement des débarcadères en fonction des intérêts de la Ville et de la CGN

➡ Adaptation possible du projet lauréat en fonction de cette étude

Conclusion : quelque soit le projet de passerelle qui sera retenu, l'étude de navigation permettra de déterminer de manière indépendante l'implantation possible du nouvel ouvrage.

6. Autres variantes possibles – *Pour une passerelle à un prix raisonnable*

Estimation des coûts : «pour une passerelle à un prix raisonnable» cf PRD-56 :

Comment estimer ce qu'est un prix raisonnable pour ce type d'ouvrage ?

Comparaison :

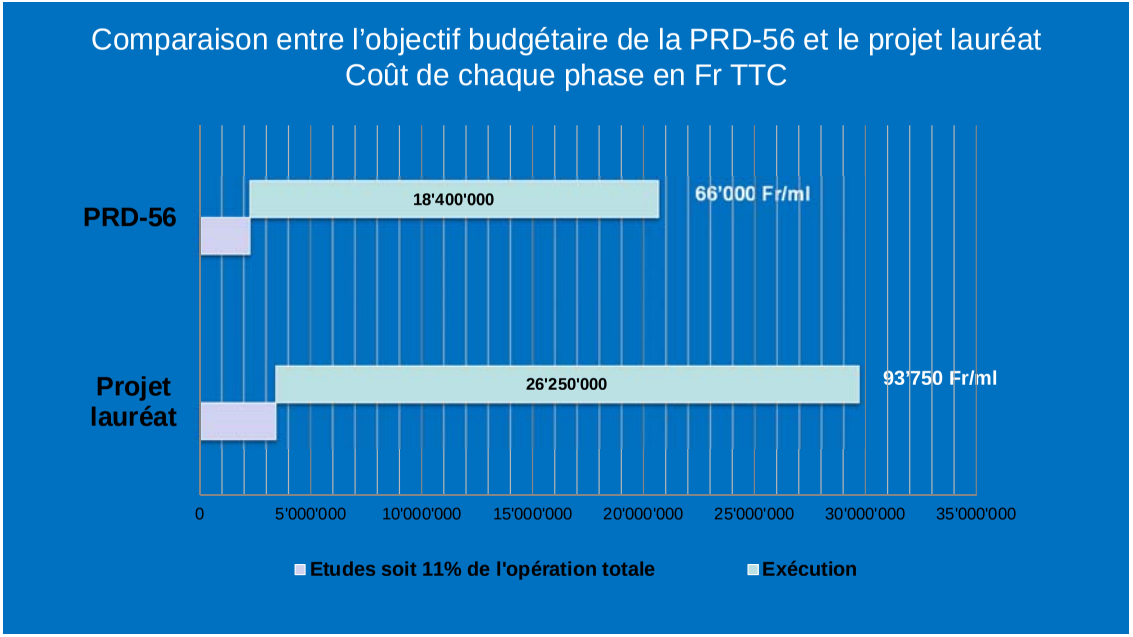
- Coût du projet lauréat
- Objectif financier de la PRD-56
- Coût d'ouvrages similaires

Pour cela, on ne s'intéressera qu'au coût de la phase exécution car seul ce montant a un sens pour les ouvrages déjà réalisés

6. Autres variantes possibles – *Pour une passerelle à un prix raisonnable*

Estimation des coûts :	opération totale :	phase d'exécution :
Coût des travaux :	18'000'000 Fr HT	18'000'000 Fr HT
Tvx débarcadaires :	500'000 Fr HT	500'000 Fr HT
Honoraires déjà engagées :	594'000 Fr HT	
Honoraires phase étude : 14% :	2'580'000 Fr HT	
Honoraires phase EXE : 20% :	3'700'000 Fr HT	3'700'000 Fr HT
Total HT :	25'374'000 Fr HT	22'200'000 Fr HT
Total TTC :	27'400'000 Fr TTC	23'980'000 FrTTC
Prestation du personnel 4% :	960'000 Fr TTC	960'000 FrTTC
Intérêts intercalaires :	860'000 Fr TTC	860'000 FrTTC
Fonds d'art contemporain VG 2% :	450'000 Fr TTC	450'000 FrTTC
TOTAL arrondi :	29'670'000 Fr TTC	26'250'000 FrTTC
Subvention fonds d'infrastructure :	- 5'650'000 Fr TTC	-5'650'000 FrTTC
TOTAL à charge Ville de Genève :	24'020'000 Fr TTC	20'600'000 FrTTC

6. Autres variantes possibles – *Pour une passerelle à un prix raisonnable*



6. Autres variantes possibles – *Pour une passerelle à un prix raisonnable*

Estimation des coûts : «pour une passerelle à un prix raisonnable» cf PRD-56 :

Statistiques sur d'autres ouvrages du même type récemment construits

- Passerelles mobilité douce
- Passerelles en environnement urbain dense
- Passerelles ayant une portée similaire soit 280 ml

6. Autres variantes possibles *– Pour une passerelle à un prix raisonnable*

Projet lauréat :

26.25 Mios CHF pour 280 m de portée : 93'750 Fr/ml

Passerelle Simone-de-Beauvoir à Paris (2006) :

26.00 Mios CHF pour 304 m de portée : 86'000 Fr/ml

6. Autres variantes possibles – *Pour une passerelle à un prix raisonnable*

Projet lauréat optimisé :

26.25 Mios CHF pour 280 m de portée : 93'750 Fr/ml

Passerelle de la Paix à Lyon (en court de construction) :

19.00 Mios CHF pour 217 m de portée : 87'600 Fr/ml

6. Autres variantes possibles – *Pour une passerelle à un prix raisonnable*

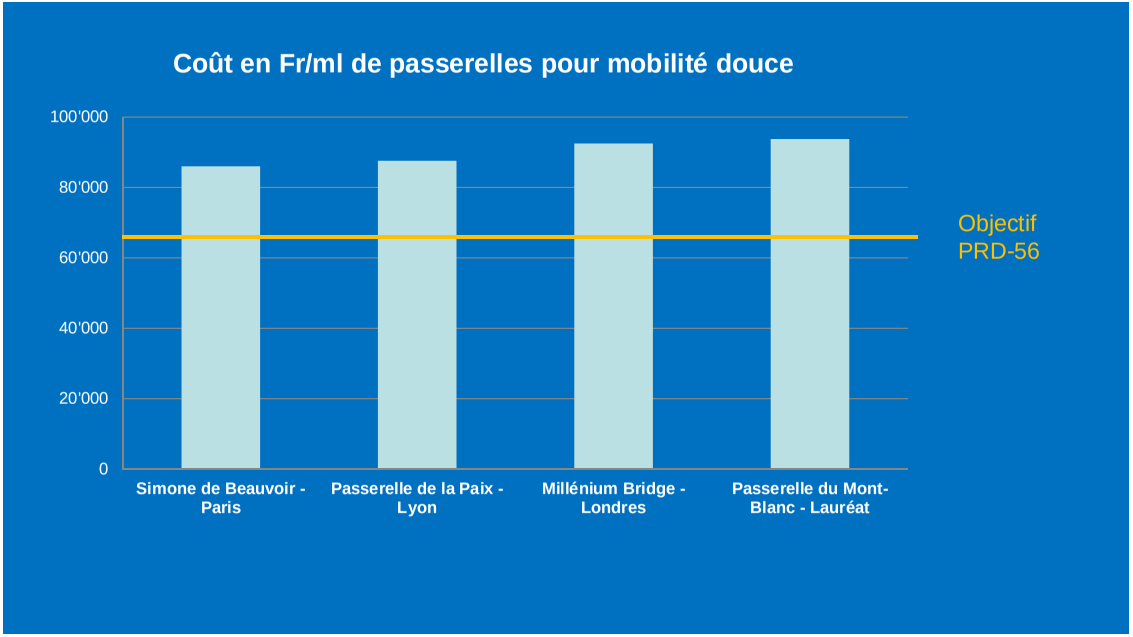
Projet lauréat optimisé :

26.25 Mios CHF pour 280 m de portée : 93'750 Fr/ml

Millénium Bridge de Londres (2000) :

30.00 Mios CHF pour 325 m de portée : 92'500 Fr/ml

6. Autres variantes possibles – *Pour une passerelle à un prix raisonnable*



6. Autres variantes possibles – *Remarque*

Problématique de la réglementation des concours :

Soumis à la norme SIA 142 ainsi qu'à l'AIMP :

Le seul moyen d'annuler le résultat d'un concours (cf avis juridique Maison de la Paix) :

- En cas de changement fondamental de projet
- En cas de changement de Maître d'ouvrage

7. Conclusions

- Il n'y a plus de date butoir conditionnant l'obtention de la manne fédérale (4.89 Mios HT hors hausses soit à ce jour 5.65 Mios TTC)
- Des solutions existent pour faire cohabiter un ouvrage indépendant avec les voies navigables de la CGN.
- Le coût du déplacement des débarcadères est estimé à 500'000 Fr HT (coût réduit car installation de chantier commune avec travaux de la passerelle)

7. Conclusions

Le projet lauréat optimisé présenterait un coût total tout à fait classique pour ce type d'ouvrage :

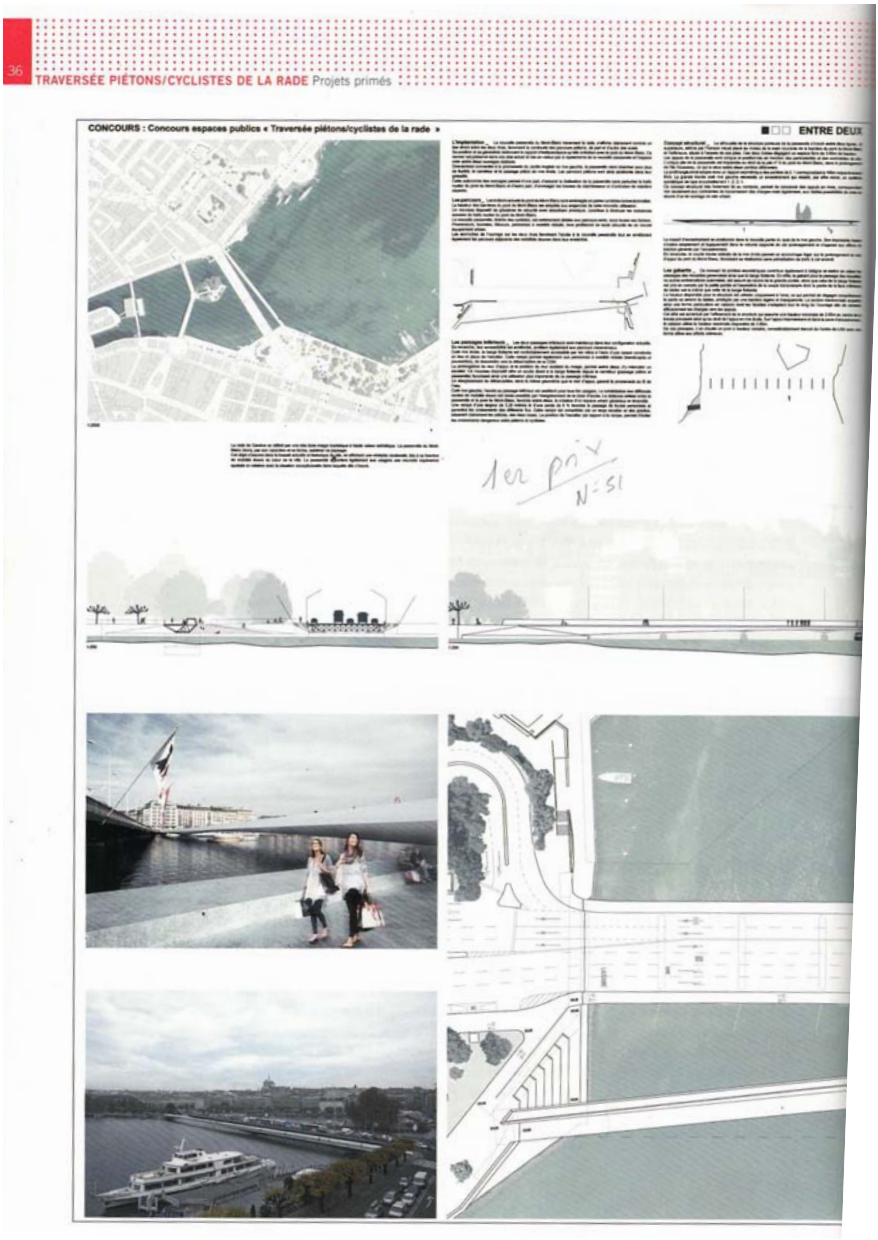
Coût global : 29.67 Mios TTC y compris la phase études

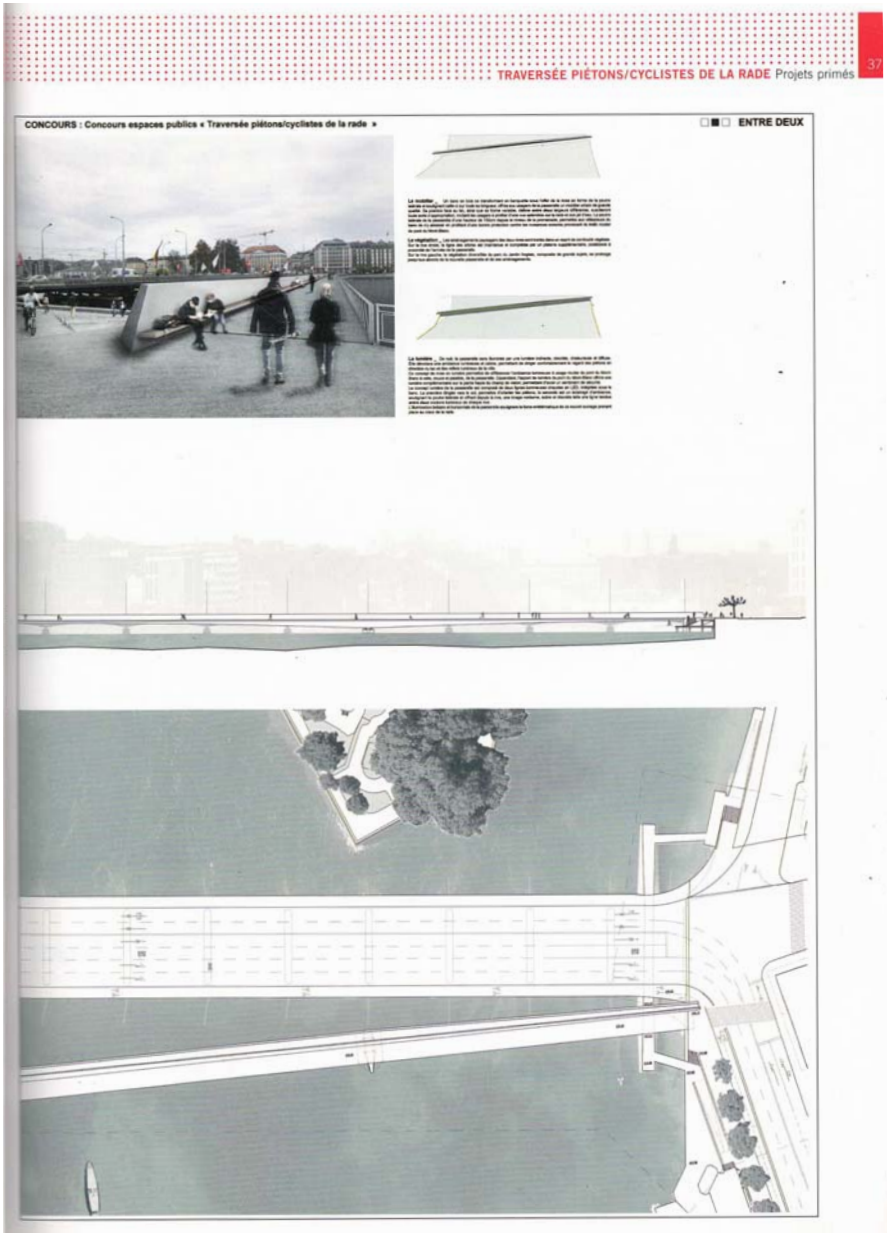
A charge de la Ville : 24.02 Mios TTC

Proposition :

- Lancer l'avant-projet du projet lauréat

- Rechercher des donateurs privés pour sponsoriser cet ouvrage


36
TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE Projets primés
CONCOURS : Concours espaces publics « Traversée piétons/cyclistes de la rade »
ENTRE DEUX
1er prix
N°51


TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE Projets primés 37
CONCOURS : Concours espaces publics « Traversée piétons/cyclistes de la rade »
ENTRE DEUX

M. Régis de Battista, rapporteur (S). Juste quelques mots, Monsieur le président. Effectivement, c'est un projet qui s'éternise. Pas mal d'études ont déjà été réalisées depuis un certain nombre d'années; je crois que des études avaient déjà été réalisées en 2007. Si actuellement on se retrouve devant ce plénum, c'est parce que lors des derniers débats sur cette passerelle, nous avons été surpris d'apprendre en plénum que tous les accords et que toutes les garanties qu'on espérait pouvoir donner à la Compagnie générale de navigation (CGN) de manière que les bateaux Belle Epoque puissent tourner sans risque de heurter le pont ne pouvaient tenir. Dès lors, il est clair que ce rapport a été renvoyé en commission. Nous avons d'ailleurs constaté lors des nouvelles auditions que les remarques de la CGN n'avaient malheureusement pas été prises en compte comme il le fallait.

Un concours a été lancé, vous le savez, il y avait 51 candidats et un lauréat a été choisi. Mais nous constatons que la bonne manière de faire n'a pas été suivie. Si vous prenez la brochure que tout le monde a reçue sur le concours de la traversée de la rade, on constate d'ailleurs que la plupart des projets ne tiennent pas compte des bateaux. Dans le cas présent, il y a toutes les recommandations possibles, le jury a discuté sur tous les points qu'il fallait aborder, mais on n'a pas tenu compte de toutes les remarques que la CGN avait faites en 2011, de tous ses avertissements. Le lauréat a fait un projet avec une passerelle qui est malheureusement en diagonale, ce qui ne correspond pas du tout aux demandes formulées par les responsables de la CGN et des capitaines. On a entendu qu'il n'était pas possible de l'utiliser parce que les bateaux taperaient forcément contre. *(Brouhaha.)* Ça, c'est quelque chose de particulièrement difficile.

La commission dans cette affaire se sent en peu prise en otage. Certes, on a un concours international mais, de l'autre côté, on s'est rendu compte que la CGN n'avait pas été consultée, ni même Patrimoine Suisse. Nous trouvons dommage que les choses se soient faites à l'envers. On aurait dû faire tout le contraire. Le pont du Mont-Blanc, c'est une grosse affaire.

La commission s'est trouvée dans la situation de décider de nouveau à la vavite, faute d'occasionner à nouveau un retard considérable qui serait de notre fait. C'est vraiment dommage. Et ce retard risque de nous coûter, puisqu'il y a toujours cette manne fédérale qui nous est promise à hauteur de 4,89 millions de francs. Il y a aussi celle du Canton, qui est, je crois, de 6,11 millions de francs mais celle-là n'est pas remise en question. En revanche, pour la manne fédérale, si rien n'est fait avant 2025, on va perdre cette somme.

Dans ces conditions, la commission estime qu'on est obligé d'avancer. Alors il y a eu toute une série de remarques. Une partie de la commission s'est déterminée pour accepter le crédit de 2 millions, et le Parti socialiste va suivre cette idée, de manière à avancer pour ne pas de nouveau être en retard. Une autre partie des commissaires estiment – et je pense qu'ils ont eu des remarques tout à fait justes –

que d'autres lauréats auraient mérité d'être entendus et peut-être revus. Pourquoi? Parce que ceux-ci proposent une passerelle qui est particulièrement adaptée aux demandes de la CGN, puisqu'elle est parallèle au pont.

La commission se trouve donc dans ce dilemme: voter 2 millions pour que quelque chose se fasse afin d'avancer tout en sachant que le premier prix ne pourra être réalisé. Peut-être que le deuxième ou le troisième projet du lauréat peut l'être, on ne sait pas très bien, on ne l'a pas encore vu. En tout cas pour le premier projet ce n'est pas possible. Les commissaires qui s'inquiètent pensent qu'il peut y avoir un problème juridique. Il y a tout un débat. Les autres candidats pourraient dire: «Ecoutez, non, nous avons fait le travail comme il fallait; notre passerelle va bien pour les bateaux, je ne vois pas pourquoi nous devrions annuler notre candidature.»

Ce qui est embêtant dans cette affaire, c'est que toutes les informations ont été transmises depuis 2012 au département des travaux et des constructions et que des longues études ont été réalisées avec toute une série de financements sur toutes sortes de solutions: est-ce la passerelle la moins chère, la plus chère?… La passerelle coûtera de 20 à 30 millions, on ne sait pas encore quel sera le projet, mais disons que tout a été étudié. Tout sauf la question de la mobilité des bateaux, qui a carrément été oubliée. C'est comme si on faisait l'aéroport de Genève en organisant un concours mais qu'on oubliait de considérer la longueur de la piste d'atterrissage des avions… C'est vraiment spécial et c'est aussi un record.

Je pense qu'il faut absolument avancer, et le Parti socialiste ira dans ce sens. Nous nous réjouissons de voir ce qui sortira finalement de la boîte, puisqu'on recevra un nouveau projet dans quelque temps, étant donné que cette passerelle est nécessaire pour les piétons.

Par ailleurs, il y a eu deux amendements, et pas des moindres. Un amendement a été rédigé carrément par rapport à l'esthétisme, afin que la hauteur de l'objet permette le maintien de la vue des deux côtés, du côté de la rade et du côté de l'île Rousseau. C'est une proposition pour ne pas se retrouver devant un mur qui vous empêcherait de voir, puisque là, dans le projet lauréat, on a l'impression qu'il est à la hauteur des yeux. Nous avons au moins pu protéger cela…

Le deuxième amendement, déposé par les Verts, demande que les bateaux Belle Epoque restent à l'intérieur du périmètre et qu'on n'y touche pas. Je m'arrête là parce que je pense que bien d'autres personnes vont prendre la parole.

Le président. Merci, Monsieur le conseiller municipal, pour votre intervention détaillée. Je salue cordialement M. Yves de Matteis, ancien conseiller municipal Vert, qui nous fait l'honneur de sa visite. *(Applaudissements.)* Je passe la parole à M^me^ Patricia Richard.

Premier débat

M^me^ Patricia Richard (PLR). Je prends la parole pour vous expliquer un peu la position du groupe libéral-radical. Nous sommes quand même relativement partagés sur cet objet. Nous avons décidé en toute transparence de déposer un amendement qui ajoute comme suit un article 4 au projet de délibération:

Projet d'amendement

«*Art. 4.* – La participation financière de la Ville de Genève devra s'élever au maximum à 50% du coût total du crédit de construction.»

Cet amendement est également signé par le Mouvement citoyens genevois, et j'espère qu'il sera très largement soutenu. Pourquoi? Parce qu'on demande encore une fois à la Ville de Genève de payer toutes les infrastructures qui servent à tout le Canton. On ne peut pas continuer indéfiniment à tout payer, d'autant qu'il y a pas mal de dépassements de crédits sur les passerelles ces derniers temps. J'avoue que lorsque nous avons reçu l'architecte en caucus, nous étions extrêmement partagés. Certains d'entre nous trouvaient que ce projet n'était pas spécialement joli; d'autres avaient la préoccupation des bateaux. Nous avons décidé d'accepter ce crédit, moyennant notre amendement, tout du moins d'étudier la question, même si 2 millions de francs pour un crédit d'études, c'est cher. Nous pourrons toujours changer d'avis selon ce qui en ressortira.

Nous espérons en tout cas que ce qui en ressortira sera meilleur que le premier projet qui nous a été présenté. Je vous vous apporte notre amendement, Monsieur le président, et je laisserai ma collègue parler pour le reste.

Le président. Merci, Madame la présidente… euh, Madame la conseillère municipale. *(Rires.)* Je vois que ça fait plaisir à certains… Et pas à tous… Au tour de M^me^ Marie Barbey…

M^me^ Marie Barbey-Chappuis (PDC). Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je suis très heureuse ce soir de prendre la parole, et j'espère que je le serai toujours autant à l'issue du vote de ce projet de délibération, qui me tient à cœur, comme vous le savez. Je l'avais déposé avec le Parti démocrate-chrétien il y a bientôt deux ans.

Je ne suis pas la seule à être convaincue de la nécessité de ce projet, puisque tous les acteurs de la mobilité se sont prononcés en faveur de cette passerelle

piétonne et l'attendent avec impatience, ce qui est assez rare pour être souligné. Je parle du Touring Club Suisse, de Pro Vélo, de Mobilité piétonne, de Route Genève, de l'Association transports et environnement (ATE), du Groupement transports et économie (GTE), mais aussi de la Fédération des entreprises romandes (FER) ou de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment. C'est dire si cette passerelle fait sens. Elle a réussi à fédérer tous les acteurs de la mobilité, au-delà des clivages; ce n'est pas chose aisée à Genève.

Alors pourquoi cette passerelle piétonne fait-elle sens? Parce que la situation actuelle sur le pont du Mont-Blanc n'est pas satisfaisante; elle est même chaotique. Le pont du Mont-Blanc est traversé chaque jour par un peu plus de 70 000 véhicules. C'est un axe stratégique de notre commune et même de notre canton, qui a été retenu notamment dans le cadre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée acceptée par la population genevoise en 2016 comme faisant partie de la moyenne ceinture.

Actuellement, nous avons sur ce pont dans un sens une piste cyclable temporaire, je dirais presque bricolée et, dans l'autre sens, les trottoirs sont partagés entre piétons et cyclistes. Cela met les piétons dans une situation très inconfortable, pour ne pas dire dangereuse. Le grand avantage de cette passerelle piétonne, c'est qu'elle permettra de séparer les flux. Les voitures et les transports en commun conserveront leurs voies de circulation actuelles et garderont donc la fluidité nécessaire. Les trottoirs actuels du pont du Mont-Blanc seront transformés en pistes cyclables sécurisées et continues. On pourra ainsi terminer ce fameux U cyclable. Je crois que huit ans après l'initiative IN 144 ce n'est pas un luxe que d'avancer en la matière au centre-ville.

Enfin et peut-être surtout, la passerelle sera dédiée spécifiquement et uniquement aux piétons. C'est un point extrêmement important, car les piétons sont souvent les grands oubliés en matière d'aménagement, alors même que la marche est le moyen de déplacement le plus utilisé par les Genevoises et les Genevois, bien devant la voiture, les transports en commun ou les vélos. Ce n'est donc pas un luxe aujourd'hui que de leur dédier, en tout cas de réfléchir à leur dédier une infrastructure rien qu'à eux, à l'abri des nuisances sonores, de la pollution et qui soit également protégée des cyclistes avec en prime la plus belle vue de Genève et peut-être même du monde. *(Exclamations.)* C'est pour la partie cocorico…

Cette passerelle sera également un atout touristique indéniable pour notre ville. Elle offrira un lieu de flânerie, un lieu de promenade qui sera à n'en pas douter apprécié des Genevois mais aussi des touristes, ce qui permettra d'embellir notre rade dans le respect du patrimoine.

M. Battista l'a rappelé, ce dossier a connu bien des obstacles. On en parle depuis plus de dix ans, je crois. Dans le cadre du concours lancé en 2012, la CGN

n'avait en effet pas été associée aux réflexions. Je pense que c'était une erreur de la part du département des travaux et des constructions. Depuis, grâce notamment au travail mené au sein de la commission des travaux et des constructions, que je profite ici de remercier pour la qualité du travail, le dossier a pu du point de vue du Parti démocrate-chrétien être remis sur de bons rails. Je dois d'ailleurs vous faire ce soir un aveu. J'en avais beaucoup voulu à M. Schaller, je ne sais pas s'il est là…, lorsqu'il avait renvoyé à la hussarde ce dossier en commission des travaux et des constructions. Aujourd'hui, je concède qu'il a eu raison parce que je crois que le crédit d'étude a pu ainsi être amélioré. Il prévoit trois variantes que le département de M. Pagani s'est engagé à instruire, dont une variante parallèle au pont du Mont-Blanc qui répond au souhait de la CGN. La CGN est un acteur absolument incontournable de ce dossier. Rien ne se fera sans elle. Rien ne se fera non plus sans respecter les exigences patrimoniales de ce site d'exception.

Un point encore concernant le coût. Différents chiffres ont été articulés ces dernières années. Certains étaient plus ou moins farfelus. Or, je crois que ce crédit d'études est précisément là pour préciser le coût du futur crédit de construction, et les groupes auront bien entendu tout loisir de le refuser s'ils le jugent trop élevé.

J'aimerais à ce propos en tout cas rassurer les conseillers municipaux ce soir. La Ville de Genève n'assumera pas seule la construction de cette infrastructure. D'ores et déjà la Confédération a retenu ce projet dans le cadre du projet d'agglomération 1, à la condition, effectivement, que la Ville de Genève entame les travaux avant la fin 2024. Je crois que si Genève veut être crédible aujourd'hui vis-à-vis de la Confédération, lorsqu'elle sollicitera à l'avenir des soutiens financiers, elle doit réaliser les mesures qui auront été retenues dans le cadre du projet d'agglomération 1. Pour rappel, on est en train d'élaborer le projet d'agglomération 4.

Je disais que la Ville de Genève n'assumera pas seule la construction de cette infrastructure. Il y aura donc la Confédération, qui mettra en tout cas entre 4 et 5 millions de francs. Le Canton a prévu également 6 millions dans le cadre d'une loi d'investissement, notamment pour l'éventuel déplacement des débarcadères. Enfin, je suis persuadée que des mécènes pourraient être disposés à soutenir ce projet.

Vous l'aurez compris, pour le Parti démocrate-chrétien, ce projet de passerelle mérite d'être étudié. C'est un projet qui a permis, grâce à ses qualités, grâce à son potentiel, de rassembler tous les acteurs de la mobilité, et j'espère que, tout comme eux, nous saurons aller ce soir au-delà des clivages gauche-droite pour donner une chance à ce projet au service de la qualité de vie des Genevoises et des Genevois.

Le président. Devant les nombreuses demandes de parole, le bureau a décidé de clore la liste. Il nous reste treize minutes. Je passe la parole à M. Olivier Gurtner.

M. Olivier Gurtner (S). Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers municipaux, le projet Au ras de l'eau du lauréat, M. Dupraz, s'inscrit dans le contexte plus général de la rade de Genève, un site absolument magnifique, que beaucoup de villes en Europe peuvent nous envier à raison. Il s'inscrit aussi dans le contexte du U cyclable rive gauche, rive droite et de son segment Mont-Blanc. C'est un projet qui permet aussi de libérer le pont du Mont-Blanc de ses trottoirs et d'y créer un véritable belvédère, une sorte d'invitation poétique, peut-être plus agréable que la tribune du public qui assiste parfois à nos débats certes un peu moins poétiques…

Ce projet remonte à loin, très loin. Contrairement au tissu dans la Cité de la peur, on ne peut pas dire qu'on peut estimer «son apparition aux alentours de longtemps avant Jésus-Christ». On peut en tout cas facilement le faire remonter à 1962. En élargissant à la hâte le pont du Mont-Blanc, on a défiguré son apparence; on l'a rendu peu praticable et surtout peu accessible à un certain nombre de mobilités, je le mets au pluriel.

En 2003, une motion était déposée ainsi qu'une préétude. En 2006, on a fait un préchiffrage pour 12 millions de francs et, en 2011, on a ouvert un concours, gagné en 2012 par le projet lauréat Au ras de l'eau ou Entre deux. En 2014, on a encore une motion et peut-être, Mesdames et Messieurs, un vote maintenant en 2019, au mois de mai, ce qui permettrait de déposer les autorisations en 2019 ou 2020 pour une potentielle ouverture en 2023.

C'est un projet qui a beaucoup d'avantages. C'est un lieu magnifique, comme je l'ai dit, pour les piétons, pour les familles, mais aussi pour les touristes. Il permet d'offrir un beau panorama vraiment accessible et appréciable, avec le long banc qui est prévu. C'est une manière aussi d'améliorer la circulation sur le pont du Mont-Blanc et, surtout, d'offrir une meilleure sécurité pour les cyclistes qui occuperont les trottoirs devenus pistes cyclables. *(Brouhaha.)* A l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique, c'est un projet essentiel pour ces mobilités douces.

Il y a encore des doutes: la vue depuis le pont du Mont-Blanc et depuis l'île Rousseau, les mouvements des bateaux de la CGN, la position parallèle ou non de la passerelle vis-à-vis du pont du Mont-Blanc… Bref, le projet Au ras de l'eau n'est pas finalisé, c'est vrai. Mais le but de ce crédit d'étude est bien d'étudier ce projet, de l'améliorer, de le modifier si nécessaire. *(Brouhaha.)*

Il faut aussi rappeler les soutiens à ce projet. Le Grand Conseil a voté une résolution réitérant son appui et invitant la Ville de Genève à prendre ses responsabilités. Il apporte 6 millions de francs en faveur de ce projet. La Confédération apporte de son côté en tout cas 5 millions de francs dans le cadre du trafic d'agglomération. Et il est essentiel de rappeler cet autre soutien, car contrairement à ce qui a pu être évoqué en début de discussion, la CGN soutient ce projet. Elle est pour, ils nous l'ont dit, ils l'ont expliqué. Evidemment il y a des doutes sur la navigation, sur les points d'arrivage. Mais ils sont résolument pour, il faut le dire.

J'en viens aux amendements discutés en commission. Ils permettent de répondre à un certain nombre de questions et aux conditions à respecter, on vient de le rappeler, pour rendre ce projet vraiment efficace. Le premier amendement demande la prise en compte de la navigation des bateaux Belle Epoque, le second le maintien de la vue depuis l'île Rousseau. L'amendement déposé par le Parti libéral-radical concerne, lui, le financement de ce projet. Le Parti socialiste votera tous ces amendements parce qu'il faut voter pour ce projet. C'est un bon projet, c'est le bon moment. Les acteurs de la mobilité douce, du TCS à Pro vélo en passant par Mobilité piétonne, ont pris leurs responsabilités. A nous maintenant, les politiques, de prendre les nôtres. Pour ne pas être «au ras de l'eau» et surtout au ras des pâquerettes sur ces enjeux de mobilité douce, le Parti socialiste votera cette proposition.

M. Rémy Pagani, conseiller administratif. Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux, je vous prie d'abord de m'excuser pour mon absence de ce soir, car le débat va visiblement se poursuivre à 20 h 30. J'ai bien compris qu'il y avait un consensus sur ce projet; Je m'en réjouis, c'est un très beau projet qui a mis longtemps à mûrir.

Je me réjouis de retrousser nos manches et de faire en sorte de vous proposer très rapidement le projet définitif. Vous l'avez dit, Mesdames et Messieurs, il y a une fenêtre d'opportunité politique, technique, financière surtout. Tout le monde va contribuer à cette passerelle piétonne qui participe d'un geste symbolique dont Genève a besoin face aux enjeux climatiques qui sont prégnants aujourd'hui, même en ce qui concerne les pluies diluviennes. Nous les subissons de manière régulière ces dernières années et, l'été venant, les températures ne cessent d'augmenter sur des périodes qui s'allongent. Cela durait deux ou trois jours précédemment; nous en subissons désormais les conséquences quasiment trois semaines d'affilée.

Je me réjouis donc de travailler sur ce crédit d'étude, qui a d'ailleurs été déposé de manière volontariste par le Parti démocrate-chrétien, et de vous proposer avant

la fin de cette législature, je l'espère, un beau projet qui soit autant fédérateur que ce crédit d'étude. Je vous remercie de votre attention.

Le président. Merci, Monsieur le magistrat; il nous reste six minutes, je passe la parole à Mme Michèle Roullet.

Mme Michèle Roullet (PLR). Merci, Monsieur le président. Comme l'a dit Mme Richard tout à l'heure, ce projet de délibération a suscité de nombreux débats au sein du Parti libéral-radical. Néanmoins le Parti libéral-radical l'a accepté à la majorité avec l'amendement que Mme Richard vient de présenter.

Le projet de passerelle piétonne est lancé depuis des années, on l'a dit, et le projet des bureaux d'architectes Pierre-Alain Dupraz et d'ingénieurs civils Ingeni SA a été primé en 2012. Cela signifie donc que cela fait neuf ans que ce projet est bloqué. Or, d'après le règlement sur les concours en Ville de Genève – c'est certainement le cas aussi au niveau du Canton – c'est bien le lauréat qui doit réaliser les travaux, même si le projet primé doit être modifié. Ce sera le cas dans la situation précise car, si le lauréat a bien respecté les données proposées par la Ville, ces données ont néanmoins été lacunaires puisque certains éléments essentiels n'ont pas été pris en compte pour la construction de cette passerelle.

La hauteur qui permet de faire passer les Mouettes a bien été signalée dans les conditions de ce concours. En revanche, la Ville de Genève semble avoir oublié ou ne pas avoir pris en compte l'aire nécessaire pour les manœuvres des bateaux de la CGN, tout particulièrement pour les bateaux Belle Epoque, qui sont le fleuron de notre flotte du Léman et qui sont véritablement un atout touristique. A la suite de cet oubli, la CGN a été incluse dans les travaux et réflexions, et il y a bien entendu des modifications à faire sur le projet primé. Mais il faut bien rappeler que ce projet est bloqué et qu'il doit absolument aller de l'avant, car la passerelle pour piétons permettra de construire le U cyclable et de ce fait relier la rive gauche et la rive droite.

On sait aussi que c'est un assez beau geste architectural, même si ça c'est une question de goût… Cette passerelle fait surtout partie, comme l'a relevé Mme Barbey, des projets d'agglomération 1, c'est-à-dire des projets prioritaires pour Genève. De ce fait, ce projet est soutenu par la Confédération. On l'a dit, il devrait y avoir 5 millions de francs. Il devrait également y avoir une aide de l'Etat. Il y a cependant encore un doute à ce sujet. Une loi d'ordonnance aurait été votée pour plusieurs sujets. Est-ce que cette passerelle touchera les 6 millions de francs? Là, il y a encore un doute, et c'est certainement la raison pour laquelle le Parti libéral-radical a déposé un amendement.

Cela étant, il faut bien dire que c'est un projet fédérateur. Il défend une politique de déplacement multimodal, telle que le Parti libéral-radical l'a toujours défendue. C'est donc un projet *win win* tant pour les TPG, les voitures, les cyclistes que pour les piétons; M^me^ Barbey a d'ailleurs rappelé toutes les associations qui soutiennent ce projet, que ce soit le TCS, le GTE, l'ATE, Pro vélo, la FER. Toutes les associations défendent ce projet.

C'est pourquoi il faut maintenant absolument débloquer ce projet afin qu'il se concrétise le plus rapidement possible notamment pour bénéficier de la manne fédérale, puisqu'il y a un calendrier et que pour toucher ces 5 millions de francs cette passerelle doit être construite d'ici à 2025. Ce crédit de 2 millions de francs est donc une étape indispensable pour que les bureaux d'architectes lauréats de ce concours de 2012 puissent revoir ce projet, proposer une évaluation précise des coûts et finalement un projet qui permettra de désengorger la circulation et la gabegie que connaît Genève.

Le président. Merci, Madame la conseillère municipale. Avant de vous libérer pour prendre une pause méritée, je vous rappelle que le bureau a clos la liste. Les deux derniers intervenants seront MM. Schaller et Spuhler.

8. Propositions des conseillers municipaux.

Néant.

9. Interpellations.

Néant.

10. Questions écrites.

Néant.

Le président. Nous reprendrons à 20 h 30. D'ici là, bon appétit!

SOMMAIRE

1. Exhortation 7966

2. Communications du Conseil administratif 7966

3. Communications du bureau du Conseil municipal 7966

4. Questions orales 7967

5. Proposition du Conseil administratif du 17 avril 2019 en vue de la modification de l'article 23A, alinéa 5 du règlement relatif aux aides financières du Service social (LC 21 511) (PR-1358). Troisième débat 7968

6. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 10 octobre 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit de 812 000 francs destiné au réaménagement de la rue du Commerce (PR-1326 A) 7982

7. Rapport de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la projet de délibération du 12 septembre 2017 de M[mes] et MM. Marie Barbey-Chappuis, Grégoire Carasso, Simon Gaberell, Alain de Kalbermatten et Albane Schlechten: «Ouvrons un crédit d'étude de 2 millions de francs visant à mener les études sur le projet lauréat de passerelle piétonne du Mont-Blanc afin de permettre enfin une cohabitation optimale des différents modes de transports sur le pont du Mont-Blanc (automobiles, cyclistes, transports publics et piétons)» (PRD-156 A1) 8104

8. Propositions des conseillers municipaux 8225

9. Interpellations 8225

10. Questions écrites 8225

La secrétaire administrative du Conseil municipal:
Marie-Christine Cabussat