

Rapports de majorité et de minorité de la commission des travaux et des constructions chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 3 novembre 2021 en vue de l'ouverture d'un crédit brut de 24 989 700 francs destiné aux travaux d'aménagement de l'avenue de la Paix, compris entre la place des Nations et la place Albert-Thomas, y compris le renouvellement de son passage supérieur, dont à déduire une participation de la Confédération suisse (projet d'agglomération) de 4 085 000 francs, soit 20 904 700 francs net.

Rapport de majorité de M^{me} Paule Mangeat.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des travaux et des constructions par le Conseil municipal lors de la séance du 16 novembre 2021. La commission l'a étudiée lors des séances des 1^{er} juin et 24 août 2022 sous les présidences de MM. Daniel Dany Pastore et Timothée Fontolliet. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Alicia Nguyen, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

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 brut de 24 989 700 francs destiné aux travaux d'aménagement de l'avenue de la Paix, compris entre la place des Nations et la place Albert-Thomas, y compris le renouvellement de son passage supérieur, dont à déduire une participation de la Confédération suisse (projet d'agglomération) de 4 085 000 francs, soit 20 904 700 francs net.

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 24 989 700 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 30 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2026 à 2055.

Séance du 1^{er} juin 2022

Audition de M^{me} Frédérique Perler, maire, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité

M. Betty introduit le projet, qui concerne le tronçon de la rue du Paix entre la place Albert-Thomas et la place des Nations. Il explique qu'il y a deux tronçons avec des typologies différentes, séparés par le pont. Ils constatent, en termes d'aménagement de l'avenue, qu'il n'y a pas de continuité de piste pour les vélos, les piétons et les bus. Il ajoute que les transitions végétales ne sont pas heureuses. L'éclairage est vétuste et aujourd'hui non adapté. Ils souhaitent améliorer tout ça, et il rappelle que cette rue se trouve sur l'axe de la moyenne ceinture. Avec le Canton, ils souhaitent améliorer la fluidité et rabattre le transit sur cet axe ainsi qu'améliorer la qualité paysagère. Un réaménagement est proposé, qui vise à redéfinir les gabarits de chaussée, et à mettre des bandes cyclables continues ainsi que des trottoirs. Dans les deux sens de circulation, il y a un espace dédié au bus, une voie pour les voitures, des équipements vélos de deux mètres de large, ainsi que des trottoirs d'une largeur minimale d'un mètre septante-cinq. Ils seront donc élargis et rehaussés. Il indique qu'ils souhaitent améliorer le débouché de la gare de Sécheron ainsi que de sécuriser le périmètre pour répondre aux enjeux de la mission d'Israël, où ils pensent pouvoir faire des aménagements paysagers. Il en vient au passage supérieur de la rue de la Paix. Il a été construit en 1934 et a eu seulement de petits entretiens. Il y a des dégradations importantes: fissures, infiltrations, armatures attaquées par la corrosion. L'idée est de reconstruire cet ouvrage. Ils ont déjà fait un avant-projet. La reconstruction est en lien avec les travaux de la gare Cornavin, il faut donc qu'elle soit faite avant le commencement de ces derniers. L'étape des travaux comprend les travaux préparatoires, la réalisation de pieux séants servant de culées futures, la réalisation du nouveau tablier, la déconstruction des culées ainsi que des tabliers existants. Il indique que le coût total de l'opération s'élève à 20 904 700 francs, mais qu'ils recevront vraisemblablement une recette des CFF dont ils ne connaissent pas encore le montant.

Questions-réponses

Une commissaire demande si pour garantir les espaces suffisants aux cyclistes et piétons, il faut empiéter sur des parcelles privées.

M. Betty confirme, et précise qu'ils n'ont pas encore les autorisations. Elles ne devraient cependant pas être trop difficiles à obtenir. Il ajoute qu'ils savent réaliser tout ça sans des emprises trop importantes.

La commissaire demande s'il y aura une amélioration du passage entouré par les plots blanc et rouge.

M. Betty répond que c'est leur objectif, et explique que le but de ces plots blanc et rouge est double. L'ouvrage se trouve sur l'itinéraire des convois exceptionnels, mais il ne peut pas tous les supporter. Certains sont autorisés, mais avec une restriction de circulation. C'est le seul moyen qu'ils ont trouvé pour réguler cela sans être sur place lors du passage de convois exceptionnels.

Une commissaire demande s'il n'y a pas une possibilité d'expropriation pour l'Etat quand ils empiètent sur une propriété privée.

M. Betty informe que les procédures sont extrêmement longues, et ils en ont engagé une sur un PLQ qui dure depuis huit ans. Il souligne qu'il n'y aura pas lieu de faire cela ici, car le domaine privé commence à la clôture, qui est parfois endommagée. Ils vont seulement avoir à enlever et remettre cette dernière. Ça ne lui semble pas impossible d'aller demander cela aux privés, même s'il s'agit d'une organisation internationale. S'ils demandent une clôture trop chère, ils devront contribuer à son financement.

Un commissaire demande pourquoi les CFF n'entrent pas directement en matière: la passerelle qu'ils vont reprendre leur appartient.

M. Betty répond qu'ils sont en négociation avec eux, mais qu'ils auront normalement une subvention.

Les auditions de Pro Vélo et du TCS sont acceptées.

Séance du 24 août 2022

Audition de M. Yves Gerber, directeur section Genève du Touring Club Suisse

M. Gerber indique que le TCS Genève souhaite montrer l'enjeu de la «ceinture urbaine». La demande de crédit du Conseil administratif concerne en effet la porte d'entrée de cette moyenne ceinture. Par conséquent, le TCS invite d'ores et déjà à accueillir favorablement la proposition PR-1485. Il rappelle ce qu'est la ceinture urbaine, qui est définie dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), à l'art. 3. La ville est traversée tous les jours par un trafic de transit qui n'a pas lieu d'y être. Certaines personnes ont besoin d'aller en ville et n'ont pas d'autre solution que de prendre leur voiture pour diverses raisons. Il y a aussi des personnes qui traversent inutilement le centre, alors qu'elles

pourraient en faire le tour. En l'absence d'une traversée du lac, pour se rendre d'une rive à l'autre, seuls le U lacustre (passant par le pont du Mont-Blanc) et l'autoroute de contournement offrent la possibilité d'éviter de passer par l'hypercentre. Le Canton propose là de réaliser un autre contournement: passer par les Nations pour remonter sur le pont Butin puis revenir sur la gare des Eaux-Vives via le Grand-Lancy, Carouge et Champel. En parallèle, le TCS a défini les axes structurants de la zone II qui doivent garantir le bon fonctionnement de la hiérarchie du réseau, afin d'éviter les reports de trafic dans le réseau de quartier. L'avenue de la Paix en fait partie. Il indique que cette ceinture urbaine doit absolument être développée rapidement pour ensuite pouvoir procéder à une requalification des itinéraires dans l'hypercentre. Or, elle est actuellement incomplète et le plus gros enjeu se situe à Lancy, où les bouchons remontent jusqu'à Saint-Georges tous les soirs. Il informe qu'il existe un projet d'y construire un pont tunnel. Il montre ce qui a déjà été développé par le Canton, qui essaie de rendre ce projet attractif et séduisant au niveau des temps de trajet. En effet, on encourage les automobilistes à prendre soit le U lacustre, soit d'éviter Cornavin par le nord. L'objectif fixé par les autorités du Canton et de la Ville serait de ne plus avoir la possibilité de passer par Cornavin quand on vient de Lausanne pour aller à Plainpalais. Ce faisant, ils prévoient qu'il y aura une augmentation de plus de 24% de la fréquentation sur l'avenue de la Paix. Le U lacustre va aussi absorber 30% de ce trafic. Il résume la position du TCS, qui est favorable au déploiement rapide de la moyenne ceinture, et pousse le Conseil municipal à accepter la proposition PR-1485.

Questions-réponses

Le président demande si cela ne va pas poser problème que la route soit coupée de manière unilatérale, vu que les travaux vont être repoussés. Elle ne sera pas aussi efficace qu'elle ne l'est maintenant. Ce sont des travaux qui durent de dix-huit à vingt-quatre mois, et il souhaite savoir comment M. Gerber voit la chose.

M. Gerber répond que la situation est similaire à celle de la rénovation du U lacustre. Il y aura une période compliquée, mais ce changement est tout de même nécessaire. Il invite à beaucoup de prudence quant à toutes les mesures contraignantes qui vont être mises en place dans l'hypercentre pendant cette période-là. Il rappelle que toutes les infrastructures, y compris les transports publics, sont saturées aux heures de pointe. Ce problème est rencontré sur l'ensemble des agglomérations suisses. Un gros travail d'information devra être fait, et il ne faudra pas aller trop vite par rapport à ce qui est programmé par la Ville et le Canton sur le secteur Cornavin. Il encourage la commission à ne pas tarder à prendre une décision, si possible favorable.

Un commissaire souligne que le Conseil d'Etat a pris des décisions sans en informer le Conseil municipal.

M. Gerber répète qu'il y a un gros travail d'information à faire, surtout sur le fait de ne pas vouloir aller trop vite sur les mesures qui vont intervenir sur le pôle Cornavin. Il sait qu'il y a une pression au niveau de l'agenda concernant le chantier, et ce même s'il a été repoussé d'un an. Le TCS participe à beaucoup de commissions techniques avec le Canton, et maintenant avec la Ville, où il est parfois difficile d'avoir une vision panoramique. Le TCS est intimement convaincu qu'il faut réduire le trafic de transit et pendulaire au centre. Cependant, il faut faire en évitant de mettre la charrue avant les bœufs, c'est-à-dire verrouiller le centre-ville sans avoir réalisé la moyenne ceinture et offert de véritables trajets alternatifs.

Le président reformule sa question. Le chantier sera mis en place s'il est voté favorablement. Il demande, selon son expertise, quelles seraient les meilleures solutions pour qu'il ne préterrie pas le trafic, étant sur un tracé important.

M. Gerber indique que le U lacustre est conçu pour absorber le trafic supplémentaire, même s'il a ses limites par rapport à une véritable traversée du lac. Le TCS a soutenu ce «U» afin de pouvoir sécuriser et fluidifier le trafic. Cependant, pendant les travaux sur le pont, il vaut mieux que les gens passent plutôt par le pont du Mont-Blanc ou bien trouvent une autre façon de se connecter à l'autre rive en contournant la ville. La meilleure solution serait que le Canton fasse des annonces en amont pour inciter les gens à rester sur l'autoroute de contournement. Cependant, ce n'est pas la Ville qui décide de cette communication.

Un commissaire demande si cette solution est la seule qu'ils ont trouvée.

M. Gerber rappelle qu'il y a un cadre légal défini par la LMCE. Cette dernière prévoit qu'une moyenne ceinture soit réalisée. Pour remettre en question tout ça, il faudra faire un amendement ou demander à changer la LMCE. Cependant, celle-ci reste leur seul outil pour modifier cette vision-là qui a été votée.

Une commissaire s'inquiète du report de trafic sur les Pâquis avec la fermeture de la rue de Lausanne. Elle demande si des études ont été faites sur ce trajet.

M. Gerber indique qu'ils ont déjà fait un gros travail, en transformant des zones 30 en zones 20, en modifiant les sens de circulation et en cassant le plus possible des trajectoires directes. Ce qui a été mis en place semble assez efficace. Il ajoute que suite à de telles modifications, une partie des usagers trouvent de nouveaux itinéraires, en se reportant parfois sur le réseau de quartier si les axes structurants sont saturés, mais une proportion du trafic s'évapore de l'ensemble du périmètre. Ces personnes ne se reportent pas forcément sur les transports publics. Des observations sont menées aux Pâquis, et ils y sont très attentifs. Il ne peut cependant pas exclure un risque de report de trafic.

Une commissaire comprend qu'il n'y a pas de corrélation directe entre la redéfinition des axes et le report modal. Elle demande si, pendant les travaux, encourager d'autres moyens de transport par la gratuité serait une bonne idée.

M Gerber indique que normalement, il sera possible de passer dans les deux sens. Le principe de la gratuité est inéquitable, et en plus cela va encourager les gens qui sont à pied ou à vélo à prendre le bus. Prendre la voiture n'est plus un plaisir à Genève, de nombreux usagers utilisent des transports individuels motorisés parce qu'ils sont contraints pour de nombreuses raisons (horaires de travail, temps de trajet deux à trois fois plus long en transports publics qui rend difficile la possibilité d'arriver à l'heure pour chercher un enfant au parascolaire ou à la crèche). Une partie des conducteurs partira peut-être sur les transports publics, mais il ne faut pas compter là-dessus.

Un commissaire demande si cette moyenne ceinture, sans la traversée du lac, a encore du sens.

M. Gerber explique que lors de la présentation de la traversée du lac, le Canton a estimé une réduction de 11% du nombre de véhicules par kilomètre au cœur de l'agglomération. Tant que cette traversée du lac n'existe pas, la moyenne ceinture est une condition sine qua non aux autres principes qui vont être mis en place.

Le commissaire remarque que les personnes habitant en ville ont aussi une voiture. Résidant à la rue de Lausanne, il devra contourner toute la ville pour se rendre à Plainpalais. Cela ne lui semble pas raisonnable. M. Gerber comprend sa préoccupation. Il faut réactiver ce chiffre qu'un foyer sur deux n'a pas de voitures. Selon le Canton, 90% de ces foyers sans voitures sont des foyers à une ou deux personnes seulement. Dès que les gens ont des enfants, ils ont des voitures. Les Genevois qui possèdent une voiture ne l'utilisent quasiment pas la semaine. Un sondage réalisé auprès de ses membres en 2021 révèle que neuf membres sur dix utilisent une voiture, mais ils ne sont que 36% à la prendre pour se rendre au travail. Cela montre bien que les mentalités évoluent, mais que la voiture reste un élément prépondérant. Il rappelle en outre qu'en Suisse, et c'est encore plus fort à Genève, plus de 40% des déplacements sont effectués pour les loisirs.

Un commissaire demande pourquoi le TCS ne fait rien, dans la mesure où cette solution n'est pas efficace.

M. Gerber rectifie qu'elle ne serait pas efficace si elle ne respectait pas l'esprit de cette loi.

Un commissaire demande quelle est la faiblesse de cette proposition.

M. Gerber dit que c'est le fait d'être arrivé aussi tard devant le Conseil municipal. Il trouve étonnant qu'on traite la porte d'entrée de la moyenne ceinture après le reste.

Audition de M. Olivier Gurtner, président du comité de Pro Vélo

M. Gurtner se présente. Il soulève que l'avenue de la Paix est un site stratégique, autant pour la Genève internationale que pour les circulations écolo-

giques. Il s'agit d'un projet intéressant et pertinent, que la Confédération accepte de financer, contrairement au projet de la traversée de la rade. Pro Vélo a une question sur l'accès vélo à la halte Sécheron du Léman Express. Il n'a pas eu l'impression, en étudiant les plans, qu'un ascenseur soit prévu ou que la rampe soit suffisamment peu pentue à la gare de Sécheron pour les PMR.

Questions-réponses

Un commissaire souhaite savoir si Pro Vélo ne pourrait pas intervenir pour conserver les petites rues de Cornavin, afin que les mobilités douces puissent tout de même emprunter la rue de Cornavin.

M. Gurtner explique que Pro Vélo a étudié le projet de Cornavin dans les détails: les vélo-stations seront accessibles grâce à des rampes en pente douce. D'une manière plus large, les livraisons et les taxis sont aussi prévus dans l'aménagement, au sous-sol.

Un commissaire soulève que Pro Vélo devrait soutenir la traversée de la rade.

M. Gurtner répond que Pro Vélo n'est pas pour la traversée de la rade, étant donné les montants extrêmement élevés pour un projet que la Confédération refuse de financer faute d'aménagement pertinent. Par ailleurs, il rappelle que Pro Vélo n'est pas un parti politique mais une association de cyclistes, qui n'hésite pas à dénoncer les projets qui n'avancent pas assez vite.

Une commissaire demande si Pro Vélo est favorable au projet de la moyenne ceinture.

M. Gurtner explique que ça ne va pas toujours dans leur sens, mais qu'ils communiquent le plus possible avec les autorités.

Discussion et prises de position

Un commissaire se demande pourquoi toujours punir les résidents de la Ville de Genève par des restrictions et sanctions alors qu'il y a d'autres possibilités.

Un commissaire annonce que son parti n'est pas convaincu par ce projet. Il a entendu que la situation légale ne repose pas uniquement sur la moyenne ceinture, mais que d'autres projets ont été acceptés par le peuple. Il est possible qu'il y ait encore un changement de la situation avec un changement de majorité qui se dessine. Pour cette raison, il ne voit pas pourquoi il faudrait aller de l'avant avec ce projet.

Un commissaire rappelle que la Confédération ne finance pas la traversée de la rade, cette opération sera donc entièrement aux frais du Canton. Il est d'avis de ne pas procéder à d'autres auditions.

Un commissaire indique que le Parti libéral-radical va soutenir cette proposition. Il rappelle que la Ville engage ici 25 millions de francs. Cette proposition lui semble évidente, comme l'a souligné le TCS. Il trouve cependant scandaleux qu'un projet de cette importance, présenté en novembre 2021, n'arrive en commission que sept ou huit mois après.

Un commissaire informe que le Centre va voter favorablement cette proposition. C'est un projet sur lequel tant le TCS que Pro Vélo sont favorables, ce qui est à souligner.

Un commissaire s'étonne des propos tenus précédemment. Il trouve qu'il faut pouvoir discuter des décisions du Canton lorsque c'est la Ville de Genève qui paie et qui doit les mettre en vigueur.

Une commissaire annonce que le Parti socialiste soutiendra ce projet et souligne que lorsque le TCS et Pro Vélo sont sur la même longueur d'onde, les projets avancent plus vite. Le Parti socialiste sera néanmoins vigilant quant au report de trafic qui ne doit en aucun cas se reporter sur les quartiers, notamment sur les Pâquis.

Un commissaire indique que les Verts soutiennent ce projet.

Votes

La recommandation de la commission: «faire attention à ce que l'accès entre les quais de la gare de Sécheron et la route se fasse de la meilleure manière possible selon les recommandations de Pro Vélo» est acceptée par 9 oui (4 S, 3 Ve, 1 EàG, 1 PLR) contre 2 non (MCG, UDC) et 4 abstentions (2 PLR, 2 LC).

La proposition PR-1485 est acceptée avec la recommandation, soit par 9 oui (4 S, 3 Ve, 1 EàG, 1 PLR) contre 2 non (MCG, UDC) et 4 abstentions (2 PLR, 2 LC).

L'Union démocratique du centre annonce un rapport de minorité.

PROJET DE RECOMMANDATION

Le Conseil municipal recommande au Conseil administratif de faire attention à ce que l'accès entre les quais de la gare de Sécheron et la route se fasse de la meilleure manière possible selon les recommandations de Pro Vélo.

6 décembre 2022

B. Rapport de minorité de M. Pierre Scherb.

Le Conseil administratif constate que l'avenue de la Paix constitue un axe majeur de l'axe routier et une entrée principale en ville de Genève. Après un réaménagement complet de sa partie basse entre la place Albert-Thomas et le passage supérieur de la Paix, planifié et voté en 2013 mais jamais réalisé, il souhaite à présent transformer l'avenue de la Paix dans sa totalité. Cette transformation doit servir à faire de l'avenue de la Paix une partie de la moyenne ceinture dont le Conseil d'Etat souhaite accélérer la mise en œuvre.

Formellement, l'Union démocratique du centre constate que cette proposition du Conseil administratif a été traitée à la hâte par la commission des travaux et des constructions. L'étude des questions essentielles n'a pas été faite. Tout au contraire, la CTC s'est limitée à deux séances pour un projet de plus de 20 millions de francs à la charge de la Ville de Genève. Elle a notamment refusé l'audition du président de l'ACS qui aurait pourtant pu apporter un autre éclairage.

Matériellement, force est de constater que la politique du Conseil d'Etat à la base de cette proposition PR-1485 est fondamentalement contestée par une grande partie de la population dont l'Union démocratique du centre s'est fait le porte-parole. Néanmoins de plus en plus de partis politiques rejoignent ce combat contre une politique qui ne tient pas compte des besoins de la population du canton de Genève et encore moins de la majorité des habitants de la Ville de Genève. Si le Conseil administratif ne cesse de nous dire que 45% ne possèdent plus de voiture, il oublie allègrement que 55% possèdent toujours au moins un véhicule et que c'est donc une large majorité qui ne peut pas renoncer à ce moyen de transport. Les recours introduits par plusieurs partis contre l'introduction par le Conseil d'Etat d'une limitation générale de la vitesse à 30 km/h par voie d'arrêt est clairement un premier signe que les choses sont en train de changer et que de plus en plus de personnes s'opposent à cette politique qu'ils n'ont jamais cautionnée.

Rappelons-nous seulement l'acceptation de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). A l'origine, elle a été présentée comme contre-projet à l'initiative IN 154 «Pour des transports publics plus rapides!». Aujourd'hui, force est de constater que cette loi sert de prétexte au Conseil d'Etat pour justifier toutes sortes de mesures anti-voiture. Face à une application qu'on ne peut pas nommer autrement qu'abusive, l'Union démocratique du centre a déposé un projet de loi visant à abroger une loi néfaste pour les Genevois qui n'a rien amélioré jusqu'à présent. Il n'y a pas de doute que la population aurait refusé la LMCE si elle avait

été mise au courant de l'application abusive que les autorités genevoises en font. Il faut se souvenir que l'objectif de la LMCE était de mettre fin à la «guerre des transports» et de définir les principes d'exploitation des réseaux de transport du canton dans le respect de l'article 190 de notre constitution garantissant le libre choix du mode de transport.

La LMCE a permis au Conseil d'Etat de généraliser le 30 km/h dans l'hypercentre et sur les axes structurants avec toutes les conséquences que cela implique comme la diminution de la vitesse d'exploitation des transports publics, les problématiques d'accès pour les véhicules de secours et les conditions de travail dégradées pour les chauffeurs de taxis. Sans parler des conséquences pour le commerce genevois, la clientèle étant dissuadée de fréquenter les commerces du centre-ville et incitée à fréquenter la nouvelle offre commerciale en France voisine. Enfin, non contente d'asphyxier le centre-ville, la LMCE provoque la colère des communes de la ceinture urbaine comme Vernier, Lancy, Carouge, Chêne-Bougeries qui s'inquiètent de l'impact sur la population et l'environnement de la «moyenne ceinture urbaine», pièce centrale de la LMCE.

Avec la présentation de la proposition PR-1485, le Conseil administratif suit aveuglément les objectifs des militants écologistes qui veulent diminuer encore le nombre de places de stationnement et abolir le stationnement en zone bleue. Preuve est ainsi faite pour l'Union démocratique du centre que les plus farouches partisans de la LMCE n'ont jamais véritablement enterré la hache de guerre contre les voitures. Et si pour la paix des transports on reprenait tout à zéro en abrogeant la loi? En réponse à cette question pertinente, l'Union démocratique du centre a déposé le projet de loi PL13081 qui demande l'abrogation de cette loi qu'elle considère comme néfaste. Il est donc actuellement trop tôt pour la réalisation des travaux prévus par la proposition PR-1485 et l'Union démocratique du centre la refusera définitivement pour cette raison.