

17 décembre 2012

**Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la
pétition: «Jonction: la mort d'un quartier».**

Rapport de M. Pierre Rumo.

La commission des pétitions s'est réunie les 17 octobre 2011, 14 novembre 2011 et 21 mai 2012 sous la présidence de M. Pascal Rubeli pour traiter cette pétition.

Le rapporteur remercie M^{me} Danaé Frangoulis et M. Léonard Jeannet-Micheli des notes de séances fidèlement prises par ces derniers et qui lui ont grandement facilité la rédaction du présent rapport.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 17 octobre 2011

Audition de M. Daniel Sormanni, conseiller municipal, et de MM. José Manuel Pinto, propriétaire d'un magasin d'alimentation (37, boulevard Carl-Vogt), Giuseppe Miscioscia, fondateur du restaurant La Maison du Bonheur (rue David-Dufour), José Andrade, propriétaire du restaurant Come Prima (62, boulevard Carl-Vogt), et Alvaro Guerra, propriétaire du restaurant Aquae Flaviae (12, rue du Vélodrome), pétitionnaires

M. Sormanni entame sa présentation par un état des lieux du quartier de la Jonction. Il indique que ce quartier a été sinistré pendant trois ans en raison de gros travaux qui, aujourd'hui, sont presque terminés, principalement au boulevard Carl-Vogt. Il expose que le plus grand problème réside en l'absence d'accès à ce quartier depuis le pont Sous-Terre.

Il indique que la Direction générale de la mobilité (DGM) envoie les automobilistes au pont Butin ou à la passerelle des Vernets, ce qui ne contribue pas à une diminution de la circulation. Il rappelle que les voitures doivent pouvoir transiter par la Jonction et accéder ainsi à ce quartier.

Il rappelle, en outre, que la rue de l'Ecole-de-Médecine était en travaux pendant longtemps et qu'elle est maintenant à nouveau ouverte. Il existerait un projet d'en faire une zone 20 km/h.

Il indique, par ailleurs, que l'activité est difficile depuis la rue du Stand en raison du tram et que le boulevard Saint-Georges laisse une large place aux bus

et crée des nuisances pour les habitants. Le boulevard Carl-Vogt souffre du même problème en raison des trolleybus et des bus qui circulent dans les deux sens. Ainsi, il explique qu'il n'y a plus de places pour les voitures et que, en plus, des places de parc ont été supprimées.

Les places de livraison pour les commerçants ont également été supprimées, alors qu'il y a un nombre impressionnant d'arcades sur ce boulevard. Ainsi, l'absence totale de cases de livraison pose un réel problème d'approvisionnement pour ces commerçants.

Il rappelle que les travaux sont aujourd'hui terminés et qu'il est évident que les câbles et autres installations ne vont pas être démontés. Par conséquent, il indique que les pétitionnaires demandent des mesures compensatoires. En effet, il est persuadé que personne ne souhaite la mort des commerçants du quartier. Or, ces derniers ont déjà perdu beaucoup en termes de chiffre d'affaires en raison des travaux.

M. Sormanni poursuit en expliquant que les pétitionnaires souhaitent également que l'aménagement du boulevard Carl-Vogt soit revu. En effet, le début de ce boulevard, coté Jonction, est fermé dans les deux sens pour aller au boulevard Saint-Georges et il trouve que c'est un non-sens. Cet endroit du boulevard Carl-Vogt est le lieu où il y a le plus de circulation en raison de la poste, de la Coop, etc.

M. Pinto indique qu'il a subi une perte de 150 000 francs depuis le début des travaux. Il explique qu'il n'y a pas de parking pour les voitures, ce qui est un problème, mais un problème moindre par rapport au manque de places de livraison pour les camions. En effet, il indique que la disposition des places en épi devant son commerce empêche les camions livrant la marchandise de stationner sur des places. Ainsi, ils doivent se mettre sur la piste cyclable, ne pouvant rester au milieu de la route. Il indique, par ailleurs, que la gendarmerie ferme un peu les yeux en ce qui concerne les camions de livraison, mais que ce n'est pas du tout le cas des contractuels. Il explique que ces camions de livraison ne peuvent pas non plus se parquer plus bas. Il indique qu'il y a bien un moyen de se parquer en face du restaurant Sole Mio, mais que de placer un camion à cet endroit revient à bloquer perpendiculairement la route et fait que plus personne ne peut passer sur le boulevard. Il explique, en outre, que son magasin livre surtout des marchandises lourdes aux clients et que, auparavant, ces derniers venaient en voiture charger leurs achats. Comme aujourd'hui cela n'est plus possible, les clients sont devenus réfractaires à venir dans son commerce.

M. Andrade, propriétaire du restaurant Come Prima depuis huit ans, a remarqué une baisse de son chiffre d'affaires depuis le début des travaux. Cependant, il estime qu'il y a quelques éléments très illogiques dans les aménagements effectués par les autorités. Premièrement, il trouve absurde d'empêcher les véhicules

de tourner depuis le pont Sous-Terre. Il souhaiterait vivement que l'on rétablisse le tourner à gauche, étant donné que les automobilistes sont contraints de faire un grand détour par les Vernets. Deuxièmement, il indique que le bus, remontant maintenant le boulevard Carl-Vogt en sens inverse, empêche d'avoir les deux voies de voitures qui descendaient ledit boulevard auparavant. Cela engendre des bouchons aux heures de pointe sur la totalité du boulevard. Troisièmement, il indique que de nombreuses places de parc ont été supprimées dans le boulevard et aux alentours, provoquant une diminution de ses clients.

M. Guerra indique qu'il tient le restaurant *Aquae Flaviae*, à la rue du Vélo-drome. Il explique que l'accès à son commerce a été rendu difficile parce que toutes les places de parc existant le long de l'immeuble ont été supprimées. Il ajoute que, aujourd'hui, les trolleybus empruntent la rue précitée dans les deux sens alors que les voitures ne peuvent circuler que dans un sens. Ainsi, les automobilistes venant de la route des Jeunes doivent emprunter le quai Ernest-Ansermet pour accéder à son restaurant, sans pouvoir se parquer devant son établissement. A midi, les clients viennent à pied du quartier mais, le soir, ils viennent beaucoup moins vu le manque de places de parc. Pareillement, il explique que les camions ne peuvent plus s'arrêter devant les commerces pour charger et décharger leurs livraisons.

A un commissaire demandant si la DGM a supprimé les places pour handicapés dans le quartier de la Jonction, M. Miscioscia répond qu'il existait une place pour les personnes handicapées devant son commerce, mais qu'elle a été déplacée devant la Migros, au boulevard Carl-Vogt. Elle est donc moins centrale et nécessite une manœuvre en marche arrière.

A un commissaire souhaitant savoir s'il y a eu un comptage précis des places supprimées, M. Sormanni répond qu'aucun comptage n'a été effectué, mais que quasiment toutes les places ont été supprimées.

M. Guerra ajoute qu'une place au bout de la rue du Vélo-drome a été réaménagée, mais qu'elle ne sert que de lieu de déjections pour les chiens, alors qu'elle aurait pu être réutilisée pour une place de parc.

M. Andrade explique que la possibilité de tourner à gauche, depuis la rue des Deux-Ponts en direction du quai Ernest-Ansermet, devrait être remise en place d'ici à deux ans.

M. Sormanni explique que la DGM avait annoncé qu'il y aurait deux voies dans la rue des Deux-Ponts dont celle de gauche qui permettrait de se rendre sur le quai Ernest-Ansermet pour avoir ainsi facilement accès au quartier de la Jonction. Il précise que cela a été le cas durant trois semaines mais que, ensuite, la deuxième file a été supprimée, empêchant de tourner à gauche. Il ajoute qu'il serait judicieux d'ouvrir le tronçon allant du début du boulevard Carl-Vogt à la

rue David-Dufour afin de pouvoir accéder au boulevard Saint-Georges, et ce en vue d'éviter de bloquer la circulation au nœud de la Jonction.

M. Sormanni souhaite revenir sur la question du nombre de places supprimées et si ces dernières ont été compensées. Il précise qu'il n'est pas pareil de compenser les places par des places en sous-sol, étant donné que la création de parkings souterrains ne pourra pas avoir lieu avant environ quatre ans, voire plus, et que cela ne résoudra pas le problème des places de proximité vitales pour les commerçants. Il estime qu'il faut être imaginatif pour trouver des places de livraison, sans quoi les commerces vont fermer les uns après les autres.

M. Andrade explique que la situation, après la fin des travaux, ne résoudra ni l'accès difficile au site ni l'absence de places de livraison. Il pense que les aménagements routiers effectués empêchent l'accès au centre névralgique de la Jonction, soit le boulevard Carl-Vogt. Il concède que la fin des travaux permettra plus de fluidité, mais que cela ne changera rien au problème du quartier.

Une commissaire précise que le site Artamis sera doté d'un parking souterrain dont il semblerait que certaines places pourraient venir compenser, en tant que places publiques, les places supprimées dans le quartier.

Concernant les places de livraison, une conseillère municipale souhaiterait savoir combien ont été supprimées. Elle demande s'il n'y a pas des rues secondaires à l'arrière des grands axes dans lesquelles on pourrait se parquer. Elle indique que, si tout est bouché, il faudrait créer des places de livraison, même au détriment de places de parc pour les voitures.

M. Sormanni précise que la demande comprend les deux éléments, à savoir les places de parc pour les voitures et celles pour les livraisons.

M. Andrade affirme qu'il ne voit pas de moyens pour créer des places de parc et de livraison au vu de la circulation telle qu'elle a été modifiée, sans enlever le bus qui remonte le boulevard, excepté lorsque le bus tourne à la rue des Bains. Ainsi, entre le bus, les places en épi et la piste cyclable, il pense qu'il n'y a pas de solution en l'état actuel des choses.

Un commissaire demande si, pour deux des quatre établissements concernés par la pétition, le parking David-Dufour ne serait pas une solution. M. Guerra indique qu'il mentionne ce parking sur ses cartes de visite, mais que cela ne change pas le besoin qu'il a de disposer d'un véhicule pour charger, décharger et transporter les denrées alimentaires nécessaires à son restaurant.

M. Andrade indique que toutes les places disponibles sont constamment occupées par les habitants du quartier vu le nombre restreint de ces places. De même, le parking de l'école avoisinante est souvent complet.

A un commissaire demandant s'il n'y a pas un endroit où l'on pourrait créer des places de parc et de livraison ainsi que des places pour handicapés, M. Andrade répond qu'il ne voit pas de lieux où l'on pourrait réaliser des parkings en surface. Il indique qu'il y a les parkings des rues David-Dufour et de l'École-de-Médecine. Cependant, il explique que la clientèle du soir de son restaurant ne va pas dans les parkings souterrains et que celle-ci va lentement changer ses habitudes.

A un commissaire demandant si les signataires de la pétition connaissent des commerçants ayant dû fermer pour des raisons de baisse du chiffre d'affaires, M. Andrade explique que la société tend au chacun pour soi et qu'il est rarement au courant de la situation de ses collègues, mais il indique que chacun vit sur ses réserves pour le moment.

Un commissaire demande si des places de stationnement pourraient être utilisées pour les livraisons le matin et pour les clients des restaurants le soir.

M. Pinto explique que les places restantes ont été transformées en zone bleue. Il pense que, dans les parkings souterrains, on pourrait créer des places normales pour soixante ou nonante minutes, ce qui permettrait d'éviter que des voitures bloquent certaines places en restant plusieurs jours dessus.

Un commissaire se dit non favorable à l'emploi de la voiture. En revanche, il dit être sensible à la problématique des livraisons. Il estime qu'il faut absolument des espaces à disposition pour cela. Enfin, concernant les restaurants, il affirme qu'aux problèmes dus aux travaux s'ajoute la crise qui n'est pas une donnée négligeable.

M. Sormanni rappelle qu'il n'y a pas que des restaurants au boulevard Carl-Vogt et que d'autres commerces sont également touchés.

Un commissaire précise que, lorsque les lignes de tram et de trolleybus seront mises en route, cela amènera certainement des clients dont bénéficieront les commerçants. Il suggère d'attendre six ou sept mois après la fin des travaux le temps que la nouvelle circulation se mette en place.

Un commissaire indique que, depuis quelques mois, il y a les bus N° 1, K et L, ainsi que les trolleybus N°s 2, 10 et 19 qui arrivent à côté des commerces des pétitionnaires présents. Il ajoute que, à la fin des travaux, dès le mois de décembre, le quartier de la Jonction disposera de 5 ou 6 lignes à proximité.

M. Andrade indique qu'il est convaincu que la baisse du chiffre d'affaires est surtout liée aux deux problèmes suivants: le stationnement en surface rendu impossible et l'interdiction de tourner à gauche. Il indique que la crise aussi a un rôle à jouer, mais il ne pense pas que ce soit le principal problème.

A un commissaire demandant s'il existe une association des commerçants de la Jonction, M. Sormanni répond qu'elle est en passe d'être créée.

M. Sormanni mentionne qu'il donne un coup de main au magasin de fleurs situé boulevard Carl-Vogt, en sus de son emploi au Département d'urbanisme. Il souhaite également préciser que la Ville de Genève dispose de certaines compétences en matière de stationnement qu'il sied de ne pas négliger.

A une commissaire demandant s'il y a une forte corrélation entre le manque de places de parc et une baisse du chiffre d'affaires, M. Andrade répond qu'il en est convaincu et qu'il faut rajouter l'interdiction de tourner à gauche qui contraint les gens à se déplacer trop loin pour accéder au quartier.

A une commissaire demandant si une solution ne pourrait pas être trouvée avec le Caddie service en coordination avec les TPG, M. Pinto indique que ce moyen de transport n'est pas une solution, car les livraisons ayant trait à son commerce sont trop lourdes et trop volumineuses.

M. Andrade confirme que ce n'est pas une solution adéquate étant donné qu'un camion arrivant avec une tonne de marchandises ne peut pas être remplacé par le moyen proposé.

M. Sormanni mentionne que ce moyen n'est pas possible pour un magasin d'électroménager.

Une commissaire prie les commerçants de l'excuser pour sa proposition qui ne semble pas être réalisable et admet qu'elle ne se rendait pas compte de la masse des marchandises à livrer aux commerces du quartier. Elle ajoute qu'elle est en faveur de la possibilité de tourner à gauche, si cela satisfait les pétitionnaires.

M. Andrade indique que la création d'une place de livraison à l'angle de la rue des Bains serait la seule possibilité du boulevard Carl-Vogt.

Un commissaire indique que les pétitionnaires ont fait preuve de nuances dans leurs demandes étant donné qu'ils se sont dits ouverts à l'idée d'attendre le développement des transports publics et la fin des travaux avant de prendre d'autres mesures. Il faudrait rapidement envisager la création d'une place de livraison pouvant être utilisée dès 19 h par les véhicules privés des clients des restaurants.

Un commissaire souhaiterait préciser que, pour les cases de livraison, un privé n'est pas amendé s'il reste jusqu'à vingt minutes.

Un commissaire trouverait aberrant que les parkings souterrains ne puissent être utilisés le soir pour des raisons de sécurité étant donné le coût de ces derniers.

Séance du 14 novembre 2011

Audition de MM. Jean-Yves Goumaz, directeur de la Fondation des parkings, et Gaëtan Mascali, directeur du Service du stationnement

M. Goumaz indique que, en ce qui concerne la Fondation des parkings, c'est le dernier point qui les concerne, à savoir celui des places supprimées et déplacées. M. Goumaz explique que, en tant qu'opérateur mobilité sur les parkings et sur la voirie, la fondation précitée a constaté de grands changements ces dernières années en termes de places de stationnement. Il précise que, étant donné qu'elle est aussi en charge de relever les horodateurs, toutes les statistiques effectuées sur cette base montrent une baisse sensible des places de parc et donc des recettes qui vont avec.

Concernant la suppression de places de parc proprement dite, il explique qu'il y a un projet Artamis, ou Carré vert, prévoyant la construction d'un parking. Il a été demandé à la Fondation des parkings d'étudier, avec des directives venant de la DGM, de mettre à disposition des places de parc publiques afin de compenser celles supprimées en surface en raison du tram. Il indique que la fondation a donc effectué des études pour ce parking. Il serait nécessaire de créer 192 places en sous-sol pour parvenir à la compensation souhaitée.

M. Goumaz poursuit en exposant que ce parking disposerait de 312 places en tout et que, selon les études, 120 places sur ces 312 seraient destinées aux utilisateurs du site, soit aux trois entités construisant des logements, ayant droit à 40 places chacune, et que les 192 places restantes seraient destinées aux habitants du quartier et aux visiteurs. Il explique donc qu'il s'agit d'une zone bleue au sous-sol. Il ajoute que ces places pourraient faire l'objet de places de longue durée pour les habitants.

M. Goumaz explique que le projet est ficelé mais que les décisions ne sont pas encore prises et rappelle qu'il subsiste encore des négociations entre les différents maîtres d'ouvrage concernant la répartition des coûts. Au sein même de la Fondation des parkings, il indique que le projet sera discuté au Conseil de fondation, fin novembre 2012, et que les enjeux économiques sont importants. Il ajoute qu'il y a un certain nombre de parkings existant déjà dans la zone: parking de Plainpalais, quai Ernest-Ansermet et rue David-Dufour. Ces parkings ont des places pouvant être transformées en places pour habitants avec des tarifs en conséquence.

M. Goumaz indique qu'une offre avait été faite dans ce sens en 2010, allant de pair avec un abaissement du prix pour quelques centaines de places disponibles. Sur cette offre, une quarantaine d'habitants seulement ont fait le pas d'acquiescer une place en sous-sol, ce qui s'explique par le prix mensuel qui est de 180 francs plus la TVA, comme dans la plupart de ces parkings. Ce montant est nettement plus élevé que le prix du macaron (200 francs par année actuellement).

Concernant la question du financement, M. Goumaz souhaiterait dire qu'on est en train, globalement, de réinventer la voirie, voire de la supprimer telle qu'elle est, au profit des TPG et de la mobilité douce. On essaye de compenser une voirie gratuite par un ouvrage. Un parking coûte entre 40 000 et 50 000 francs la place. Dans le cas d'Artamis, des scénarios ont été élaborés concernant le nombre d'habitants souhaitant obtenir une place en sous-sol, mise à part les habitants avec les promotions au-dessus. Il indique que les résultats ne sont pas très optimistes. La Fondation des parkings est donc partie sur la base d'une estimation de 50 places à 180 francs par mois plus la TVA, ce qui équivaldrait à une rentrée d'argent de 9500 francs par mois. Les autres places seront laissées pour les courtes durées, en tant que zone bleue en sous-sol, avec un tarif progressif accélééré, du genre de 5 francs de l'heure.

M. Goumaz mentionne que les automobilistes pourraient aller dans ce parking avec un macaron, mais à condition de payer quelques centimes par heure. En estimant le nombre de visiteurs et en admettant les 50 abonnés susmentionnés, cela donne environ 400 000 francs par année. Il indique que, de cette façon, ce serait le deuxième parking le plus déficitaire pour la Fondation des parkings.

A un commissaire demandant si, par rapport aux places actuelles inoccupées, il ne serait pas mieux, au lieu de faire des pertes dues à leur inoccupation, de les louer moins cher et de stimuler ainsi les habitants à en acquérir, M. Goumaz indique être d'accord dans la théorie mais précise que la réalité est très différente.

Il se trouve que des abonnés habitants existent et qu'ils payent déjà très cher leur stationnement. Il explique qu'un essai s'est déroulé au parking du Prieuré aux Pâquis. La Fondation des parkings a effectué une baisse des tarifs pour les habitants. Ils ont cannibalisé les tarifs des abonnés antérieurs et il n'y pas eu l'arrivée escomptée de nouveaux abonnés, ce qui a conduit à des pertes.

A un commissaire rappelant que la Fondation des parkings suggère aux habitants d'aller dans l'un des quatre parkings susmentionnés, alors que trois de ces parkings ne se situent pas vraiment dans le quartier de la Jonction et en sont même assez éloignés, M. Goumaz répond que le quartier s'étend entre le Rhône et l'Arve et qu'on ne peut pas avoir des parkings partout mais que, dans le cas présent, il y a assez de places de parc à disposition des habitants de ce quartier.

M. Goumaz indique qu'il y a effectivement eu des dégâts au parking de la rue David-Dufour mais pas plus que dans les autres quartiers de la ville.

A un commissaire demandant s'il est possible de connaître les dégâts commis dans ces parkings et les moyens de surveillance utilisés par la fondation, M. Goumaz indique qu'il n'y a pas de chiffres exacts mais que, en moyenne, les parkings subissent trois dégâts par jour à Genève sur l'ensemble des parkings. Aucune agression physique n'est à déplorer, sauf une en seize ans. Il ajoute que

les dégâts tels que les bris de fenêtres de voitures ont fortement augmenté ces derniers mois. Il indique que la fondation essaye de faire au mieux en mettant en place un environnement sonore adéquat, un éclairage, une vidéosurveillance, notamment vers les entrées, les sorties et les cages d'escaliers.

M. Goumaz précise que la Fondation des parkings a sensiblement atteint ce qu'elle pouvait normalement faire pour contrer les dégâts perpétrés dans les parkings, à moins d'avoir plus de personnel sur place, ce qui reviendrait à multiplier par 10 le budget sécurité qui se situe déjà à plus d'un million par an. Il explique qu'il faudrait alors passer à l'étape suivante, soit mettre des portes pour les places, ne laisser entrer que les personnes ayant un passe-droit, et interdire l'accès aux piétons.

M. Goumaz répond que, en effet, ce n'est pas le cas et que cette image relève bien plus de l'imaginaire des gens que de la réalité. En effet, il indique recevoir deux ou trois scénarios par mois lui demandant l'autorisation de faire des films dans les parkings. Neuf fois sur dix les scènes tournées dans les parkings sont des meurtres et d'autres crimes. Il appelle cela le syndrome du parking. Les parkings coûtent cher et c'est souvent la régie qui le paye lors de la construction de l'immeuble. C'est pour cela que, souvent, l'entretien de ces parkings privés est très minimaliste. Ce n'est pas l'approche de la Fondation des parkings de réaliser trop tard que le parking a un coût et que son entretien revient trop cher. Les parkings gérés par la fondation précitée restent des lieux abrités, attirant inévitablement des Roms, des drogués, etc., ce qui ne rassure pas la population mais qui ne crée pas de graves problèmes de sécurité pour le moment. M. Goumaz indique que la Ville de Genève promeut la construction de parkings à utilité publique et, du coup, la Fondation des parkings doit construire plutôt des P+R, ce qui lui cause des pertes tout comme les parkings avec des places pour habitants.

A un commissaire demandant quel est le lien entre le service de sécurité de la Fondation des parkings et la police, notamment concernant la vidéosurveillance, M. Goumaz répond que la fondation est soumise à la loi sur l'information du public, l'accès aux documents et la protection des données personnelles (LIPAD), que les bandes enregistrées ne sont gardées que quarante-huit heures, et que leur accès est strictement réglementé.

A un commissaire indiquant que l'un des problèmes rencontrés par les commerçants de la Jonction est la disparition des places de livraison et demandant si la fondation connaît le nombre de places supprimées, M. Mascali répond que c'est difficile à dire en raison de la phase des travaux et que les choses seront certainement plus claires dans quelques mois.

A une commissaire demandant quel genre de places (en surface ou en sous-sol) rapporte le plus à la Fondation des parkings, M. Goumaz indique que, pour Genève, il n'a pas les chiffres sous la main. M. Mascali précise que, indépen-

damment du tarif, une place en surface est plus rentable parce qu'on impose à un véhicule de partir au bout de nonante minutes, alors qu'un rapprochement avec les places en sous-sol est plus difficile.

A une commissaire ne comprenant pas pourquoi on supprime des places de parc pour y mettre des blocs de béton à la place, M. Goumaz rappelle que la fondation est un opérateur ne décidant pas de la politique de la mobilité.

Un commissaire demande une explication par rapport à Artamis et le projet du Carré vert. S'il a bien compris, il y a un système de macaron mais avec en plus une taxe d'ouvrage. Il demande donc si la personne ayant le macaron passera également à la caisse pour la taxe d'ouvrage. M. Goumaz explique que oui, ce sera le cas, avec la mise en place d'une barrière et d'un tarif à l'heure. Il explique que c'est un autre type de parking, avec d'autres contraintes, et différents types d'utilisateurs, ce qui rend la mise en place d'une barrière obligatoire.

Un commissaire indique qu'il y a une limitation des places de stationnement durant la période estivale. Non seulement les automobilistes paient un macaron pour accéder à ces places mais, dans un deuxième temps, les places sont louées à des commerçants pour pouvoir y placer leurs terrasses.

M. Mascali répond que la Fondation des parkings reçoit les macarons et les délivre, alors que la location des terrasses revient au département de M. Guillaume Barazzone.

M. Goumaz répond que, effectivement, les automobilistes ne sont pas contents de ne pas pouvoir se parquer sur les places bleues occupées par les terrasses en été. Il rappelle que le macaron donne le droit de rester plus longtemps sur une place, mais il ne garantit pas l'accès à ces places. De plus, il rappelle que le montant est vraiment modeste, il est de 180 francs par an (aujourd'hui 200 francs).

A une commissaire demandant si les 40 ou 50 centimes qu'il est prévu de payer pour une place ne seraient pas dus pour une voiture restant dans le parking pendant une plus longue période, comme des vacances par exemple, M. Goumaz répond que ce montant serait dû quelle que soit la durée. Si la personne souhaite rester régulièrement dans le parking, elle doit devenir habitante. Il ajoute que le macaron permet d'aller en zone bleue ou dans le parking et que le fait de bénéficier d'une place dans un ouvrage plutôt qu'à l'extérieur justifiera de payer plus cher.

Séance du 21 mai 2012

Discussion et vote

Le Parti démocrate-chrétien est favorable au renvoi au Conseil administratif de toute pétition ayant une raison d'être par rapport à une préoccupation de certains citoyens.

Le groupe socialiste indique se positionner également en faveur d'un renvoi au Conseil administratif.

Le Parti libéral-radical adoptera la même position.

Le groupe des Verts va faire scission avec le reste de la commission, précisant que les trois premières invites de la pétition relèvent de la circulation routière, et donc ne sont pas du ressort de la Ville, et que les changements opérés en l'occurrence sont nécessaires à une meilleure mobilité dans l'ensemble de notre cité.

Le groupe Ensemble à gauche regrette de n'avoir pu prendre connaissance des réponses de M. Messenger que tardivement. Il indique être favorable à un renvoi de la pétition au Conseil administratif, soulignant les problèmes importants de mobilité dans le quartier de la Jonction.

Par ailleurs, il n'est pas persuadé du bien-fondé de la position des Verts soulignant qu'il n'est pas décent de ne rien faire sous prétexte qu'il s'agit d'une prérogative cantonale, et que le Conseil administratif peut intervenir auprès de la Direction générale de la mobilité en cas de problèmes.

Le Mouvement citoyens genevois votera en faveur d'un renvoi de cette pétition au Conseil administratif. Il attire l'attention de la commission sur le fait que, avec les changements ayant eu lieu de l'autre côté du boulevard Georges-Favon, il y a un morcellement de la ville regrettable pour la qualité de vie de la population.

L'Union démocratique du centre indique soutenir cette pétition, soulignant que le besoin d'un tissu économique pour un quartier ne doit pas être oublié lorsqu'il s'agit de promouvoir la mobilité des transports en commun.

La commission décide de renvoyer cette pétition au Conseil administratif par 11 oui (2 EàG, 2 S, 1 DC, 3 LR, 1 MCG, 2 UDC) contre 2 non (2 Ve).

Annexe: Texte de la pétition

P-272



JONCTION : La mort d'un quartier

Pétition au Grand Conseil et au Conseil municipal de la Ville de Genève

Les habitants du quartier de la Jonction, constatant :

- Que la qualité de vie se dégrade pour les habitants dans le quartier de la Jonction, avec des plans de travaux et de circulation catastrophiques ;
- Que les travaux sont décidés sans même une information préalable des habitants et commerçants ;
- Que l'organisation des travaux est anarchique, mal coordonnée, et n'assure pas la sécurité des habitants, particulièrement les piétons ;
- Que le quartier devient difficilement accessible sans faire d'énormes détours, synonyme notamment de pollution ;
- Que la suppression de tous les parkings le long du boulevard Carl-Vogt, sans même une information préalable aux habitants et commerçants, entraînant une baisse du chiffre des affaires ;

Invitent les autorités :

- A revoir les plans de circulation dédiant les rues du Stand, boulevard de St-Georges et boulevard Carl-Vogt aux trams, aux bus et aux trolleybus ;
- A revoir le passage des trolleybus dans les 2 sens au boulevard Carl-Vogt ;
- A réinstaller un tournant à gauche depuis le Pont-Sous-Terre en direction du quai Ernest-Ansermet ;
- A compenser toutes les places de parkings supprimées et déplacées ;

Prénom

Nom

Adresse

Signature

Responsables de la pétition : Daniel SORMANNI, Carlos MEDEIROS

Retourner à l'adresse suivante au plus tard le 24 juin 2011 : MCG, case postale 340, 1211 Genève 17. Pour tous renseignements appelez le 078/707.01.46