

29 octobre 2019

Rapports de majorité et de minorité de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 12 juin 2018 en vue de l'ouverture de trois crédits d'un montant total de 34 130 500 francs brut et 28 286 200 francs net, destinés aux travaux d'aménagement des espaces publics de Rive, aux travaux d'assainissement du secteur de Rive, ainsi qu'une délibération foncière nécessaire à leur réalisation, notamment l'octroi d'un droit de superficie en faveur de la société Parking Clé-de-Rive SA, à savoir:

- Délibération I: 27 628 800 francs brut, destinés aux travaux d'aménagement des espaces publics en lien avec la réalisation d'un parking dans le secteur de Rive – Pierre-Fatio, dont à déduire une recette totale de 3 632 500 francs (participation Parking Clé-de-Rive SA, participation Etat de Genève et subventions fédérales), soit 23 996 300 francs net;**
- Délibération II: 6 481 700 francs brut, destinés aux travaux d'assainissement du secteur de Rive, dont à déduire une recette totale de 2 211 800 francs (participation Parking Clé-de-Rive SA, participation propriétaires privés et remboursement TVA), soit 4 269 900 francs net;**
- Délibération III: octroi, par la Ville de Genève, d'un droit de superficie distinct et permanent (DDP) en faveur de la société Parking Clé-de-Rive SA en vue de la construction d'un parking souterrain, grevant les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador, DDP dont l'assiette sera définie sur la base de l'autorisation de construire DD 110 238 en force, et 20 000 francs, en vue de l'achat d'actions de la société Parking Clé-de-Rive SA, par la Ville de Genève qui se verra octroyer un siège au conseil d'administration de ladite société.**

Rapport de majorité de M. Pierre de Boccard.

Cette proposition a été renvoyée le 11 septembre 2018 à la commission de l'aménagement et de l'environnement. Cette dernière, présidée par M^{me} Brigitte Studer, a traité cet objet lors des séances des 30 octobre, 6 et 27 novembre et 11 décembre 2018 et les 22 et 29 janvier, 12 février, 19 mars, 2 avril, 7, 14 et 21 mai 2019. Le rapporteur remercie M. Christophe Vuilleumier pour la précision de sa prise de notes.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I
(aménagement des espaces publics)

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 27 628 800 francs, destinés aux travaux d'aménagement des espaces publics en lien avec la réalisation d'un parking dans le secteur de Rive – Pierre-Fatio, dont à déduire:

- la participation de la société Parking Clé-de-Rive SA à l'organisation du concours d'aménagement des espaces publics pour un montant de 172 500 francs;
- la participation de la société Parking Clé-de-Rive SA à la réalisation des aménagements de surface pour un montant de 3 000 000 de francs;
- la participation de l'Etat de Genève aux coûts des arrêts de transports publics pour un montant de 356 000 francs;
- la participation de l'Etat de Genève aux coûts du système de support de la ligne aérienne de contact pour un montant de 90 000 francs;
- la subvention de la Confédération en faveur de l'assainissement du bruit routier pour un montant de 14 000 francs, portant le montant total des recettes à 3 632 500 francs, soit 23 996 300 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 27 628 800 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 2 335 000 francs du crédit d'études voté le 4 juin 2014 (PR-1060 – N° PFI 102.752.05), 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 2023 à 2052.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION II
(assainissement des eaux du secteur de Rive)

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 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 6 481 700 francs, destinés aux travaux d'assainissement du secteur de Rive, dont à déduire:

- la participation de la société Parking Clé-de-Rive SA au coût attribuable au détournement des collecteurs dû à la construction du parking, déduction faite du montant d'une réhabilitation théorique des collecteurs concernés par le détournement, pour un montant de 645 200 francs;
- la participation des propriétaires riverains aux coûts des raccordements des biens-fonds privés au réseau public d'assainissement pour un montant de 1 226 300 francs;
- la TVA récupérable pour un montant de 340 300 francs, portant le montant total des recettes à 2 211 800 francs, soit 4 269 900 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 6 481 700 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 171 800 francs d'études du crédit relatif au réseau secondaire d'assainissement, voté le 7 mars 2017 (PR-1204 – N° PFI 081.008.34), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 40 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2023 à 2062.

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

PROJET DE DÉLIBÉRATION III
(opérations foncières)

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e), k) et t), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984; vu les articles 4, 13 et 16 de la LDPU, loi sur le domaine public, vu l'article 779, alinéa 3 du Code civil;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et la société Parking Clé-de-Rive SA, en vue de l'octroi à cette dernière d'un droit de superficie distinct et permanent (DDP) dont l'assiette sera définie sur la base de l'autorisation de construire DD 110 238 en force, s'exerçant sous les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador en vue de la construction d'un parking souterrain;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et la société Parking Clé-de-Rive SA en vue de la demande de dépôt par le Conseil d'Etat devant le Grand Conseil d'un projet de loi octroyant une concession d'utilisation du domaine public à la Ville de Genève, l'immatriculation des parcelles et la constitution de droits réels sur les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador, ainsi que l'épuration des servitudes inscrites au Registre foncier sous DI19/27 du 9.08.1911 et DI44/124 du 14.07.1915, grevant la parcelle domaine public immatriculé 2984 sise quai du Général-Guisan;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et la société Parking Clé-de-Rive SA, en vue de l'acquisition par la Ville de Genève d'une part du capital-actions de ladite société afin que la Ville de Genève puisse siéger au conseil d'administration de cette dernière,

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 20 000 francs destiné à l'achat d'actions de la société Parking Clé-de-Rive SA, permettant ainsi à la Ville de Genève de siéger au conseil d'administration de ladite société.

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 20 000 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 financier.

Art. 4. – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à constituer un droit de superficie distinct et permanent (DDP), en faveur de la société Parking Clé-de-Rive SA, grevant les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador, DDP dont l'assiette sera définie sur la base de l'autorisation de construire DD 110 238 en force.

Art. 5. – Le Conseil municipal charge le Conseil administratif de demander au Conseil d'Etat de déposer auprès du Grand Conseil un projet de loi approuvant l'octroi d'une concession d'utilisation du domaine public grevant en charge les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador, en faveur de la Ville de Genève permettant l'immatriculation des susdites parcelles et la constitution de tous les droits réels nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du parking ainsi que l'épuration des servitudes inscrites au Registre foncier sous DI19/27 du 9.08.1911 et DI44/124 du 14.07.1915, grevant en charge la parcelle domaine public immatriculé 2984 sise quai du Général-Guisan après obtention de l'accord des bénéficiaires.

Art. 6. – L'opération ayant un caractère d'utilité publique, le Conseil administratif est chargé de demander au Conseil d'Etat l'exonération des droits d'enregistrement et des émoluments du Registre foncier.

Art. 7. – Le Conseil administratif est chargé de signer tous les actes authentiques relatifs à cette opération.

Rappel de la proposition

Préambule

Dès 2007, le Conseil administratif de la Ville de Genève a initié une réflexion en vue de définir une stratégie de piétonisation du centre-ville. Concrétisée dans le plan directeur communal approuvé en 2009, cette réflexion a abouti à la création d'une première zone piétonne strictement conditionnée à la réalisation d'un parking souterrain, anticipant ainsi la modification cantonale de la loi L H 1 05 entérinée en 2012 (loi sur la compensation des places de stationnement dans la zone dense).

Le réaménagement du secteur comprendra l'aménagement des rues Pierre-Fatio, d'Aoste, Ami-Lullin, cours et rond-point de Rive, à destination de zones

piétonnes, l'aménagement de la rue d'Italie au profit des transports collectifs, et permettra ensuite la mise en zone piétonne des rues du Port, du Prince, de la Tour-Maitresse, Robert-Estienne, Ardutius-De-Faucigny, Petit-Senn et Louis-Duchosal.

Le secteur de Rive, situé dans l'hyper-centre et en prolongation des Rues-Basses, est un lieu idéal pour la mise en œuvre d'une stratégie de piétonisation. Ce lieu représente une articulation urbaine majeure de la rive gauche mais présente aujourd'hui un aménagement vétuste.

Le projet de réalisation du parking Clé-de-Rive, mené par des promoteurs privés, a constitué l'opportunité de mettre en œuvre cette stratégie ambitieuse. Afin de garantir la simultanéité des processus, une convention a été signée entre la société Parking Clé-de-Rive SA et la Ville de Genève. Cette convention, qui pose comme condition première et impérative la réalisation conjointe et simultanée du parking et de la zone à priorité piétonne, lie de manière indissoluble les deux projets entre eux: la société Parking Clé-de-Rive SA ne pourra réaliser un parking en sous-sol qu'à la condition expresse que la Ville de Genève réalise la zone à priorité piétonne, et inversement. Par cette convention, les deux parties s'obligent à mener les deux projets conjointement jusques et y compris à l'entrée en force des autorisations de construire pour les deux ouvrages. Cette convention comprend également un volet foncier. Elle prévoit d'octroyer un droit de superficie à la société Parking Clé-de-Rive SA, pour la construction d'un parking.

Le projet de parking souterrain de la société Parking Clé-de-Rive SA est à l'origine de la discussion sur la compensation du stationnement. Suivant l'exemple de l'«Historischer Kompromiss» (compromis historique) que la Ville de Zurich a pris en 1996, la Ville, l'Etat et les promoteurs du projet de parking ont développé une stratégie visant un équilibre entre les différents modes de transports et les types d'usagers de l'espace public. Le projet Clé-de-Rive en est l'un des premiers exemples concrets. En parallèle, l'Etat de Genève a développé la loi sur la compensation du stationnement (L H 1 05), acceptée en 2012 afin de maintenir à son niveau actuel l'offre en stationnement public dans le centre-ville.

Ce cadre-là englobe le projet de création d'une vaste zone piétonne à Rive en adéquation avec la loi cantonale et les objectifs de la Ville de Genève en termes d'extension de la zone à priorité piétonne formée par la Vieille-Ville et les Rues-Basses.

La convention de coopération, signée entre la Ville de Genève et la société Clé-de-Rive SA, a permis de garantir la simultanéité des procédures d'autorisation de construire ainsi que les arrêtés de circulation. Cette convention prévoit une contribution financière de la société Parking Clé-de-Rive SA à l'organisation du concours d'aménagement des espaces publics (50% du coût du concours) et à la réalisation des aménagements de surface (3 000 000 de francs TTC).

Le périmètre du projet vise à la réorganisation complète du secteur dont le but est, d'ouest en est, la prolongation du principe des Rues-Basses jusqu'au boulevard Helvétique et, du sud au nord, le renforcement de la liaison pour les mobilités douces entre le parc de l'Observatoire et le Jardin anglais. La relocalisation du pôle de transports publics dans la rue d'Italie permettra de libérer l'espace de la rue Pierre-Fatio pour la tenue du marché avec un nouvel emplacement adapté à son usage, permettant ainsi au boulevard Helvétique de retrouver la fluidité conforme à son statut d'axe primaire.

Le réaligement du tracé ferroviaire de la ligne de tram avec la création d'une boucle de rebroussement au centre du rond-point de Rive accompagne la requalification complète des espaces publics sur le cours de Rive et son rond-point.

Ce projet comprend également un volet assainissement d'envergure puisqu'il permet la réorganisation complète et la réhabilitation des réseaux et infrastructures du sous-sol, par ailleurs vétustes, et rendue nécessaire par l'implantation du parking.

Description du projet

Le périmètre d'intervention du projet d'espaces publics représente environ 33 000 m² au centre-ville et s'étend du nord au sud, du quai Gustave-Ador à la rue Ferdinand-Hodler, et d'est en ouest, du boulevard Helvétique à la rue d'Italie. Le projet propose le déplacement dans la rue d'Italie du pôle de transports publics actuellement situé dans la rue Pierre-Fatio. Le déplacement de ce pôle (deuxième plus important de Genève après celui de la gare Cornavin) permet la libération de l'espace public de la rue Pierre-Fatio, notamment pour la tenue du marché qui se tient actuellement au boulevard Helvétique.

Le tracé du tram et la position de ses arrêts sont conservés à leurs emplacements actuels. Une boucle de rebroussement centrée sur le rond-point de Rive vient remplacer le «Y» de rebroussement actuel qui s'étend sur la rue Pierre-Fatio. Cette nouvelle boucle est indispensable au fonctionnement de la ligne de tram en mode dégradé et a constitué une donnée de base du concours d'aménagement des espaces publics.

La station-abri de Rive a été réalisée en 1935. Entièrement rénovée par la Ville de Genève en 1996, son maintien était une donnée de base du concours d'aménagement des espaces publics. Actuellement occupée principalement par les TPG et un petit bureau de tabac, son affectation pourra être revue suite à la réalisation du projet.

Le parking Clé-de-Rive comprendra six niveaux en sous-sol sous la rue Pierre-Fatio et offrira 388 places deux roues motrices au niveau -1 et 498 places automobiles aux niveaux -2 à -6 (dont 100 places pour les habitants). Depuis

l'autorisation de construire préalable octroyée en 2014, le projet du parking a évolué et s'est adapté aux contraintes d'aménagement de l'espace public. Son emprise a été réduite et compensée par l'ajout d'un niveau supplémentaire permettant ainsi de réduire au minimum le nombre d'émergences sur l'espace public (abandon d'une émergence et des escalators électriques). La géométrie de son implantation a également été modifiée pour maintenir certaines perspectives visuelles en surface et faciliter le projet d'assainissement en sous-sol.

Selon le principe de compensation exigé par la loi cantonale, la totalité des places créées dans le parking seront supprimées en surface, selon un ratio strict de 1 pour 1 sur lequel les parties se sont accordées dès le départ des projets.

Concernant le stationnement des deux-roues, non concernés par la législation cantonale relative à la compensation, 388 places pour motos et scooters seront créées dans le niveau -1 du parking, tandis que 210 places vélos seront installées en surface, réparties entre les différentes portes du périmètre de projet (168 places) ainsi que localisées au cœur du nouvel espace public (42 places).

Afin d'assurer le bon achalandage des commerces du secteur, la circulation des véhicules de livraisons sera assurée dans les rues ouvertes aux transports publics, depuis l'ouverture des commerces jusqu'à 11 h 30. Pour le stationnement des véhicules de livraisons, le fonctionnement prévalant actuellement dans les Rues-Basses sera étendu au cours de Rive et au rond-point de Rive.

Les cours privées situées à l'intérieur du périmètre d'intervention concerné par la piétonisation demeureront accessibles en tout temps aux ayants droit. Les places de stationnement des cours privées ne seront pas impactées par le projet et seront intégralement conservées.

La station de taxis sera relocalisée dans la rue du Rhône, à proximité immédiate de la rue Pierre-Fatio et du nouvel emplacement du marché. La capacité d'accueil des huit véhicules de taxis de la future station sera légèrement accrue par rapport à la situation actuelle.

Aménagement des espaces publics

Le projet se décline en fonction des divers espaces, des usages et du rythme des parcours: les pieds de façades dégagés, en trottoir genevois, accueillent les activités liées aux commerces et permettront des parcours rapides, alors que les espaces centraux seront des lieux de pause et de rencontre. Ces lieux agrémentés de mobilier urbain offrent des revêtements adaptés à leur situation, leurs usages et leur entretien futur.

La végétation existante, qui ne dispose pas de conditions de plantations adéquates, sera remplacée entièrement par des essences indigènes. Les axes perpen-

diculaires au lac seront arborés et les variétés d'essences choisies permettront de mettre en lien le site et ses alentours, notamment le Jardin anglais et le parc de l'Observatoire.

L'éclairage public au sein du périmètre de projet est entièrement revisité selon les prescriptions du plan lumière de la Ville de Genève. Même si certains principes sont maintenus (par exemple suspension par câbles), il sera entièrement requalifié technologiquement tout en évitant la pollution lumineuse et les nuisances visuelles. Le but est de créer des atmosphères et une ambiance nocturne de qualité propre au lieu et à son aménagement. Les nouveaux dispositifs d'éclairage assureront la continuité lumineuse avec l'éclairage public existant dans les rues adjacentes en périphérie du projet et la végétation ne sera pas directement éclairée.

Rue d'Italie

En tant que futur pôle de transports publics, l'aménagement de la rue d'Italie accueillera les arrêts pour les lignes de bus A, E, G, 6, 7, 8 et 33. Interdite à la circulation motorisée individuelle, elle sera néanmoins ouverte aux livraisons, cyclistes et ayants droit (accès cour intérieure rue d'Aoste).

La totalité du stationnement de la rue sera supprimé et permettra d'élargir les trottoirs, favorisant ainsi la déambulation et l'accès aux transports publics des piétons tout en permettant l'implantation des abribus et du mobilier urbain.

La berme centrale sera reconstituée et un nouvel alignement d'arbres sera planté. Au niveau du sol, les pieds des arbres et l'ensemble de la fosse de plantation seront agrémentés d'une prairie fleurie.

La chaussée carrossable sera en bitume et les différents arrêts de bus identifiés par une surface en béton balayé. Les trottoirs seront en béton type genevois pour assurer la continuité avec les espaces publics voisins existants.

Le principe de l'éclairage suspendu est maintenu afin de minimiser les obstacles au niveau du sol. Cependant, les luminaires existants seront remplacés par d'autres correspondant mieux aux critères qualitatifs et environnementaux actuels.

Rond-point de Rive

Traversé d'est en ouest par la ligne de tram, il accueille sur le même axe la ligne du trolleybus N° 2.

Le projet prévoit un grand élément circulaire en béton au centre de l'octogone. En fonction du lieu, il devient tantôt banc tantôt seuil de passage pour le

tram et/ou les piétons. En tant qu'élément central, il définit un intérieur apaisé qui contient la station-abri, la boucle de tram, la végétation, les mâts TPG, des éléments de mobilier urbain (bancs, épingles à vélos, etc.), et un extérieur dégagé, pour permettre la mise en valeur des façades des bâtiments du rond-point.

La végétation contenue au centre de cet élément circulaire prévoit une plantation d'arbres progressive en «dôme» avec des cépées basses à l'extérieur et des arbres à hautes tiges à l'intérieur.

Dans le périmètre de projet, les 14 mâts actuels de type TPG seront remplacés par 8 mâts contemporains. Ces 8 mâts seront accompagnés d'un anneau aérien accueillant la ligne de contact pour l'alimentation du tram (LAC). Cet anneau aérien permet de minimiser considérablement le nombre de câbles nécessaires à la suspension des infrastructures, favorisant ainsi l'implantation des arbres au sein du rond-point.

Cours de Rive

Le cours de Rive est composé de deux parties qui s'étendent de part et d'autre du rond-point de Rive, en direction des Rues-Basses et en direction du boulevard Helvétique. Il accueille la ligne de tram dans son axe et la ligne du trolleybus N° 2. Interdit à la circulation motorisée individuelle, il est néanmoins ouvert aux livraisons, cyclistes et ayants droit (accès cour intérieure Halle de Rive).

Dans sa partie ouest et à proximité du pôle de transports publics de la rue d'Italie, il conservera, à leurs emplacements actuels, l'arrêt de tram et l'arrêt de la ligne de trolleybus N° 2.

L'aménagement du cours de Rive, similaire à l'aménagement du rond-point, se développe dans la continuité spatiale des Rues-Basses. Les trottoirs actuels seront élargis et réalisés en béton type trottoir genevois pour favoriser la déambulation des piétons dans la continuité commerciale des Rues-Basses et recevoir, côté nord, une partie des stands du marché.

Rue Pierre-Fatio entre le rond-point de Rive et la rue du Rhône

Cette partie de la rue Pierre-Fatio sera entièrement dévolue aux piétons pour favoriser la liaison pour les mobilités douces entre le rond-point de Rive et le bord du lac.

La largeur de cet espace, 32 m, offre de nombreuses opportunités d'appropriation (marché, terrasses, manifestations, etc.) et sera aménagé de façade à façade. Les pieds de façades accueilleront une bande de béton type trottoir genevois pour permettre la déambulation le long des commerces. Le centre de l'espace, amé-

nagé en promenade, sera en béton désactivé pour faciliter son nettoyage après la tenue du marché.

Un double alignement d'arbres est prévu. Une couche de terre d'1,5 m d'épaisseur est prévue au-dessus de la dernière dalle du parking pour permettre la plantation de ces arbres dans de bonnes conditions (2 fosses de plantation continues). En alternance avec les arbres, on trouvera du mobilier urbain standard de la Ville de Genève. Au centre de cet espace animé se trouvera une émergence piétonne du parking Clé-de-Rive.

L'éclairage public suspendu sera maintenu afin de libérer l'espace au niveau du sol. Entièrement revisité, il sera différent d'un éclairage public fonctionnel afin d'apporter une ambiance plus piétonne et plus conviviale.

Le marché

Le marché bihebdomadaire du boulevard Helvétique sera déplacé dans la rue Pierre-Fatio. Les 165 cases de 2 × 2 m. du marché actuel seront agrandies à 3 × 3 m et entièrement relocalisées dans la zone piétonne de la rue Pierre-Fatio, secteur compris entre la rue du Rhône et le rond-point de Rive. Quelques cases s'implantent également le long du cours de Rive pour garantir une bonne insertion commerciale de ce marché dans son environnement. 11 coffrets manifestations sont prévus pour l'alimentation en eau et en énergie du marché et des autres activités qui auront lieu sur cet axe piétons. L'organisation du marché prévoit trois zones de chalandage pour les visiteurs. Une centrale et deux latérales qui partagent l'espace avec les commerces situés au rez-de-chaussée des immeubles.

Seuil Pierre-Fatio entre les rues du Rhône et Versonnex

L'axe primaire de la rue Versonnex accueillera deux trémies carrossables du parking Clé-de-Rive (entrée et sortie) ainsi qu'une émergence piétonne.

Le seuil Pierre-Fatio sera équipé d'épingles à vélos et d'un banc spécifique en béton. Il accueillera également quatre platanes en continuité avec le double alignement de la rue Pierre-Fatio mais également, perpendiculairement, en continuité avec l'aménagement de la place des Florentins et de la place de la Métropole.

Le limnimètre historique, actuellement présent sur le site, sera réimplanté ici, offrant à cette placette un caractère particulier.

Rue Pierre-Fatio et square «Ador/Versonnex»

En pied de façade des bâtiments, un alignement d'arbres offre une continuité à l'alignement d'arbres de la rue Pierre-Fatio avec épingles à vélos et mobilier

urbain. En vis-à-vis, un bac planté de vivaces et d'arbres disposés aléatoirement vient entourer les trémies d'accès au parking pour ramener cet espace à l'échelle du piéton et entrer en dialogue avec le Jardin anglais.

Bas du boulevard Jaques-Dalcroze y compris le square «Ami-Lullin»

La piétonisation du bas du boulevard Jaques-Dalcroze et du square «Ami-Lullin» initie une nouvelle liaison piétonne entre la promenade de l'Observatoire et le Jardin anglais. Le bas du boulevard Jaques-Dalcroze et le square «Ami-Lullin» peuvent être considérés comme un seul espace qui accompagne la descente de la Vieille-Ville vers le lac.

Le projet aménage trois placettes à l'horizontale qui s'insèrent dans la pente. Les différences de niveaux sont gérées par la mise en place de gradins en béton permettant l'assise et l'accès aux placettes. Les deux placettes seront en revêtement perméable de type gravier stabilisé, la troisième est en béton désactivé. Des plantations d'arbres majeurs en port libre apporteront à ces placettes un ombrage bienvenu et du mobilier urbain de type Ville de Genève viendra animer ces espaces. La vasque-fontaine actuellement présente à proximité de l'école Ferdinand-Hodler sera maintenue à proximité.

Partie nord de la rue Ami-Lullin

La rue Ami-Lullin dans sa partie nord sera piétonnisée entre le bas du boulevard Jaques-Dalcroze et le boulevard Helvétique. Elle maintiendra, pour les ayants droit uniquement, un accès carrossable aux parkings privés et à la cour intérieure de l'école Ferdinand-Hodler. Aménagée de façade à façade sans différence de niveau, elle offrira des pieds de façades en béton type genevois et conservera une partie centrale carrossable en bitume pour son identification et la sécurité des piétons. Cette rue, située en bordure de l'espace piéton principal, accueillera aussi des épingles à vélos.

Rue d'Aoste

Du point de vue de sa situation urbaine, la rue d'Aoste est très similaire à la rue Ami-Lullin et sera donc aménagée selon les mêmes principes et avec les mêmes matériaux.

Réhabilitation du réseau d'assainissement du secteur de Rive

Conformément au plan général d'évacuation des eaux de la Ville de Genève, le réseau d'assainissement présent dans le périmètre des espaces publics de Rive

est constitué d'un système unitaire d'eaux mélangées. La construction du parking souterrain engendre des modifications majeures sur le réseau d'assainissement de la rue Pierre-Fatio. En effet, les collecteurs d'eaux mélangées présents sont en conflit du rond-point de Rive jusqu'à la rue François-Versonnex. Le détournement de certains collecteurs est donc indispensable.

Une étude de faisabilité de variantes de détournement des collecteurs d'eaux mélangées a été entreprise. La variante retenue prévoit de détourner les collecteurs par le cours de Rive et la rue d'Italie à l'ouest, la rue du Rhône et le boulevard Helvétique à l'est et de contourner la tête du parking en empruntant le quai Gustave-Ador au nord.

Pour le tracé contournant la tête de parking, la conduite d'assainissement sera fixée sur la paroi moulée du parking. La réalisation de ce tronçon sera assurée par Parking Clé-de-Rive SA dans le cadre de ses travaux et supervisée par la Ville de Genève.

Selon l'usage, l'initiateur d'un projet mettant en péril le réseau d'assainissement en supporte les frais. Dans le cas présent, s'agissant de projets coordonnés au bénéfice d'une convention de coopération, une clé de répartition entre les différents maîtres d'ouvrages a été définie, afin de tenir compte entre autres de la vétusté des réseaux concernés.

Les coûts engendrés par le détournement des collecteurs sont répartis entre la Ville de Genève et Parking Clé-de-Rive SA de la façon suivante:

- Ville de Genève: participation à hauteur du coût de la réhabilitation théorique des collecteurs impactés par la construction du parking, soit 1 540 000 francs HT;
- Parking Clé-de-Rive SA: différence entre le coût total attribuable au détournement des collecteurs et le coût pris en charge par la Ville de Genève.

Cette clé de répartition est validée par le Fonds intercommunal d'assainissement (FIA), qui a également approuvé le principe de prise en charge du montant théorique à charge de la Ville de Genève. Indépendamment du détournement des réseaux nécessité par la construction du parking souterrain, l'inspection des collecteurs sur l'ensemble du périmètre d'aménagement des espaces publics a mis en évidence pour la plupart un état de dégradation avancé, nécessitant une reconstruction des tronçons vétustes ou abîmés. Certains collecteurs nécessiteront uniquement des réhabilitations par chemisage ou interventions ponctuelles. De plus, les raccords privés d'eaux mélangées au droit des collecteurs reconstruits seront, suivant leur état, remplacés aux frais des propriétaires. Les futurs réseaux de récolte d'eaux de surface doivent être séparés des eaux privées. Ce cas de figure s'appliquera particulièrement à la rue Pierre-Fatio. En conséquence, un collecteur d'eaux pluviales sera construit au-dessus du parking, pour reprendre

uniquement les eaux de surface et des toitures des édicules. Dans les autres zones, les sacs de routes seront facilement repris, pour la plupart sur les branchements existants du réseau principal. Les collecteurs existants qui ne seront plus utilisés seront démolis ou condamnés par remplissage.

Octroi d'un droit de superficie distinct et permanent (DDP) et achat d'actions de la société Parking Clé-de-Rive SA:

Dans le cadre de la négociation financière de fixation de la rente du droit de superficie, il a été convenu avec la société Parking Clé-de-Rive SA que la Ville de Genève acquière quelques actions, lui permettant ainsi de siéger au conseil d'administration de ladite société. Le montant d'acquisition a été estimé à 20 000 francs. Le projet de construction du parking repose sous le domaine public communal. La constitution d'un DDP permet de dissocier la propriété du fonds de la propriété des constructions qui y seront édifiées, lesdites constructions restant propriété du titulaire du droit de superficie et le fonds restant domaine public communal, c'est-à-dire affecté à l'usage commun, en particulier en surface. Selon la LDPu: loi sur le domaine public, aucun droit réel ne peut être constitué sur le domaine public sans l'accord du Grand Conseil (article 4), l'établissement d'une construction permanente est soumis à l'octroi d'une concession et si cette concession excède vingt-cinq ans, elle relève de la compétence du Grand Conseil (articles 13 et 16). La constitution d'un DDP (droit distinct et permanent) ainsi que des diverses servitudes nécessaires à la réalisation du projet impliquent que votre Conseil se détermine formellement sur cette question et autorise le Conseil administratif à demander au Conseil d'Etat le dépôt d'une loi par laquelle le Grand Conseil approuve l'immatriculation des parcelles 7151, 7160, 7166 et 7178 de la commune de Genève section Cité, l'octroi d'une concession d'usage accru du domaine public permettant ainsi la constitution des droits réels nécessaires à la réalisation du parking ainsi que l'épuration des servitudes grevant la parcelle 2984 après accord des bénéficiaires des servitudes.

Le droit de superficie sera accordé, par la Ville de Genève à la société Parking Clé-de-Rive SA, selon les conditions suivantes:

- Durée: ferme de 65 ans.
- But: construction d'un parking en sous-sol destiné aux véhicules automobiles (498 places) et aux deux-roues motorisés (388 places) dont une partie est réservée aux habitants (100 places).
- Droit de retour: absence d'indemnité pour exercice du droit de retour: à l'échéance, les constructions font retour gratuitement à la Ville de Genève et deviennent partie intégrante de son fonds.
- Obligation pour le superficiaire d'entretenir l'ouvrage durant toute la durée du droit de superficie.

- Rente: la rente de superficie sera exprimée en pourcentage du chiffre d'affaires brut total réalisé par la société Parking Clé-de-Rive SA. Elle correspondra dès la vingtième année à 30,125% dudit chiffre d'affaires. Il est prévu que cette rente progresse linéairement chaque année du vingtième de ce taux durant les 19 premières années, soit 1,50625%. Ainsi, le taux de rente appliqué la première année sera de 1,50625%, 3,0125% la seconde année, 4,51875% la troisième et ainsi de suite, pour atteindre 30,125% la vingtième année et les suivantes.

Séance du 30 octobre 2018

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, en charge du département des constructions et de l'aménagement (DCA), accompagné de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du DCA, de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, de M. Sébastien Alphonse, adjoint du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité, de M^{me} Marie Fauconnet-Falotti, responsable de l'Unité opérations foncières, de M. Gérard Widmer, directeur à la Direction régionale Arve-Lac, de M. Fabrice Broto, représentant de la société Parking Clé-de-Rive SA, et de M. Pascal Heyraud, architecte-paysagiste mandataire de la Ville de Genève

M. Pagani évoque le projet de parking Clé-de Rive en rappelant qu'il s'agit d'un compromis. Il mentionne que ce périmètre ne comporte que peu de zones piétonnes et il remarque que ce parking ne sera pas un aspirateur à voitures. Il ajoute que la Ville est inflexible sur la zone piétonne qui est envisagée, et que le parking ne se fera pas sans cette zone piétonne, et réciproquement.

M^{me} Charollais ajoute que forte de la conscience de la réalisation conjointe de ces deux projets, soit le parking et la zone piétonne, la Ville a travaillé de manière étroite avec les constructeurs du parking et le Canton, considérant que tout est lié et qu'il est nécessaire de partir du principe qu'il ne s'agit que d'un seul et unique projet. Elle précise que c'est la raison pour laquelle il a semblé judicieux de présenter tous les volets à la commission. Elle signale encore que les enjeux relèvent de la valorisation des espaces publics, mais également de la création d'un nouveau pôle de transports publics à la rue d'Italie. Elle observe par ailleurs qu'un droit de superficie est proposé pour la société du parking, un droit qui est nécessaire pour la réalisation de ce dernier. Elle déclare encore que ces différents projets permettront de remettre en état les collecteurs dont certains sont très anciens. Elle indique également que la Ville se réjouit qu'une dynamique constructive ait pu se mettre en place. Elle rappelle en outre qu'une convention a été signée en janvier 2014 avec la société Parking Clé-de-Rive, avec un concours d'aménagement. Elle précise alors que les deux dossiers ont été déposés conjointement pour autorisation et elle remarque qu'ils devront entrer en force simultanément,

puisque les deux dossiers sont liés. M. Alphonse complète en indiquant que la surface envisagée est de 33 000 m².

M. Broto observe que les entrées et sorties du parking sont concentrées sur Versonnex. Il rappelle qu'il est question de 498 places de parking dont 100 sont prévues pour les habitants et 50 pour les véhicules électriques, plus 388 places motos. Il précise que le tout est réparti sur six niveaux. Il remarque également que les deux-roues sont concentrés au -1 avec 240 places. Il ajoute qu'au niveau -2, il reste 148 places deux-roues concentrées au centre et 74 places sur les côtés pour des voitures; 106 places voitures sont prévues sur les niveaux restants. Il explique encore que trois émergences sont envisagées, dont une sur la future place piétonne à proximité de la Halle de Rive.

M. Alphonse indique encore qu'il est nécessaire de faire évoluer le pôle multimodal afin de libérer la rue Pierre-Fatio en reportant les bus sur la rue d'Italie. Il précise que les lignes seront évidemment maintenues mais réorganisées. Il ajoute que la piétonisation a également un effet sur la circulation puisque le report de charge se fait sur le boulevard Helvétique. Il indique que ces reports de charges sont soutenables pour ces axes. Il rappelle que tous les chiffres sont identifiés dans les notices d'impact. Il observe que le report est environ de 20 000 véhicules.

Il explique également que la rue d'Italie sera consacrée au TPG et que des continuités cycles sont envisagées tant à l'interne du projet qu'à l'externe. Il rappelle que le parking implique une compensation avec la suppression de 498 places en surface; à cet égard le bilan est neutre. Il signale encore que plus de 9700 places se trouvent dans le périmètre. Il ajoute que le diagnostic mené a identifié des poches de suppression avec la disparition de 200 places dès l'entrée des travaux, le solde étant supprimé lors de la mise en service du parking. Il remarque que ces suppressions permettent d'améliorer les continuités cycles et de créer des parkings vélos, tout en résolvant des problématiques avec les arbres, et de fluidifier le trafic.

Il mentionne que la première étape consiste à modifier le pôle multimodal vers la rue d'Italie tout en rénovant les canalisations. Il ajoute qu'un système de rebroussement pour le tram sera prévu sur le rond-point de Rive et qu'il sera dès lors possible d'aménager le périmètre. Il remarque que le grand principe sera de traiter les rues de façade à façade, sans profil de chaussée sauf au niveau de la rue d'Italie. Il ajoute que des trémies piétonnes et véhicules seront identifiées.

Il signale encore que sur la rue d'Italie, les bus pourront dépasser d'autres bus, et que les trottoirs seront élargis à 4 mètres avec la plantation d'arbres sur la berme centrale. Sur Pierre-Fatio, il répète que l'espace public sera donc de façade à façade avec un double alignement d'arbres. Il remarque que le marché du boulevard Helvétique se tiendra dans cet espace. Il observe qu'il faut prévoir 165 cases

pour les marchands. Il répète qu'une boucle de giration pour les trams sera installée sur le rond-point de Rive avec un banc circulaire ponctuel. Il indique que les trottoirs du côté du lac seront élargis de manière significative. Il remarque encore que les façades seront libérées des lignes aériennes pour les trams grâce à un dispositif d'anneaux générant des volumes permettant de planter des arbres majeurs de manière généreuse. Il ajoute que les mâts TPG fonctionneront non seulement pour les trams mais également pour l'éclairage public.

Il explique ensuite que le périmètre vers Dalcroze verra l'aménagement d'une placette et d'une végétation apportant de l'ombre. Quant au triangle Ador, il remarque que l'enjeu est d'insérer la trémie voiture dans l'espace en harmonie avec le Jardin anglais. Il précise que le sol sera suffisamment épais pour prévoir des plantations. Cela étant, il sera par ailleurs nécessaire de dévier des collecteurs pour permettre la construction du parking. Il ajoute que deux réseaux de collecteurs seront dès lors nécessaires, dont un collecteur surdimensionné, cofinancé avec le parking. C'est également le parking qui financera la déviation du collecteur lorsque le parking sera creusé. Des tronçons de collecteurs devront par ailleurs être chemisés ou rénovés.

M^{me} Fauconnet déclare que le projet de parking se trouve entièrement sur le domaine public communal, ce qui est particulier. Elle précise qu'il est nécessaire de cumuler le droit de superficie classique avec une durée de soixante-cinq ans – durée usuelle pour les parkings genevois – et elle observe que le montant de la rente, calculée précisément par le département des finances, sera progressif en lien avec le chiffre d'affaires de la société (1,50625% du chiffre d'affaires la première année). Elle ajoute que le droit de retour en faveur de la Ville de Genève sera gratuit avec l'obligation pour le superficiaire de bien entretenir le parking. Elle signale encore que la Ville achètera des actions à hauteur de 20 000 francs et siègera dans le conseil d'administration du parking. Elle mentionne que le fait que ce parking se trouve sur le domaine public implique l'adoption d'une loi par le Grand Conseil pour un usage accru du domaine public. Elle rappelle encore que la délibération sera approuvée par le Département présidentiel avant qu'un projet de loi ne soit proposé.

M. Alphonse explique que les travaux de génie civil sont estimés à plus de 19 millions auxquels il faut ajouter des travaux complémentaires de plus d'un million (allongement du parking et architecture des trémies). Il ajoute qu'avec les honoraires, les frais secondaires et les intérêts intercalaires, le coût total est de près de 27 millions. Mais il observe qu'il faut déduire 3 millions provenant du parking, ainsi que 56 000 francs du Canton, et 90 000 francs du Canton également pour les mâts, 172 000 francs pris en charge par le parking pour le concours, et 14 000 francs provenant de la Confédération pour le revêtement phonoabsorbant. Il précise que le coût final est de près de 24 millions.

Il indique ensuite que le coût total pour les collecteurs se monte à 6,4 millions moins 645 000 francs pris en charge par le parking, 1,2 million pour les branchements privés et 340 000 francs de TVA.

Quant à la dernière délibération, il s'agit des 20 000 francs d'actions évoqués précédemment. Il remarque que le montant global se monterait à 28 286 000 francs.

Il indique que le chantier pourrait débuter en 2021 avec un enchaînement des travaux et un aménagement de la surface progressif en fonction de l'avancée des travaux.

Questions des commissaires

Une commissaire socialiste évoque un article de la *Tribune de Genève* de 2014, et elle remarque que la zone piétonne qui était alors envisagée incluait notamment la rue du Prince et la rue de la Tour-Maitresse. Elle se demande ce qu'il en est. Elle observe ensuite que les travaux de collecteurs sont toujours difficiles et engendrent de nombreuses nuisances à Genève alors que dans d'autres villes, ces canalisations se trouvent au centre des chaussées.

M. Alphonse répond que les canalisations sont toujours au milieu de la chaussée en règle générale. Il ajoute que lors de travaux conséquents, c'est l'ensemble du sous-sol qui est révisé. Il rappelle ainsi que le sous-sol est largement utilisé par les SIG, raison pour laquelle les chaussées sont généralement éventrées très largement.

M^{me} Charollais remarque qu'il est possible que dans certaines villes où les rues sont extrêmement larges, les fluides soient concentrés dans un périmètre, mais elle mentionne que ce n'est pas le cas à Genève.

M. Pagani répond que la rue d'Italie, la rue d'Aoste, la rue du Prince et la rue de la Tour-Maitresse seront piétonnes conformément à la convention.

La même commissaire du Parti socialiste demande pourquoi ces rues ne sont pas incluses dans la proposition.

M. Alphonse répond que ces rues apparaissent dans la convention et il remarque que la proposition évoque les compensations. Mais il mentionne qu'il n'y aura pas d'aménagement immédiat compte tenu du périmètre important et des coûts inhérents.

(Note du rapporteur: la proposition PR-1305 a été amendée ultérieurement par le Conseil administratif et comprend comme voté par la commission les rues du Port, du Prince, de la Tour-Maitresse, Robert-Estienne, Arducius-De-Faucigny, Petit-Senn et Louis-Duchosal.)

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois évoque la dimension financière du projet et elle remarque qu'une société anonyme sera donc créée

pour le parking. Elle ajoute que depuis la 20^e année jusqu'à la 65^e année, 30% du chiffre d'affaires sera versé à la Ville de Genève. Elle se demande si ce n'est pas un contrat lésionnaire. Elle se demande par ailleurs ce qu'il en sera des commerces en cas de crue ou de pluies abondantes et si ces derniers ne seront pas inondés.

Elle se demande aussi ce qui est prévu pour éviter des problèmes et des retards durant les travaux de réalisation.

M. Pagani lui répond que c'est la société du parking qui assumera ces risques. Les technologies actuelles sont plus efficaces qu'il y a vingt ans et il pense que les promoteurs du parking sont outillés. Il rappelle ensuite appartenir à la Fondation des parkings, et notamment à la fondation du parking Cornavin. Il rappelle que c'est la Ville de Genève qui a mis à disposition son domaine public pour ce dernier avec un retour à la Ville en 2040. Il ajoute que le dispositif précédent était catastrophique et il remarque qu'il a fallu vingt ans pour obtenir des rentrées au bénéfice de la Ville. Il observe qu'il en va de même pour le parking du Mont-Blanc. Il ajoute que c'est la raison pour laquelle la Ville est partenaire dès le départ de ce nouveau projet avec une participation au chiffre d'affaires. Il mentionne ainsi que tous les problèmes ont été anticipés.

M. Heyraud remarque que l'ensemble du périmètre a un système de grilles et de caniveaux. Il ajoute que des tests ont été menés et il remarque qu'un orage exceptionnel qui arrive tous les trente ans pourrait être absorbé.

M. Broto déclare que la société Parking Clé-de-Rive est consciente que l'environnement urbain n'est pas idéal avec de nombreux bâtiments historiques et il remarque qu'il n'est pas dans son intérêt de ne pas prendre les précautions nécessaires, et de devoir ensuite financer des rénovations. Il ajoute que les techniques vibratoires seront ainsi évitées afin de ne pas engendrer de problèmes pour le voisinage.

Une commissaire Verte observe que la proposition et les experts parlent de zones à priorité piétonne et non de zones piétonnes.

M. Alphonse déclare qu'il y a tout de même des ayants droit, mais il mentionne qu'il s'agit d'une zone piétonne.

La même commissaire répond que seule la rue Pierre-Fatio sera donc piétonne.

M. Alphonse lui répond par la négative en déclarant que toute la zone sera piétonne.

M. Pagani intervient et mentionne que le texte va être modifié et indiquera «rues piétonnes».

La même commissaire pense que la zone devrait être élargie à la Vieille-Ville. Elle rappelle que la convention qui liait le parking Saint-Antoine prévoyait la piétonisation de la totalité de la Vieille-Ville et que tel n'a pas été le cas.

M. Pagani rappelle s'être opposé au parking de la place de Neuve car il amenait des voitures au centre-ville. Il mentionne ensuite qu'il a fallu vingt-cinq ans pour appliquer l'accord sur le projet du parking Saint-Antoine, à savoir la priorité piétonne dans la Vieille-Ville. Il répète que l'autorisation de construire le parking Clé-de Rive sera délivrée en même temps que l'autorisation des zones piétonnes. Cas échéant, ni l'un ni l'autre ne seront réalisés. Il répète que c'est un compromis qui permet une véritable zone piétonne et il mentionne que si tel n'est pas le cas, il faudra attendre trente ans de plus.

La même commissaire demande si les 30 places de parking qui se trouvent derrière l'Alhambra resteront et déclare que ce parking Clé-de Rive est très cher payé pour trois rues piétonnes.

M. Pagani acquiesce sur les 30 places de parking et M. Alphonse réfute les trois rues piétonnes et mentionne qu'il est question de 12 rues piétonnes.

La même commissaire demande quel est l'aménagement prévu pour les piétons sur la rue Versonnex et la rue du Rhône. Elle demande aussi pourquoi ne pas faire passer les TPG en sous-sol en lieu et place de les déplacer sur la rue d'Italie.

M. Alphonse lui répond qu'il y aura un passage piéton régulé avec des feux pour la rue Versonnex et un seuil pour la rue du Rhône. Le passage entre la rue du Rhône et la rue Versonnex est piéton.

Elle demande aussi pourquoi ne pas faire passer les TPG en sous-sol en lieu et place de les déplacer sur la rue d'Italie. Sur les TPG, M. Pagani répond que ce n'est financièrement pas possible et M^{me} Charollais ajoute que techniquement ce n'est pas plausible, à moins de faire un métro.

La même commissaire demande quelle est la zone de ce périmètre, rappelant qu'en zone 1 ou 2 la compensation n'est pas la même (de 80% ou 100%).

M. Widmer lui répond qu'il s'agit de la zone 1. Il ajoute que c'est pour ce cas que le principe de compensation a été créé, à savoir avoir la garantie que des places de stationnement pourront être supprimées en surface lors de création de places en sous-sol. La dérogation inscrite à l'article 7 de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) concerne l'autre face du principe de compensation, à savoir de compenser les places de stationnement supprimées afin de maintenir l'offre de stationnement stable. Cette dérogation prévoit de ne pas avoir à compenser des places de stationnement supprimées en surface dans le cadre de projets visant à améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements à hauteur de 20% du nombre total de places de stationnement dans la zone 1. Il ne s'agit donc

pas d'une possibilité de supprimer 20% supplémentaires de places lors de la création de places de stationnement.

La même commissaire demande quels seront les tarifs pour les places habitants.

M. Broto lui répond qu'il n'y a pas de tarifs particuliers pour le moment car ils seraient faux au moment où le parking entrera en fonction.

Un commissaire du Parti libéral-radical observe qu'il n'y a pas de poste «divers et imprévus» dans le budget présenté et que sur un budget de 30 millions cela l'étonne.

M. Alphonse lui répond que les frais secondaires sont estimés avec des coupures de lignes TPG et il remarque que cela coûte. Il ajoute que les chiffres sont issus d'un devis général et non d'un retour de soumission. M. Pagani remarque ne rien cacher.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche remarque que l'axe Versonnex est un grand axe et passe à côté de la place des Eaux-Vives et du Pré-l'Evêque avant de parvenir au CEVA. Elle se demande si le parking Clé-de-Rive n'aurait pas pu être plus grand avec 700 places. Elle complète et demande comment ont été calculées les places motos et combien coûtera la place. Elle se demande si les motos ne préféreront pas se parquer à l'extérieur.

M. Broto lui répond qu'il est nécessaire de respecter la loi pour les places de parking. Il ajoute que les motos ne pourront plus accéder dans de nombreux endroits et il remarque que les motos seront à l'abri dans le parking. Il pense que la mansuétude ne sera plus de mise. Il ajoute que le tarif sera raisonnable.

La même commissaire demande combien d'arbres seront supprimés et combien remis.

M. Alphonse lui répond que 69 arbres seront supprimés et 70 replantés.

La même commissaire demande comment ont été calculées les actions que la Ville de Genève acquerra.

M. Pagani lui répond que l'idée est d'être présent sans forcément être actif.

Une commissaire du Parti libéral-radical déclare qu'il est rare d'entendre parler de compromis. Elle signale qu'il y a un espace deux-roues dans le parking du Lombard, mais elle mentionne qu'il est vide.

M. Pagani lui répond que le parking Cornavin a connu le même problème mais il mentionne qu'il a été possible de réguler la situation. Il ajoute que la police municipale amende les personnes qui se garent mal dans le pourtour du

parking. Il rappelle par ailleurs que le marché se tiendra sur Pierre-Fatio et il observe que les agents seront donc présents.

La même commissaire remarque que les réseaux électriques (TPG) sont souvent souterrains dans de nombreuses villes et elle se demande si ce pourrait être le cas à Genève. Elle remarque aussi que les lignes aériennes coupent parfois la possibilité de plantation, ce qui est regrettable.

M. Widmer lui répond que ce système fonctionne à Bordeaux mais il remarque que ce n'est pas ce choix qui a été retenu pour Genève. Il rappelle, cela étant, que le dispositif Tosa est développé, avec des bus rechargés aux arrêts, comme pour la ligne 23. M. Widmer complète que le système envisagé pour le rond-point de Rive est innovant et permettra justement de planter des arbres.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande si les livreurs auront toujours accès dans ces rues. Il observe aussi qu'il y a de nombreux commerces et des clients portant de nombreux cabas. Il se demande s'il ne faudrait pas envisager un système de triporteur pour aider ces personnes. Il pense en outre qu'il ne faudrait pas tolérer les vélos dans ces zones piétonnes.

M. Pagani observe que les livreurs auront toujours accès à ces rues et il n'y aura pas de pistes cyclables dans les petites rues piétonnes. Il ajoute qu'il existe un système de caddie-service dans certains commerces qui permettent de livrer les clients. Il ajoute que ce système fonctionne à Bordeaux et a permis de modifier l'usage des parkings. Il observe que dans cette ville, les parkings sont utilisés à présent par les livreurs qui y déchargent leurs marchandises.

Un commissaire socialiste demande pourquoi les rues entre la place du Molard et Rive ne sont pas mentionnées dans la proposition. Il observe qu'il est question de 33 000 m² d'espace public mais il aimerait obtenir les proportions entre la vraie zone piétonne, la rue d'Italie, etc. qui connaissent des affectations différentes.

M. Pagani acquiesce et déclare qu'il faut corriger cet aspect. M^{me} Charolais répond que la proposition a pour vocation de demander une autorisation de dépense pour un projet dont le descriptif est donné à présent. Elle ajoute que l'élément évoqué par le commissaire socialiste manque en effet. Mais elle rappelle que ces rues feront l'objet d'un arrêté de circulation qui doit figurer. Elle pense qu'il est possible d'ajouter un amendement à la proposition. M. Pagani ajoute que l'information sur les différentes affectations sera transmise à la commission.

Le même commissaire demande comment l'accès des vélos dans la zone piétonne sera géré.

M. Alphonse lui répond que plus de 210 places vélos sont prévues pour se parquer. Il ajoute que des continuités cycles rapides sont envisagées sur la rue d'Italie. Il observe que l'espace central verra une certaine cohabitation.

Le même commissaire demande si seuls des ingénieurs s'occupent des mâts ou si des aménagistes sont également présents pour cet aspect.

M^{me} Charollais lui répond que ces mâts sont prévus pour les TPG mais également pour les éclairages et elle remarque que ces mâts sont dessinés en accord avec les TPG. Elle précise que des urbanistes participent évidemment à cet aspect.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que la rue d'Italie n'est pas piétonne. Elle observe par ailleurs que la première mouture de ce projet est vieille de dix ans et que depuis lors des événements se sont déroulés, comme le remplacement du cinéma Plaza par un parking de 83 places. Elle se demande si ces aspects sont pris en compte et s'il n'y a pas de surcompensation au profit des places de parking.

M. Pagani lui répond qu'il n'y aura pas de compensation dans les autres parkings. Il ajoute que le parking de la gare des Eaux-Vives est indépendant de celui-ci et sera largement dédié aux habitants. M. Widmer complète et déclare qu'une série de places créées dans le parking de la gare des Eaux-Vives le sont pour compenser celles supprimées en surface. Il ajoute que les places supplémentaires seront destinées aux commerces qui verront le jour. Il précise que 280 places seront compensées, le solde devant répondre aux nouveaux besoins.

La même commissaire demande s'il existe un état des lieux des parkings de l'ensemble de la Ville de Genève avec les taux de vacance.

M. Widmer lui répond que ces données peuvent être obtenues pour les parkings publics. M. Pagani ajoute que les parkings publics sont pleins; ces informations sont contenues dans les rapports publiés sur le site Internet de la Fondation des parkings; il n'y a pas de places en surface vides dans l'hyper-centre.

La même commissaire se demande s'il y a un besoin en places de parking supplémentaires en sous-sol et si la Ville peut acheter des places de parking privées pour les transformer en places publiques.

M. Widmer rappelle que le principe de compensation a été adopté pour éviter la guerre des transports. M^{me} Charollais répond sur les parkings privés que la Ville de Genève ne s'est jamais portée acquéreur de places de parc.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien demande s'il est possible de visualiser géographiquement les compensations des places. Et demande quel sera le chiffre d'affaires du parking, il imagine qu'un plan financier a été calculé.

M^{me} Charollais acquiesce et déclare que le tableau existe. M. Broto répond que le chiffre d'affaires prévoit 620 millions sur les 65 ans.

Un commissaire du Parti socialiste demande si les associations d'habitants du quartier ont été intégrées et si leurs attentes sont satisfaites.

M. Pagani lui répond que le projet a été présenté à tous les acteurs du centre-ville et il remarque qu'une émergence a été supprimée car elle ne plaisait pas et cachait la vue vers le Jardin anglais. Il ajoute que les promoteurs ont par ailleurs réduit le gabarit du parking pour construire plus profond afin de répondre aux attentes des commerçants. M. Pagani complète en déclarant que le nombre de places de vélo a été augmenté afin de répondre à l'Association transports et environnement (ATE).

Séance du 6 novembre 2018

Audition de M. Robert Gurny, membre du comité ainsi que de M^{mes} Andrienne Soutter, Florence Vandenbeusch et Madeleine Gurny, représentantes de l'Association des habitants du centre et de la Vieille-ville

M. Gurny prend la parole et remercie la commission pour cette audition et de donner aux habitants de la Vieille-Ville l'occasion de partager leur opinion sur le projet du parking Clé-de Rive. Il rappelle que l'association a été créée il y a une quarantaine d'années et interagit énormément avec les autres associations du centre-ville. Il ajoute que l'association est à la base du projet intergénérationnel «Manège pour tous». Il explique alors que l'association n'est pas opposée à la création d'un parking, pour autant que celui-ci soit au-delà de la petite ceinture, ce qui est en l'occurrence le cas. Mais il déclare que ce projet est financier et se base sur une réflexion qui n'est pas aboutie. Il constate que cette délibération tourne uniquement autour du projet de parking, alors que le pan portant sur la piétonnisation est laissé de côté. Il observe que les rues adjacentes ne sont même plus évoquées dans le projet. (*Note du rapporteur: dans la proposition PR-1305 amendée les rues adjacentes sont comprises.*) Il cite encore la convention de 2013 et il rappelle que celle-ci énumère les rues devant être piétonnisées, des rues qui sont évacuées du projet. Il ajoute que «les rues à priorité piétonne sont une *Genferi*», et il déclare que c'est un terme inventé qui ne permet pas de déterminer comment sera gérée la situation. Il observe que l'association aimerait donc un concept qui intègre les piétons, les vélos, les voitures, etc. non seulement sur Pierre-Fatio mais également dans l'ensemble du périmètre.

Il remarque qu'il est nécessaire de prendre en compte les effets collatéraux sur les quartiers voisins comme les Eaux-Vives et il pense qu'il est malheureux qu'une vision plus globale ne soit pas prise en compte. Il précise que ce parking aura des répercussions très importantes. Il évoque encore les compensations évoquées dans le projet et il remarque qu'il n'y a pas vraiment de logique puisque des places de parc sont supprimées jusqu'aux Bastions. Il signale alors que son association salue ce projet mais demeure sceptique sur le transfert de l'ensemble des lignes de bus sur la rue d'Italie, et il indique que les TPG eux-mêmes ont fait des remarques sur le réalisme de ce transfert. Il craint en effet que la situa-

tion sera la même qu'à Bel-Air où les TPG se gênent eux-mêmes, les bus et les trams n'ayant plus de place pour manœuvrer. Il observe encore que la gestion du chantier, durant quatre ans, n'est pas expliquée et il remarque préférer la situation actuelle qu'un chaos préorganisé. Il rappelle que rien n'est dit sur l'évacuation des masses de terre et sur la noria de camions qui va se développer dans ce périmètre. Cela étant, il déclare que son association doute sérieusement de l'utilité de ce parking. Il mentionne qu'une étude zurichoise précise que de tels projets ne sont plus utiles dans des centres-villes, et il remarque qu'un relevé a permis de déterminer qu'il restait des places de parking dans l'ensemble du quartier. Il évoque alors la rente de superficie qui représente un retour financier incertain pour la Ville et il pense qu'il est également nécessaire de prendre en compte cet aspect. Il doute donc que le département et les services aient étudié ce projet sous tous les angles, et notamment les effets collatéraux. Il rappelle que son association a demandé à maintes reprises des simulations de trafic et des réponses mais il déclare qu'aucune réponse n'est parvenue. Il doute que le résultat final soit en outre très esthétique du point de vue des lignes aériennes qu'il faudra installer et il pense qu'il serait bon de prendre Orléans ou Bordeaux en exemple.

M^{me} Soutter rappelle qu'à la rue d'Italie il y a trois écoles, et elle mentionne que ce sera dans cette rue que va être créé un hub pour les transports publics. Elle rappelle que du bruit et des tremblements seront générés et elle ne pense pas que cela soit judicieux pour les étudiants. Elle évoque ensuite Ferdinand-Hodler en déclarant que des circulations très importantes vont devoir passer par là, ce qui semble difficile en hiver. Elle précise qu'au bas de la rue, à l'intersection avec la rue du Rhône, les bus devront tourner à angle droit, une logique qu'elle ne comprend pas.

Elle rappelle ensuite que le projet vise à rendre au boulevard Helvétique sa fluidité, mais elle observe que des colonnes de voitures s'y étièrent entre 17 h et 18 h jusqu'à la rue de l'Athénée et que ceux qui roulent sur Jaques-Dalcroze seront donc reportés au boulevard Helvétique, et elle se demande comment le flux de voitures pourra passer par la rue de la Scie.

La présidente lui répond que la commission entame les travaux seulement à présent.

M^{me} Soutter pense que la société change. Elle rappelle que 50% des jeunes ne prennent plus de permis de conduire. Elle ajoute que les problèmes climatiques modifient la société et que ce projet est conçu selon une logique vieille de quarante ans. Elle répète que l'association a mené une étude, trois jours durant, sur l'occupation des parkings de Villereuse, du Mont-Blanc, de Saint-Antoine et de Rive, et elle déclare que pas un seul de ces parkings n'était complet. Elle se demande dès lors s'il est vraiment nécessaire de créer un nouveau parking qui va créer des nuisances durant des années et qui ne correspond plus au modèle de société actuel.

M^{me} Vandenbeusch remarque qu'il est possible de se demander si ce projet a intégré tous les services, notamment la police du feu, la sécurité et les TPG, puisque chacun d'entre eux a déposé des demandes de compléments en mars de cette année qui n'ont, semble-t-il, pas encore reçu de réponses. Elle évoque alors l'extension de la mobilité douce qui est prévue à la suite de l'Observatoire, mais elle remarque que le circuit qui est proposé ne fonctionne pas. Elle pense également que la priorité serait véritablement d'évaluer la priorité de créer un nouveau parking, non seulement pour les habitants mais également pour les visiteurs. Elle ajoute que 498 places sont prévues, dont 100 pour les habitants. Elle précise que la mouture précédente prévoyait 160 places pour les habitants. Elle remarque également que les places pour les motos ne font pas l'objet de compensation puisque la loi ne dit rien à cet égard, ce qui aboutira à deux sortes de places pour les motos: les payantes en parking et les gratuites en surface. Elle ajoute que le département ne réfléchit pas à ces compensations, ou du moins aux compensations qui pourraient améliorer l'espace, et va chercher des compensations jusqu'à 800 mètres, à l'Athénée et au cours des Bastions. Elle remarque que des places pourraient ainsi être supprimées dans la rue du Vieux-Collège ou à la Rôtisserie. Elle observe qu'il en va de même de nos jours avec les motos. Elle déclare encore qu'il serait intelligent d'avoir une large rue piétonne entre la rue du Vieux-Collège, la rue Verdaine, la rue de la Rôtisserie, en liaison avec la Vieille-ville.

Elle évoque encore le rapport avec les habitants et elle rappelle que le projet initial prévoyait 160 places pour eux, elle pense que c'est cet aspect qui doit être étudié pour déterminer la nécessité de ce parking. Elle ajoute que le projet prévoit en outre des modifications pour les zones bleues avec la conversion de 86 places blanches en zones bleues. Mais elle remarque que l'on ne sait pas combien de places blanches et bleues existent pour l'heure; 15 places sont prévues sur le boulevard Helvétique alors qu'il est question d'en faire une pénétrante. Elle rappelle qu'un macaron pour les habitants se monte à 200 francs par an, alors qu'une place dans ce parking se montera à plusieurs centaines de francs par mois. Elle évoque encore les taxis en indiquant qu'ils sont prévus aux bouts de la rue Pierre-Fatio, sur la rue du Rhône, ce qui gênera inévitablement le trafic des bus. Elle déclare qu'il y a donc de très nombreuses questions qui se posent.

Elle en vient à l'aménagement, en observant que l'idée est de dégager les façades, mais elle remarque que des trottoirs sont maintenus alors que les rues sont dites piétonnes. Elle ajoute que l'on ignore où passent les vélos et les véhicules de livraison. Elle se demande également pourquoi il n'y a pas de places de stationnement pour les vélos dans ce parking.

M^{me} Gurny évoque, quant à elle, les droits de superficie, et elle rappelle que c'est le moyen grâce auquel la Ville peut contraindre quelque peu le promoteur. Elle pense que la Ville devrait passer par ce biais pour intervenir sur le prix des places, et sur des places réservées au marché. Elle signale que c'est le cas pour

le moment. Elle remarque que les camionnettes du marché devraient donc pouvoir utiliser ce parking et dégager le périmètre de la Rôtisserie qui devrait être piéton. Elle évoque encore les livraisons des magasins et elle signale que Zurich a imposé dans son «compromis historique» des accès directs depuis les parkings souterrains aux commerces, ce qui a permis d'évacuer ces camions des rues. Elle déclare encore que 160 places de vélos pour tous les collégiens semblent très modestes. Elle remarque que le droit de superficie devrait également exiger suffisamment de places pour les véhicules électriques avec des postes de recharge. Elle cite la page 16 du projet où il est stipulé que la rente progresse linéairement durant les vingt premières années. Elle remarque que rien n'est dit de l'année 10 à l'année 20 alors qu'il est question d'un taux jusqu'à la 9^e année. Elle observe en outre que la rente de droit de superficie sera liée au chiffre d'affaires, lequel ne peut pas être estimé. Elle se demande dès lors quelle sera la rentabilité de ce parking. Elle signale encore que la rente de superficie est liée à une assiette en cours de discussion. (Après la séance, elle a compris qu'il s'agit d'une assiette cadastrale, et non pas d'une assiette permettant de fixer la rente du droit de superficie.)

Questions des commissaires

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche demande comment s'est déroulée l'enquête sur les places libres dans les parkings. Elle complète en demandant si les 160 places initiales pour les habitants convenaient.

M^{me} Soutter lui répond avoir mené son enquête durant une semaine en se référant aux sites Internet de chaque parking qui indiquent les nombres de places libres à des heures différentes. M^{me} Gurny pense que la Fondation des parkings peut donner très facilement ces chiffres. Elle transmettra les résultats de la petite enquête.

M^{me} Gurny répond sur les 160 places que l'on ne sait pas combien il y a de zones bleues actuellement.

La même commissaire demande combien de fois l'association a été concertée.

M^{me} Soutter lui répond que M. Pagani est venu présenter le concours en 2017. M. Gurny ajoute que des remarques ont alors été formulées par l'association. Et que la Ville a retenu que la butte qui était prévue à Pierre-Fatio devait être supprimée. Mais il mentionne que les autres observations sont restées lettre morte.

M^{me} Gurny précise qu'un passage souterrain devrait être fait sous la rue Versonnex pour assurer la continuité vers le Jardin anglais sans avoir à traverser une rue à très grand trafic, mais elle mentionne que cette suggestion n'a jamais été évoquée.

Une commissaire Verte demande quelles seraient les rues devant nécessairement être piétonnes pour l'association.

M. Gurny lui répond que les promoteurs et la Ville devraient au moins honorer la convention qui déclinait un certain nombre de rues. Il remarque qu'il n'y a plus que deux ruelles et Pierre-Fatio qui sera coupé par deux axes de circulation. Il pense que ce projet manque de grandeur et de vision. Il ajoute qu'un étudiant de l'EPFL en première année qui déposerait ce projet ne passerait pas ses examens; ce projet est une esquisse. Il se demande pourquoi ne pas faire de ce parking souterrain le terminus de tous les bus de campagne, ce qui permettrait de répondre à bien des besoins.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare que la présentation de l'association est un véritable réquisitoire. Il ajoute être frappé par le manque de concertation et d'élaboration dans ce projet. Il se demande en fin de compte quel est le poids d'un groupe d'habitants et du professionnalisme déployé dans ce projet. Il pensait que le projet du parking Clé-de Rive serait bénéfique pour les habitants, mais il observe que tel n'est pas le cas puisque pour l'association des habitants de la Vieille-ville, ce projet manque de vision. Le même commissaire indique encore que M. Pagani est venu présenter ce projet qui est le fruit d'un compromis et il rappelle qu'il expliquait que cette solution permettrait de fluidifier le reste de la circulation dans le centre-ville. Cela étant, il pense qu'il est nécessaire d'entendre les TPG.

M. Gurny déclare que l'association a demandé une simulation, mais il mentionne qu'il n'a pas eu de réponse. Il remarque que le projet, en page 17, indique que l'association a été consultée, mais elle déclare que ses préoccupations n'ont pas été prises en compte par le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE) et les questions n'ont pas reçu de réponse.

Un commissaire du Parti socialiste remarque que la commission a entendu que les remarques de l'association avaient été retenues.

M^{me} Gurny mentionne qu'elle fera parvenir à la commission la feuille d'observation qui a été adressée au DALE. Elle ajoute que l'association, hormis la séance de 2017, n'a pas eu de dialogue avec M. Pagani et la Ville de Genève. Les observations ont été envoyées au DALE, avec la Ville en copie. (Après vérification, la Ville n'a pas reçu de copie.)

Un commissaire du Parti socialiste demande quelles seront les répercussions de ce parking.

M. Gurny lui répond que les reports se feront sur des rues déjà très chargées. Il ajoute qu'un parking est un aimant qui attire du trafic, raison pour laquelle l'association souhaitait voir une simulation. M. Gurny déclare qu'il y a de très

nombreux enfants dans cette rue en raison des trois collèges et il pense qu'il est nécessaire de faire très attention. Il pense que le rond-point de Rive sera une place Bel-Air bis. Il ajoute plaindre les habitants des Eaux-Vives, qui n'est pas un quartier favorisé, au vu des reports de circulation sur ce périmètre.

Une commissaire du Parti libéral-radical déclare avoir l'impression que l'intention de ce projet va dans le bon sens, mais elle remarque qu'il est nécessaire de prendre en compte les bonnes idées. Elle demande alors si la commission peut obtenir les différentes observations de l'association.

Séance du 27 novembre 2018

Audition de M^{me} Isabelle Brunier, présidente de l'association des habitants des Eaux-Vives, et de M^{me} Anne-Madeleine Senaud, membre du comité de Vivre aux Eaux-Vives

M^{me} Brunier déclare que son association a demandé à être auditionnée. Elle rappelle qu'elle existe depuis une vingtaine d'années et se bat pour la qualité de vie des habitants des Eaux-Vives. Elle précise qu'elle s'est mobilisée contre la destruction des petites maisons à la rue de l'Avenir et à la rue Sillem il y a quelques années, et a déposé une pétition pour demander la pose de revêtement phonoabsorbant, sans grand résultat. Elle explique ensuite que l'association s'inquiète du projet de Clé-de Rive depuis plusieurs années. Elle distribue alors des courriers transmis en 2014 au Conseil administratif qui a renvoyé des accusés de réception. Elle remarque encore que l'association est un interlocuteur pour la Ville de Genève et le Canton dans un certain nombre de projets. Elle indique encore que l'association a participé à la présentation du parking Clé-de Rive proposée par la Ville et le Canton il y a une année.

Elle signale ensuite que c'est le comité de son association et non une assemblée plénière qui s'est penché sur le sujet et a demandé une audition. Elle remarque que le comité se pose en l'occurrence un certain nombre de questions, et notamment «pourquoi un nouveau parking?» alors que la mobilité douce est à l'ordre du jour, et que des parkings sont prévus à la gare des Eaux-Vives et à la gare de Chêne-Bourg, de 500 places chacun. Elle se demande également pourquoi proposer un paquet ficelé avec la piétonisation de certaines rues alors que celles-ci pourraient être piétonnisées sans qu'un parking soit construit. Elle observe par ailleurs que la création de places de parking entraînerait la suppression de places en surface, notamment au sein du quartier des Eaux-Vives. Or, elle rappelle que ce quartier est le plus prétérité en termes de places de parc, particulièrement quant au ratio entre zone bleue et nombre de macarons distribués, et elle remarque que les Eaux-Vives n'auraient aucun bénéfice, mais au contraire plus de trafic de transit. Elle mentionne que ce parking relève d'une conception dépassée et elle déclare que le comité ne comprend pas ce projet de la Ville de Genève.

Elle signale encore que le projet de la plage des Eaux-Vives va inévitablement entraîner un trafic accru.

Questions des commissaires

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande si ce parking ne va pas diminuer le nombre de voitures cherchant continuellement des places dans le périmètre des Rues-Basses. Il rappelle en outre que les autres parkings commencent à être saturés.

M^{me} Senaud acquiesce mais elle remarque que le trafic va forcément augmenter dans le quartier des Eaux-Vives.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche demande ce qu'il en est du parking de Genève-Plage et si l'association a été consultée.

M^{me} Brunier répond que ce parking est plein en été. Elle signale ensuite qu'il devrait être possible d'obtenir les chiffres concernant l'occupation des différents parkings. Elle continue en disant que l'association a surtout reçu des informations et a pu tout de même exprimer ce qu'elle pensait. Elle précise que les remarques portant sur les émergences à la rue Pierre-Fatio ont été entendues.

Une commissaire du Parti libéral-radical se demande si l'association a mesuré les bénéfices d'un parking permettant de centraliser les voitures et de libérer de l'espace en surface.

M^{me} Brunier répond que les espaces libérés seront en effet bénéfiques, mais elle remarque que le quartier des Eaux-Vives n'en gagnera aucun et ne retirera aucun bénéfice.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois demande si la suppression des places extérieures dans un périmètre de 500 mètres fait partie des ressentiments de l'association.

M^{me} Senaud acquiesce. Elle explique ensuite que les touristes qui veulent s'arrêter pour voir la rade entrent dans le quartier des Eaux-Vives pour pouvoir se garer. M^{me} Brunier complète en disant que le quartier sera préterité si des places sont supprimées en son sein.

Une commissaire Verte observe que ce projet impacte le quartier des Eaux-Vives sans octroyer d'avantages. Elle se demande ensuite si les gens ne continueront pas à tourner à la recherche d'une place en extérieur pour éviter de payer trop cher dans un parking souterrain et s'il ne serait pas préférable d'augmenter la capacité du parking de Genève-Plage.

M^{me} Brunier acquiesce et remarque que les gens hésitent sans doute également à se rendre dans le parking du Mont-Blanc par exemple puisqu'il est dif-

ficile d’y accéder. Elle pense qu’il serait préférable d’attendre les impacts du Léman Express et des parkings des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg. Elle rappelle qu’il y avait deux projets concurrents, soit l’augmentation du parking sous-lacustre et celui Clé-de Rive, mais elle pense que ni l’un ni l’autre ne seront utiles si le transfert modal fonctionne bien.

La même commissaire note qu’un projet pour la rénovation de la place des Eaux-Vives est en attente du projet Clé-de Rive et demande ce qu’il faut penser des transferts de bus dans cette zone.

M^{me} Brunier répond que la rue d’Italie n’est pas bien large et elle ne sait pas comment ce transfert sera possible. Quant à la place des Eaux-Vives, elle remarque que le contexte est encore plus difficile et elle ne sait pas comment il sera possible d’y transférer les lignes de bus de Pierre-Fatio.

Un commissaire de l’Union démocratique du centre déclare que la situation dans l’hyper-centre est catastrophique et il pense que Genève a vingt ans de retard. Il ajoute partager certaines préoccupations de l’association et il se demande quelles pourraient être les mesures d’accompagnement évoquées par l’association.

M^{me} Brunier répond qu’obtenir, par exemple, des zones piétonnes dans le quartier améliorerait la qualité de vie des habitants.

Le même commissaire craint que le trafic ne soit dévié et les complications qui en découleront. Il ajoute qu’il n’y a pas d’autre solution que passer par la rue des Eaux-Vives. Il se demande comment imaginer ce report de trafic et comment s’y opposer.

M^{me} Senaud déclare que de nombreuses villes ont pris des mesures dans leur hyper-centre et supprimé les voitures, sans qu’il y ait de problème.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien observe que les interrogations de l’association sont similaires à celle de l’association de la Vieille-Ville, et elle se demande si l’association des Eaux-Vives a envisagé de s’unir pour l’occasion avec celle de la Vieille-Ville.

M^{me} Brunier répond qu’il y a des contacts, bien qu’ils soient moins intenses que par le passé. Elle rappelle que dans un premier temps, M. Pagani envisageait de supprimer des places en extérieur jusqu’aux Pâquis.

Un commissaire socialiste remarque que le collège De-Candolle est devenu une école de culture générale et il rappelle que de nombreux bus vont circuler devant. Il pense en l’occurrence que ce sera invivable pour les élèves.

M^{me} Brunier répond que cela paraît en effet aberrant.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche déclare avoir soulevé l'idée de dégager la place de Pré-l'Evêque, mais elle remarque que ce lieu est maintenant traversé par un axe important. Elle évoque ensuite les USA en indiquant que les Américains ont été jusqu'à créer des routes à vingt voies, l'une d'entre elles étant souvent réservée aux véhicules transportant plusieurs passagers. Mais elle mentionne avoir observé que même ces voies se sont vite retrouvées pleines et qu'il semble vraiment difficile de modifier les habitudes de la population. Elle demande alors quelles sont les priorités pour les Eaux-Vives.

M^{me} Senaud pense qu'il faudrait bloquer le quartier aux voitures.

Un commissaire du Parti libéral-radical se demande si un réaménagement de la rue de Montchoisy et de la rue du XXXI-Décembre avec une zone de rencontre entre le haut et le bas du quartier pourrait représenter une compensation pour les Eaux-Vives.

M^{me} Brunier répond que chaque quartier devrait bénéficier d'une place centrale avec un parc pour les enfants. Elle évoque alors l'image directrice de la rade en indiquant que l'un des projets faisait de la rue du XXXI-Décembre une zone piétonne.

Un autre commissaire du Parti libéral-radical demande ce qu'il en est de la fermeture du quartier des Eaux-Vives.

M^{me} Brunier répond que M^{me} Senaud évoquait la possibilité d'interdire le trafic de transit dans le quartier.

Une autre commissaire du Parti libéral-radical évoque la suppression des places de parking sur Gustave-Ador en remarquant que le trafic va s'y intensifier et elle se demande si cette perspective ne permettra pas d'alléger la rue des Eaux-Vives.

M^{me} Brunier répond que l'idée est de créer une piste cyclable sur Gustave-Ador et de permettre aux voitures de sortir plus rapidement de la ville. Elle déclare ensuite qu'elle enverra à la commission les réponses aux lettres de l'association.

Séance du 11 décembre 2018

Audition de M. Pascal Ganty, directeur Infrastructures & Bâtiments, TPG

M. Ganty remercie l'administration communale pour avoir intégré les TPG dans ce projet de réaménagement urbain. Il explique que cette collaboration a débuté lors de l'établissement du cahier des charges du concours, et que les TPG ont été auditionnés par le jury du concours en tant qu'experts. Il ajoute que le projet retenu présenté par le groupe Continuum répondait aux attentes des TPG. Il

indique encore que la collaboration s'est poursuivie avec l'élaboration de l'avant-projet.

Questions des commissaires

Un commissaire du Parti libéral-radical évoque la rue d'Italie et demande comment les TPG géreront la situation et si les demandes ont été respectées.

M. Ganty lui répond que le fait de séparer les trafics est une bonne chose. Il remarque que ce projet aura inévitablement un impact sur l'image du réseau qu'il faudra adapter en fonction de la situation. Mais il déclare que le nombre d'arrêts permettra de créer une interface très performante. Il précise que l'avant-projet convient en l'état aux TPG.

Le même commissaire remarque qu'il était prévu de supprimer l'arrêt de tram de la Terrassière et de le repositionner devant Buzzano.

M. Ganty lui répond qu'il y a plusieurs réflexions mais il mentionne qu'après de multiples études, il s'est avéré que l'arrêt qui existe devant le McDonald's devait rester. Il ajoute que les réflexions sont encore en cours pour l'arrêt de la Terrassière qui pourrait être fusionné avec l'arrêt de Villereuse.

Un commissaire socialiste remarque que cet afflux de bus va provoquer un volume sonore important alors qu'il existe une école dans la rue d'Italie. Il se demande s'il est possible de se faire une idée de ce volume et si cette question a été examinée.

M. Ganty lui répond que le nombre de lignes va forcément augmenter dans la rue d'Italie. Mais il mentionne que de nombreuses lignes sont électrifiées. Il rappelle en outre que les TPG s'orientent de plus en plus vers une flotte électrifiée. Il continue en rappelant que les véhicules des TPG respectent les normes fédérales et il ne pense pas qu'il y ait une dégradation de la situation, ce d'autant plus que les véhicules privés qui passent dans cette rue actuellement ne le feront plus à l'avenir.

Le même commissaire observe qu'il n'y a donc pas eu d'évaluation des nuisances sonores. M. Ganty lui répond qu'à sa connaissance, ce n'est en effet pas le cas.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien demande si certains bus devront être changés en raison de leur taille.

M. Ganty lui répond que ces aspects sont pris en compte dans un projet de cette nature avec des projections informatiques via le logiciel Autoturn. Il signale qu'il n'y aura en l'occurrence pas de problème. Il déclare encore que les construc-

teurs ont fait de gros progrès avec les véhicules les plus longs qui se comportent maintenant comme des bus de 18 mètres.

La même commissaire remarque qu’il remerciait l’administration communale en début de présentation et elle se demande s’il n’est pas habituel que les TPG soient consultés par la Ville lors de ses projets d’aménagement.

M. Ganty lui répond que les relations entre les TPG et la Ville de Genève sont bonnes et il observe que généralement les TPG sont consultés, bien que cela n’ait pas toujours été le cas.

Un commissaire de l’Union démocratique du centre déclare que la commission a besoin de plus d’éléments et il aimerait dès lors avoir un schéma des lignes et des plans.

M. Ganty lui répond que les TPG savent exactement comment le réseau va évoluer. Il ajoute que ces éléments relèvent du plan d’action des TPG 2020-2024 qui doit être présenté au Conseil d’Etat le lendemain. Il ne peut dès lors pas en dire beaucoup plus à présent. Cela étant, il remarque que la commission peut demander à l’administration communale les plans.

Le même commissaire déclare que cette situation ne va pas puisque les TPG et la Ville de Genève se renvoient la balle.

M. Ganty déclare ne pas avoir les plans à disposition puisque le maître d’ouvrage est la Ville de Genève. Il rappelle que les TPG sont l’exploitant et il mentionne qu’il est obligatoire que le projet fonctionne. Or, il remarque qu’il n’y a pas de voyant rouge à l’heure actuelle.

Une commissaire Verte entend la confiance des TPG à l’égard de ce projet. Mais elle rappelle que plusieurs projets se sont révélés des catastrophes, comme Bel-Air ou Cornavin. Elle signale ensuite qu’il y a trois écoles dans le périmètre de la rue d’Italie et donc beaucoup de flux d’élèves et elle se demande si la situation ne risque pas d’être dangereuse.

M. Ganty rappelle qu’un bus transporte des dizaines de passagers alors qu’une voiture, un ou deux. Il pense qu’il est dès lors préférable d’avoir des bus que des voitures dans ce contexte. Il déclare ensuite qu’il est possible qu’un document sur les nuisances figure dans les annexes du dossier du projet. Il pense donc que la situation dans la rue d’Italie sera acceptable.

La même commissaire demande si l’arrêt devant le McDonald’s sera maintenu et signale que le marché se développera devant cet arrêt.

M. Ganty acquiesce en remarquant que les lignes E et G pourraient être déplacées afin d’alléger cet arrêt et qu’en modifiant des lignes, cette configuration sera possible.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche demande combien de lignes passent dans la rue d'Italie et quels sont les avantages et les inconvénients de placer de nombreuses lignes dans la même rue.

M. Ganty lui répond qu'il y en a trois et il mentionne qu'il y en aura six ou sept. Il ajoute que l'avantage de ces lignes regroupées est de pouvoir passer d'une ligne à l'autre de quai à quai; les destinations sont donc prises logiquement en compte. Il précise que ces contraintes d'exploitation sont ainsi insérées dans les horaires. Il rappelle encore que les centres d'exploitation corrigent les flux afin de pallier les problèmes. Il observe en outre que les limites sont dimensionnelles.

La même commissaire demande si les espaces seront suffisants et se rappelle qu'il avait été envisagé d'utiliser le parking Clé-de Rive pour les bus de campagne.

M. Ganty lui répond que l'espace des quais-trottoirs sera de 4 mètres et de 3,9 mètres de part et d'autre. Au sujet des bus de campagne il déclare ne pas avoir connaissance de cette alternative. Il ajoute ne pas pouvoir se prononcer sur la pertinence de cette idée.

Une commissaire socialiste remarque que les schémas que la commission a reçus montrent la ligne 4 qui passe par le pont du Mont-Blanc alors que tel n'est pas le cas actuellement. Elle demande si les charges seront plus importantes sur le pont du Mont-Blanc.

M. Ganty lui répond que ce sera le cas à l'avenir et mentionne que cette ligne, provenant de la route de Frontenex, sera exploitée avec le système Tosa et remontera Cornavin pour ensuite se diriger vers l'aéroport.

La même commissaire demande si le parking Clé-de Rive est un prétexte pour charger plus encore le pont du Mont-Blanc. Elle observe que trois lignes supplémentaires emprunteront ce pont. Elle demande aussi si ce parking Clé-de Rive est fondamental pour les TPG.

M. Ganty lui répond qu'il y aura toujours trois lignes sur le pont. Il ajoute que la ligne 4 verra un flux de passagers important. Ce projet est compatible avec le projet de réaménagement et il observe qu'il sera nécessaire d'étudier les phases de régulation des carrefours.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois demande quelle est la compatibilité entre l'éloignement des arrêts et l'encouragement à prendre les TPG. Elle rappelle que plusieurs arrêts ont été supprimés à Champel ou à Bois-Gentil. Elle se demande comment les transbordements se feront à la Terrassière en direction de Bel-Air.

M. Ganty lui répond que rien n'est encore fait à la Terrassière. Il ajoute que les TPG utilisent de nombreux outils pour évaluer la pertinence d'une décision

entérinant la suppression d'un arrêt. Il explique ainsi que les bus ont tous des systèmes de comptage embarqués et il déclare que ces données combinées avec les études «origines et destinations» permettent d'évaluer les situations. Il rappelle que les TPG doivent être de plus en plus efficaces avec une subvention de 50% de la part du Canton. Il rappelle ensuite que la vitesse commerciale est fondamentale à l'égard de la fréquentation des TPG et il indique qu'une économie de 4 minutes et demie sur un parcours permet de supprimer un véhicule, et donc des économies.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien demande quel est le réel changement entre la situation actuelle et future à la rue d'Italie, et si celle-ci verra le même nombre de bus qu'actuellement. Il se demande quel est le coût pour les TPG.

M. Ganty lui répond que ce projet propose de séparer les flux de trafic, ce qui représente un avantage considérable puisque les conflits sont évités. Il pense que c'est une solution qui devrait être développée plus souvent. Il remarque que le coût d'exploitation sera équivalent, voire moindre.

Une commissaire du Parti libéral-radical rappelle qu'il arrive qu'un bus tombe en panne et elle imagine que la place est suffisante pour que les autres bus puissent le dépasser.

M. Ganty acquiesce en précisant que les voies de circulation sont de 6,50 mètres.

Un commissaire socialiste demande quel est le flux de passagers estimé par les TPG à la rue d'Italie avec l'entrée en fonction du Léman Express.

M. Ganty lui répond ne pas pouvoir donner de chiffres. Il remarque qu'il est très difficile de modéliser la situation.

Une commissaire socialiste déclare que les associations d'habitants sont très inquiètes à l'égard de ces flux.

M. Ganty pense que ce projet permettra d'améliorer la situation dans l'ensemble du secteur.

La présidente demande ce qu'il en est des arbres qui existent dans la rue d'Italie.

M. Ganty lui répond que le projet prévoit des arbres avec une bande médiane arborisée.

Une commissaire Verte remarque que la cadence de bus et de trams sera soutenue, contrairement à l'impression que donne la présentation. Elle observe ensuite que ce projet de réaménagement des lignes pourrait se faire sans créer un nouveau parking.

M. Ganty lui répond que cette question est politique. Mais il remarque que les deux projets vont de pair et qu'un équilibre entre les différentes formes de mobilité est nécessaire.

Un commissaire socialiste remarque que la rue d'Italie est à 64 dB sur le cadastre du bruit, soit à 1 dB du seuil de tolérance. Il se demande si ce seuil ne sera pas dépassé après la réalisation de ce projet.

M. Ganty lui répond que la voirie sera changée avec des revêtements phonosorbants. Il pense qu'il n'y aura pas de dégradation de la situation.

Audition de M. Jean-Yves Goumaz, directeur général, M. Laurent Drème, directeur travaux et planification, M. Damien Zuber, directeur exploitation de la Fondation des parkings

La présidente explique que la commission travaille depuis deux mois sur ce projet et a plusieurs questions, notamment à l'égard de la situation des parkings existants.

M. Goumaz répond que la fondation n'a pas été impliquée dans ce projet. M. Zuber déclare en préambule que le parking de Saint-Antoine a un taux d'occupation de 94%, notamment en décembre. Il ajoute que le parking de Rive a un bon taux d'occupation alors que le parking du Mont-Blanc est en baisse. Il précise que les parkings en ville sont bien occupés, mais il remarque que cela dépend des prix, les parkings les plus chers voyant une baisse.

Questions des commissaires

Une commissaire Verte remarque que construire un parking supplémentaire constitue une concurrence pour la fondation et elle se demande si cela représente un manque à gagner. Elle observe en outre que des places en surface vont être supprimées.

M. Goumaz lui répond que c'est la Ville qui va enregistrer un manque à gagner avec la suppression des places en surface. Il ajoute que la fondation n'est pas inquiète outre mesure, mais il rappelle que la tendance est à la piétonisation en Europe. Il mentionne que ce projet est donc pertinent. Il rappelle que la Ville devrait bénéficier des recettes des horodateurs et perdrait 1,250 million après ce projet.

La même commissaire se demande si les automobilistes ne tourneront pas plus en surface pour éviter de devoir payer plus cher une place de parking en souterrain.

M. Zuber remarque qu'il y aura moins de places en surface si les 500 places sont éliminées. Il rappelle en outre que les places en surface sont limitées dans le temps. Il indique encore que les prix dans les parkings souterrains ne sont pas très différents des prix en surface.

Un commissaire du Parti libéral-radical demande comment le taux d'occupation d'un parking est calculé.

M. Zuber lui répond que le calcul est fait en fonction de l'occupation maximale sur une année, avec le 16^e jour le plus occupé pris en compte, et les heures de la journée les plus chargées.

Le même commissaire remarque que cela signifie que ce 94% indique que c'était donc le 16^e jour le plus chargé de l'année.

M. Zuber acquiesce. M. Goumaz remarque que chaque parking doit être analysé en fonction de son utilisation. Il indique ainsi que le parking Saint-Antoine comporte 100 places habitants, le reste étant destiné à des pendulaires.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle que le parking de l'Hôpital est le plus cher et il se demande si les automobilistes ne sont pas dissuadés de l'utiliser.

M. Zuber répond que le parking du Lombard est l'un des moins chers et est très saturé.

Un commissaire du Parti socialiste demande pourquoi c'est le 16^e jour qui a été retenu dans les statistiques.

M. Zuber lui répond que l'on considère que les statistiques peuvent être faussées ou anormalement élevées, comme lors des Fêtes de Genève. Il mentionne que l'analyse démontre que c'est le 16^e jour le plus pertinent. Il remarque encore que c'est la plage horaire entre 12 h et 15 h qui est la plus saturée.

Le même commissaire demande si les parkings de la fondation connaissent des taux d'occupation à la baisse ou à la hausse au cours de ces dernières années. Il se demande en outre comment la fondation estime les impacts du CEVA.

M. Goumaz lui répond que la situation n'évolue plus à la hausse et s'est stabilisée, et est même en baisse à l'égard des abonnements les plus chers. Il pense que le CEVA permettra d'améliorer un certain nombre de choses, mais il déclare que tous les problèmes ne seront pas résolus. Il répète que la plupart des parkings de la fondation sont pleins, notamment à Sous-Moulin ou à Moillesulaz.

Le même commissaire déclare que le futur parking Clé-de Rive n'aura donc pas véritablement d'incidences pour la fondation.

M. Zuber lui répond qu'il y aura peut-être une petite baisse mais il déclare qu'il n'y a pas de péril pour la fondation ou le parking Saint-Antoine.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien se demande si le parking est si compatible avec une zone piétonne. Il ajoute que certains craignent que les voitures ne cherchent des places dans les quartiers riverains. Il rappelle par ailleurs que certaines villes interdisent les voitures dans leur centre-ville.

M. Goumaz lui répond que Rotterdam a supprimé 15 000 places au cours des années précédentes et a créé des parkings à l'extérieur. Il remarque qu'il y a différentes religions dans le domaine. Il rappelle également que Lyon a des parkings au centre-ville afin que ce dernier soit piéton. Il pense, quant à lui, qu'il serait judicieux de créer des parkings au centre-ville afin de le rendre complètement piéton. M. Drême complète et observe que créer des parkings en ouvrage permet de diriger les voitures, un avantage évident.

Une commissaire du Parti socialiste se demande quel sera le tarif dans le parking Clé-de Rive.

M. Goumaz ignore ce qu'il en est puisque la fondation n'est pas partie prenante dans ce projet. M. Zuber indique que le prix des abonnements à Saint-Antoine est de 300 francs par mois. M. Goumaz complète en remarquant que le conseil de fondation a décidé d'ouvrir des places habitants à Plainpalais pour un montant de 200 francs par mois.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche demande combien de places la fondation a récupérées depuis que les macarons ne peuvent plus être vendus aux frontaliers. Elle se demande aussi si les automobilistes, habitants ou frontaliers, louent une place et se déplacent ensuite à pied ou en bus.

M. Goumaz lui répond que le nombre de macarons a baissé de 20% et qu'il n'y a pas de règle puisque chacun s'organise en fonction de ses besoins.

La même commissaire déclare que sa question est de savoir si des voitures se déplacent d'un quartier à l'autre. Elle se demande aussi ce qu'il en est des taux d'occupation des autres parkings.

M. Drême lui répond par la négative. Tandis que M. Zuber lui répond que les parkings se remplissent dès que les prix sont accessibles. Il observe que le parking du Seujet est en baisse car les abonnés ne veulent plus payer aussi cher.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien se demande à quel taux de rentabilité un parking est considéré comme rentable.

M. Drême lui répond que la fondation ne fonctionne pas avec cette notion puisqu'elle est une fondation de droit public, contrairement aux privés.

La même commissaire demande ce qu'il en est pour ces derniers.

M. Drême répond qu'investir dans un parking dans l'hyper-centre est préférable mais difficile puisque ce n'est pas rentable compte tenu de son coût. Il rappelle en outre que les parkings en centre-ville sont déjà construits, et il mentionne que le parking Clé-de Rive est un projet rare. M. Goumaz rappelle que jadis il n'y avait pas de règle et que seul le jeu de l'offre et de la demande s'imposait. Il ajoute que ce n'est plus le cas de nos jours, le parking étant devenu un outil de la

politique de mobilité des entités publiques. Il remarque que cette logique du rendement ne s'applique donc plus.

La même commissaire se demande s'il y a un pic dans le taux d'occupation des parkings.

M. Zuber répond que les mois de novembre, décembre, mars et avril sont les moments les plus chargés. Il déclare encore que les touristes occupent peu les parkings.

Une commissaire socialiste demande si le parking Saint-Antoine avec les places habitants est une bonne opération. Mais encore si le parking Clé-de Rive est une bonne opération financière.

M. Zuber lui répond que le parking de Saint-Antoine est occupé à moitié par les habitants, soit 47%. Sur les Clé-de Rive M. Goumaz lui répond que cela dépend des tarifs qui seront appliqués.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois demande combien de places ont été supprimées au cours de ces dernières années.

M. Zuber lui répond que les suppressions de places sont compensées. Il ne peut pas donner de chiffres sur vingt ans.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre remarque que des macarons seront supprimés et il se demande à qui seront retirés ces macarons.

M. Goumaz lui répond qu'il n'y a pas de quota pour les macarons et il mentionne que la fondation ne retirera pas de macarons. Il ajoute que des solutions devront être développées au besoin.

Un commissaire du Parti libéral-radical demande si des places vélos ou motos sont prévues dans les parkings de la fondation.

M. Goumaz acquiesce et M. Zuber complète en répondant que la fréquentation de ces places est en augmentation constante.

Séance du 22 janvier 2019

Audition de M^{mes} Sophie Dubuis, présidente de la Fédération du commerce genevois, et Nathalie Hardyn, présidente du Groupement transports et économie

M^{me} Hardyn rappelle que son groupement abrite 12 associations comme la CCIG, la FER ou le TCS, et elle mentionne que son but est de faire en sorte que la politique du transport à Genève soit favorable à l'économie. Elle observe que son groupe intervient également sur des projets d'infrastructure comme le parking de Clé-de-Rive. Elle précise alors que cela fait depuis 2007 qu'il est question de

piétonisation du centre-ville de Genève. Et elle mentionne que ce projet a enfin débouché sur un accord entre la Ville et le Canton tout en obtenant l'assentiment des milieux qu'elle représente. Elle signale encore que pour les milieux économiques dans leur ensemble, l'essentiel est d'avoir un centre-ville accueillant et vivant.

Elle explique ensuite qu'il n'y aura pas de piétonisation autour de Rive s'il n'y a pas de parking. Et elle mentionne que cet accord est judicieux puisque ce parking permettra à la clientèle d'accéder au centre-ville tout en entraînant une suppression de places de parking en surface. Elle ajoute que l'espace public sera donc rendu aux piétons, tout comme à Lucerne ou Berne. Elle signale encore que ce projet recueille l'assentiment des commerçants qui se trouvent dans ce périmètre. Elle observe que des négociations se sont ainsi déroulées à la satisfaction des uns et des autres. Elle déclare en outre que les accès ont été garantis durant le chantier et que les nuisances seront limitées le plus possible.

Elle remarque par ailleurs que la question de l'assainissement des eaux ne relève pas de sa compétence, tout comme la troisième délibération.

Questions des commissaires

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que ce projet a connu des phases successives et il observe que les arguments de 2007 sont toujours mis en avant de nos jours. Il se demande ce qu'il faut en penser.

M^{me} Hardyn lui répond que le fil conducteur de ce projet est le centre-ville piéton que tout le monde attend. Elle évoque alors la place Longemalle qui est très fréquentée depuis que les nouveaux aménagements ont été réalisés.

Le même commissaire remarque que certains commerçants craignent visiblement que l'absence de places de parc ne les prétérite.

M^{me} Dubuis lui répond que dans le cas de ce projet, ce n'est pas une problématique majeure puisque déjà maintenant il n'est pas possible de se parquer devant Aeschbach par exemple. Elle signale encore ne pas être certaine que les mutations de la consommation génèrent les mêmes réactions. M^{me} Hardyn précise que les mentalités évoluent largement dans les milieux qu'elle représente mais il est vrai que l'on rencontre encore parfois des réticences. M^{me} Dubuis précise qu'il faut toutefois parvenir jusqu'au centre.

Une commissaire Verte se demande si elles ont entendu des plaintes de la part de clients qui auraient indiqué aux commerçants ne pas trouver de place dans un parking souterrain. Elle demande ensuite comment elles imaginent le développement du marché dans le nouvel espace.

M^{me} Hardyn lui répond que la loi indique que lorsqu'un parking souterrain se crée, des places en surface doivent être supprimées. Elle ajoute que des places seront mises à la disposition des habitants dans le parking de Clé-de-Rive. Elle signale ensuite que le parking de Saint-Antoine, le parking du Mont-Blanc et le parking de Rive sont pleins le samedi. Elle ajoute que d'autres parkings sont un peu moins pleins, il est vrai.

La même commissaire observe qu'il ne s'agit pas des mêmes observations que celles fournies par la Fondation des parkings.

M^{me} Hardyn lui répond que certains usagers ne se rendent pas dans les parkings parce qu'ils pensent qu'ils sont trop chers. Elle signale à cet égard que 60% des personnes qui stationnent en surface ne payent pas leur parking.

La même commissaire mentionne que le marché sera disposé dans l'espace de l'interface avec les bus.

M^{me} Dubuis n'a pas eu de retour à cet égard.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que la suppression des places en surface est prévue dans un très large périmètre, entraînant un manque d'adhésion de la part de la population. Elle demande alors si une piétonisation sans parking serait accueillie favorablement par les commerçants.

M^{me} Dubuis lui répond par la négative puisque l'accessibilité de la zone est importante. Elle pense qu'il faut se référer aux expériences des autres villes comme Berne, Zurich ou Lucerne.

La même commissaire remarque que ces villes ont vu des projets bien plus larges que celui dont il est question.

M^{me} Hardyn rappelle qu'il n'est pas question que d'une rue puisque le projet va jusqu'à la rue d'Italie, qui sera interdite à la circulation individuelle motorisée. M^{me} Hardyn rappelle que Bordeaux a un modèle intéressant (centre piétonnier et parkings au centre), mais il ne peut pas être copié 100% à Genève. Elle rappelle en outre que la mairie de cette ville avait imposé sa vision en la matière.

Une commissaire du Parti libéral-radical demande si elles ont eu des retours sur les aménagements envisagés. Elle se demande également quelle est la priorité pour les commerçants dans ce dossier.

M^{me} Hardyn lui répond que le projet d'extension du parking du Mont-Blanc aurait sans doute été plus aisé à faire, au moins sur le plan politique. Elle remarque ensuite que si certains aspects peuvent être améliorés, comme la végétalisation, les aménagements envisagés auront déjà l'avantage d'exister et rendront le quartier accueillant.

Un commissaire socialiste remarque qu'il est toujours question d'une zone piétonne idéale en ville de Genève, et il observe qu'il est souvent question de la rue de la Rôtisserie. Il se demande si celle-ci devrait être piétonne.

M^{me} Hardyn lui répond que la topographie à Genève est très particulière. Elle pense qu'il y a encore beaucoup de travail à fournir auprès des commerçants de la Rôtisserie pour les convaincre d'accepter une zone piétonne.

Le même commissaire se demande ce qu'il en est de la rive droite.

M^{me} Hardyn lui répond que le projet de piétonisation à Rive a déjà mis quinze ans pour aboutir et elle ne pense pas qu'il faille le remettre en question sous un angle ou un autre en ajoutant d'autres périmètres.

Le même commissaire déclare être effaré de lire certains articles dans le journal du TCS.

M^{me} Hardyn lui répond que si certains sujets ne font pas l'unanimité, ce n'est pas le cas pour Clé-de-Rive. Elle déclare qu'il faut trouver des solutions pour les habitants du centre-ville mais également pour les habitants de la périphérie. Elle indique ainsi qu'il faut éviter que les mesures prises en faveur du centre-ville ne défavorisent les habitants de la périphérie.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois évoque la rue Neuve-du-Molard qui avait été fermée en observant que des commerçants avaient perdu 25% de leur chiffre d'affaires. Cela étant, il pense qu'il est judicieux de fermer ces petites rues, mais il remarque qu'il est nécessaire de créer ce parking pour ne pas tuer définitivement le centre-ville.

Une commissaire Verte déclare qu'un nouveau parking est en cours de construction à Chêne-Bourg. Elle rappelle également qu'obtenir son permis de conduire est passé de mode chez les jeunes et elle se demande si ce projet Clé-de-Rive n'est pas obsolète. Elle demande aussi ce que M^{me} Dubuis pense à l'égard de la rue de la Rôtisserie, qu'il serait légitime de fermer pour ce projet.

M^{me} Dubuis lui répond que ces commerçants se mettent difficilement d'accord. Elle ajoute qu'il ne faut pas dire aux commerçants que leur rue va être fermée, mais proposer un projet en concertation. Elle déclare alors que lorsque l'on est le seul milieu à enregistrer autant de pertes d'emplois et que l'on vous annonce la fermeture d'une rue, il y a inévitablement une réaction. Elle mentionne par ailleurs qu'il serait en effet intéressant d'ajouter d'autres parties à la zone piétonne mais elle se demande combien de temps cela prendrait.

M^{me} Hardyn observe ensuite qu'un grand nombre de ménages n'ayant plus de voiture sont des ménages ne comportant qu'une seule personne. Elle ajoute que les ménages qui sont en réalité des familles utilisent plus souvent des voitures ou

quittent la ville. Elle signale ensuite que les parkings autour du CEVA sont destinés aux pendulaires et elle mentionne qu’il faut tout faire pour que ces derniers les utilisent. Elle observe encore que les pronostics à l’égard du Léman Express prévoient tous que ce dernier sera pleinement utilisé.

Séance du 29 janvier 2019

Audition de M. Henri-Pierre Galletti, directeur de la section Genève du Touring Club Suisse (TCS)

M. Galletti déclare que le TCS section Genève s’est penché sur le dossier sous un angle prenant en compte la mobilité et la fluidité et non sur des aspects d’aménagement. Il remarque que l’élément fondamental de la réflexion portait sur le stationnement en centre-ville et sur la capacité à redonner vie à une zone commerciale pouvant représenter selon d’aucuns le plus grand centre commercial de Genève. Il ne revient pas sur le choix qui a été opéré sur le parking, et il observe que cette décision a été faite en prenant en compte un grand nombre de facteurs, comme les transports publics et les différents axes, Jaques-Dalcroze, Gustave-Ador, rue du Marché et le boulevard Helvétique, et il mentionne qu’il est difficile de toucher à ces axes qui cumulent aux heures de pointe 3000 véhicules par heure dans une seule direction.

Il ajoute que lorsque le parking aura été créé, la descente de Jaques-Dalcroze sera supprimée avec une déviation sur Ferdinand-Hodler via le boulevard Helvétique. Il indique encore que les véhicules venant de Vézenaz devant se parquer à Clé-de-Rive ne pourront pas le faire, raison pour laquelle le TCS a discuté avec les promoteurs de ce parking afin que les trémies d’accès, notamment, ne génèrent pas de bouchon. Il précise qu’il est en effet préférable de prévoir ces trémies en dehors des voies de circulation avec un rallongement de leur tronçon. Il signale qu’il est donc possible d’être confiant à l’égard de l’axe Versonnex qui ne sera pas plus chargé qu’il ne l’est à présent. Il déclare encore que les trémies ne permettront pas d’accéder au parking en venant du boulevard Helvétique ou de Gustave-Ador et il remarque que les véhicules devront dès lors passer par la rue de la Scie, soit une petite rue. Et il pense qu’il serait préférable de prévoir un accès depuis Gustave-Ador. Il évoque encore le principe de la compensation qui prévoit que toute place supprimée en surface entraîne la création d’une place en ouvrage et inversement. Il remarque que des places en surface seront donc supprimées, ce qui permettra un agrément considérable pour les piétons et favorisera les commerces.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande quelle était l’idée du promoteur par rapport aux propositions du TCS.

M. Galletti lui répond que le TCS est un club qui se positionne en faveur de ses membres qui sont des personnes se déplaçant seules. Il observe que la faible

contenance de ce parking contraint évidemment le plan financier et a donc circonscrit la discussion.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois demande quelles seront les conséquences de ce tourné à gauche, comme la sortie sur la rue de la Scie.

M. Galletti lui répond que la voiture qui vient de Vézenaz devra tourner à gauche dans la rue de la Scie pour arriver au feu du croisement de la rue Versonnex avant de parvenir à la trémie. Il ajoute qu'il y a donc deux stops, alors qu'il serait possible de continuer 100 mètres de plus sur Gustave-Ador en empruntant une trémie pénétrant dans le parking et passant sous la route.

La même commissaire demande ensuite quelle est sa position à l'égard des tarifs qui seront pratiqués dans ce parking.

M. Galletti lui répond que le quartier des Eaux-Vives est le périmètre le plus sensible de la ville pour se parquer. Il mentionne que cette situation est engendrée par le grand nombre de bâtiments historiques qui ne prévoyaient pas, lors de leur création, de places pour des voitures. Il ajoute que c'est dans ce quartier que le plus grand nombre de macarons est vendu. Quant au prix, il signale qu'il s'agit d'une question ouverte. Il rappelle à cet égard que les contrôles sont plus efficaces qu'il y a une année et que la pression sur les places s'est un peu assouplie, mais il remarque qu'en réalité de nombreuses personnes louent des places bien plus chères que les macarons. Quoiqu'il en soit, il pense que la différence entre le prix de ce parking et les macarons sera une réalité.

La même commissaire demande ce qu'il faut penser de la distribution des compensations.

M. Galletti lui répond que pour le moment le principe de compensation a vécu. Il remarque qu'il y a une multitude de solutions qui brouillent la situation et il mentionne que seules trois personnes sont capables de maîtriser tous les critères. Il pense dès lors qu'il serait préférable de revoir ce fonctionnement en tablant sur la technologie, notamment avec des applications permettant d'identifier des places libres, publiques ou privées. Il précise que cette option permettrait d'éviter de construire de nouveaux parkings. Il signale alors qu'il serait possible de se référer à l'application vélo-city et il pense qu'il faudrait avoir le courage de lancer cette vision novatrice.

Une commissaire Verte remarque que les places en surface qui seront supprimées, selon le principe de la compensation, ne le seront que très partiellement au centre-ville et elle se demande quelle en est la raison.

M. Galletti lui répond qu'il est nécessaire de laisser quelques accès au centre-ville, notamment pour les livraisons. Il ajoute que des places de stationnement sont également prévues pour les deux-roues motorisés qui prennent moins de

place que les voitures. Cela étant, il remarque que la situation des Eaux-Vives est inquiétante et il pense qu'il aurait été judicieux de prévoir plus de places en ouvrage pour les habitants de ce quartier.

La même commissaire remarque qu'il reste tout de même de nombreuses places, en plus des places de livraison et de deux-roues, et elle observe que M. Pagani lui a glissé que le TCS s'opposerait au projet si toutes les places étaient supprimées.

M. Galletti acquiesce et remarque qu'il est nécessaire de laisser quelques places. Il rappelle que la loi prévoit des distances de compensation allant jusqu'à 750 mètres, ce qui ne fait guère de sens.

La même commissaire demande si les propositions d'accès à ce parking faites par le TCS – ajouter deux entrées perpendiculairement à celles prévues, soit depuis le boulevard Jaques-Dalcroze et depuis la rue Pierre-Fatio – sont négociables. Elle observe en outre que si ces propositions étaient acceptées, la zone piétonne sur Jaques-Dalcroze serait perdue.

M. Galletti lui répond par la négative et il mentionne qu'il serait nécessaire de gérer le dénivelé avec de grandes difficultés en venant de Jaques-Dalcroze. Cela étant, il remarque que l'idéal aurait été de créer une zone de transit en sous-sol afin d'éviter de couper les voies de circulation.

La même commissaire remarque que la trémie proposée par le TCS serait installée juste devant l'école Ferdinand-Hodler.

M. Galletti acquiesce mais il mentionne que passer en sous-sol serait préférable tant en termes de sécurité que de bruit. Il déclare alors que ces négociations seront difficiles puisque le projet a été déposé. Cela étant, il remarque que la proposition portant sur l'accès à Gustave-Ador ne serait pas difficile à réaliser.

Un commissaire socialiste observe que le discours de M. Galletti ne porte que sur les voitures alors qu'il a commencé ses explications en rappelant que le TCS était attaché non seulement aux voitures, mais également aux deux-roues et aux piétons. Il se demande ensuite quelle est sa position à l'égard de la Rôtisserie. Il s'étonne également que la question du besoin en places de parking ne soit pas problématisée. Il demande encore si le deal proposé avec la zone piétonne est raisonnable.

M. Galletti lui répond n'avoir parlé que de trafic individuel motorisé puisque le TCS n'a été impliqué dans ce projet que sous cet angle. Il rappelle que des travaux sont en cours sur le quai Gustave-Ador, travaux qui visent à créer une piste cyclable bidirectionnelle. Or, il déclare que cette idée de piste cyclable a été initiée par le TCS il y a plusieurs années qui l'a même fait dessiner. Il rappelle ensuite que le TCS dépanne à présent également les vélos. Il indique que le TCS

a également lancé le projet Carmelo to go, soit des «vélos cargos», ainsi que le projet de vélos en libre-service. Il mentionne que le TCS a donc soutenu le développement de la mobilité douce, notamment en soutenant très largement le projet du CEVA.

Il en vient à la question du stationnement et il déclare qu'il est nécessaire de maintenir l'offre déterminée en 2012, soit 22 000 places dans le centre de la ville. Il répète que cette zone est sinistrée pour les habitants. Quant à la Rôtisserie, il rappelle que cette rue permet d'acheminer des marchandises aux grands magasins.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre remarque que ce parking permettra de rendre plus beau le rond-point de Rive. En contrepartie, il mentionne que les travaux dureront des années. Il ne comprend pas par ailleurs qu'un parking soit construit dans l'hyper-centre pour compenser des suppressions de places en surface, ce sur un périmètre très large. Il ne pense pas, en définitive, que ce parking permettra de résoudre les problèmes. Il se demande également si ce parking n'attirera pas des voitures supplémentaires dans un périmètre très dense. Il observe encore que les commentaires portant sur les trémies d'accès vont susciter des compléments d'information de la part de la commission.

M. Galletti lui répond que le premier projet de parking était lacustre, et plus facile à réaliser. Il ajoute qu'il y aurait même eu une capacité de liaison avec le parking du Mont-Blanc. Mais il remarque que certains magistrats de la Ville craignaient la trop grande capacité de cette option. Il ajoute que le parking Clé-de-Rive ne pourra pas attirer tellement de nouveaux véhicules compte tenu de sa capacité. Il déclare encore que le principe qui sous-tend à ce parking est juste, mais il ne peut pas se prononcer sur la distribution des suppressions de places en surface.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare que tout le monde est en faveur des zones piétonnes, alors que tel n'est pas le cas de ce parking. Il pense qu'il serait nécessaire en fin de compte de développer de grands projets ambitieux, mais il rappelle que ces derniers coûtent trop cher. Il se demande en fin de compte comment faire pour positiver un parking.

M. Galletti lui répond que la mobilité des trente prochaines années voit une augmentation des besoins en mobilité. Il ajoute que les besoins en transports publics et en mobilité douce augmenteront plus que les transports individualisés. Il signale en outre que rien ne permet d'envisager une baisse de la démographie. Il évoque ensuite la ville de Bordeaux qui a connu une croissance remarquable au cours des quarante dernières années avec une gestion politique de droite. Il mentionne que cette ville a toutefois pu créer la plus grande zone piétonne d'Europe en créant un périphérique. Il rappelle que Genève ne possède pas de périphérique pour le moment. Il signale encore que Bordeaux a ensuite créé des transports

publics très performants sans câblages. Il précise que les autorités de cette ville ont encore créé des parkings en les reliant entre eux. Il ajoute que c'est l'addition de mesures différentes qui a permis de parvenir à cette solution. Il déclare encore qu'une telle démarche coûte cher mais est efficace.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien demande si le TCS a soutenu la LMCE.

M. Galletti lui répond que le TCS est resté neutre sur le sujet, à l'instar de la Chambre du commerce et de l'industrie en raison des exceptions qui étaient introduites et de la libre appréciation laissée au Conseil d'Etat. Il précise que le TCS a pourtant soutenu de nombreux éléments de cette loi.

La même commissaire se demande ce qu'il faudrait penser d'un parking à l'extérieur de la moyenne ceinture prévue.

M. Galletti lui répond que ces parkings ne fonctionnent pas car ils sont soit trop proches, soit trop loin du centre-ville, comme c'est le cas pour le parking de Sécheron. Il ajoute que la moyenne ceinture n'existe pas pour le moment.

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures

M. Dal Busco explique que ce projet constitue une opportunité unique pour créer une zone piétonne en centre-ville. Il ajoute qu'il est question de trois hectares. Il mentionne ensuite que le compromis qui a été dégagé avec la création du parking Clé-de Rive est raisonnable. Il évoque encore la loi qui constitue une feuille de route à appliquer. Il rappelle à cet égard qu'il s'agit de créer des zones apaisées dans l'hyper-centre avec une priorité pour les transports en commun et la mobilité douce, et, en contrepartie, la fluidification d'un certain nombre d'axes sur lesquels la mobilité individuelle motorisée est priorisée. Il rappelle alors le projet de la place Cornavin dont le volume est similaire à celui du CEVA et il déclare qu'il est nécessaire de dégager la circulation. Il indique que l'offre en parking n'augmente pas puisque les places de parc qui seront créées viendront compenser les places supprimées en surface. Il ajoute que des places pour les deux-roues motorisés seront en outre créées, et il remarque qu'il s'agit donc d'une mutation de l'offre.

Il observe par ailleurs que l'offre des TPG va être augmentée de 20% au cours des prochaines années, mais il mentionne que proposer ces places de parking est nécessaire pour les personnes qui viennent faire des courses en centre-ville. Il remarque encore que la création de la piste cyclable bidirectionnelle a entraîné la suppression de 63 places sur Gustave-Ador, et ce avant la création du parking Clé-de Rive, et il déclare qu'il est nécessaire de compenser ces places. Il

observe que le projet Clé-de Rive comporte encore un aspect essentiel pour les TPG puisqu'une boucle est envisagée permettant une amélioration pour l'exploitation des transports publics.

Une commissaire Verte remarque que le projet comporte une seule rue piétonne, soit Pierre-Fatio, les petites rues en cul-de-sac étant déjà largement calmées. Elle observe en outre que les TPG passeront par ce périmètre, lequel ne sera donc guère apaisé. Elle rappelle ensuite l'initiative acceptée en 2012 sur la fermeture de 200 rues en précisant qu'il sera nécessaire de respecter la volonté populaire, et elle demande s'il sera possible d'abroger ce principe de compensation.

M. Dal Busco lui répond que des rues complètement piétonnes, c'est bien, mais que des rues qui ne sont parcourues que par les TPG, c'est bien aussi. Il ajoute que le périmètre retenu est en l'occurrence très vaste et il observe que les aménagements actuels sont très frustes. Il signale ensuite que le Conseil d'Etat va déposer un projet de loi permettant de respecter les objectifs de la LMCE. Il indique que pour le moment il est possible de compenser 110 places par année avec des règles très restrictives entraînant des compensations géographiquement mal réparties. Il espère que le changement de ces règles absurdes qui empêchent de créer des aménagements en faveur du trafic automobile également permettra d'améliorer largement la situation. M. Widmer rappelle qu'il y a deux principes de compensation, le premier portant sur la suppression de quelques places devant être assoupli. Il ajoute qu'il est question de créer 498 places en ouvrage, tout en supprimant le même nombre de places en surface.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande ce qu'il faut penser de la perte de revenu d'impôts inhérente à la diminution de l'usage des automobiles.

M. Dal Busco rappelle avoir été entrepreneur pendant vingt-cinq ans. Il ajoute que la fiscalité et la mobilité sont les clés du succès. Il remarque que les heures perdues dans les bouchons entraînent également des pertes très importantes, et il mentionne que la politique entamée devrait permettre de faire des économies.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que l'une des critiques les plus fréquentes sur ce projet porte sur les zones parcourues par des usagers multiples. Il se demande ensuite ce qu'il faut penser de la multiplication des parkings en ville.

M. Dal Busco lui répond ne connaître que ce seul projet de parking en centre-ville, couplé avec un apaisement de l'espace public. Il ajoute que ce projet se justifie par lui-même. Quant aux espaces mixtes, il estime qu'il est nécessaire d'étudier au cas par cas ces derniers. Il remarque alors que la task force mise en place pour les pistes cyclables doit identifier plusieurs itinéraires vélos en séparation des flux.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre se demande en quoi ce parking, situé à un lieu où plusieurs axes se croisent, favorisera la mobilité.

M. Dal Busco lui répond que la priorité au centre-ville relève de la mobilité douce et des transports en commun, ce que préconise la loi. Il ajoute que ce projet va clairement impacter le transport individuel motorisé.

Le même commissaire déclare que le trafic sur Gustave-Ador à 17 h n'en sera pas amélioré.

M. Dal Busco lui répond par la négative puisque l'un des buts est d'améliorer la fluidité sur le U lacustre. Il ajoute que les piétons devront attendre une minute, voire une minute trente pour traverser le U lacustre.

M. Widmer remarque que le trafic à la recherche de places de stationnement a été analysé et il mentionne qu'il sera plus simple pour les automobilistes de se garer à Clé-de-Rive plutôt que de chercher une place libre en surface. Il signale ensuite que ce sont trois types de compensation qui ont été recherchés par ailleurs, portant sur les arbres ou les gabarits, l'idée étant d'ajouter des voies pour simplifier la tâche des automobilistes, quand bien même il y aura un report de trafic sur le boulevard Helvétique. Il précise que les modélisations démontrent que ce système fonctionnera mieux que ce qu'il en est à présent.

Un commissaire socialiste déclare ne pas comprendre ce projet de parking par rapport à la stratégie de moyenne ceinture. Elle signale encore que les habitants des Eaux-Vives souffrent particulièrement du manque de places et elle se demande pourquoi ce parking n'est pas situé plus haut sur la rive gauche.

M. Dal Busco lui répond qu'il n'y aura pas de trafic généré puisqu'il n'y a pas une seule place supplémentaire créée. Il ajoute que ces places serviront aux personnes souhaitant accéder aux commerces du centre-ville. Il mentionne que le trafic global sera en fin de compte diminué. M. Widmer déclare que ce projet et les mesures prises dans les Eaux-Vives permettant de diminuer le trafic de transit impliquent que le trafic doit être fluide sur Gustave-Ador. Il mentionne que ce projet est donc très cohérent avec la LMCE.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque que la moyenne ceinture n'existe pas. Elle ajoute que la rue de la Servette et la rue des Acacias ainsi que la route de Chancy ne sont plus praticables et elle se demande comment faire avec une population en augmentation.

M. Dal Busco lui répond qu'il faut mettre davantage de gens dans les transports en commun et que des modes comme la marche à pied doivent être valorisés. Il ajoute que c'est pour cela qu'il est nécessaire d'améliorer la qualité de l'espace public. Et il mentionne que les gens qui ont d'autres alternatives que la voiture doivent les prendre.

Un commissaire du Parti libéral-radical déclare que cette commission a étudié le projet de piste cyclable avec le U lacustre qui ne prévoyait pas de suppression de places de parc sur Gustave-Ador. Et il remarque que si ce projet de parking est refusé, les Eaux-Vives auront perdu au final 63 places. Il se demande en outre si le principe de compensation ne générera pas des stationnements sauvages et donc des problèmes de sécurité.

M. Dal Busco lui répond que le TCS a accepté la suppression de ces 63 places sans aucune garantie. Il signale ensuite que le projet de la gare des Eaux-Vives prévoit un parking de plus de 700 places. Il observe ensuite que le problème de mobilité à Genève est également inhérent au je-m'en-foutisme général des utilisateurs et il pense qu'il sera nécessaire d'accroître la dimension répressive.

M. Widmer remarque que les véhicules qui pouvaient se parquer jusqu'à maintenant sur Gustave-Ador représentaient également un risque tant pour les autres voitures que pour les piétons. Il précise que le quai Gustave-Ador va donc être sécurisé. Il observe que des places de livraison ont par ailleurs été ajoutées. M. Dal Busco rappelle que la Ville de Genève est responsable du contrôle du stationnement en Ville de Genève depuis le 1^{er} janvier.

Une commissaire socialiste demande ce qu'il en est de la situation des autres parkings.

M. Dal Busco lui répond que le parking Clé-de Rive entraînera une diminution du trafic puisque les places en surface diminueront.

M. Widmer ajoute que des places sont prévues dans le parking pour les habitants. Il précise qu'il n'y aura pas d'abonnement pour les visiteurs. Il évoque ensuite le P+R de Genève-Plage en déclarant que ce dernier fonctionne bien. Il signale ensuite que le département travaille sur les P+R de la Pallanerie, voire en France voisine, afin d'inciter les usagers à se parquer sur les P+R.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare que ce projet Clé-de Rive date des années 2000, mais elle remarque que depuis lors, le Léman Express a été créé, la loi sur la mobilité adoptée, la gare des Eaux-Vives avec son parking planifiée, et elle mentionne qu'il est à présent question de créer un parking au Plaza. Elle se demande dès lors pourquoi ce projet Clé-de Rive n'a jamais été remis en question.

M. Dal Busco lui répond avoir l'impression que ses arguments n'ont pas convaincu. Il mentionne que ce projet est compatible avec la LMCE, et qu'il ne remet pas en cause l'engagement cantonal sur la mobilité douce et le Léman Express. Il mentionne que cela fait des années que le secteur en question est sinistré et il se demande quel pourrait être l'élément déclencheur pour améliorer la situation si ce n'est ce projet. Il remarque qu'il y a en fin de compte plus d'avantages que de désavantages.

M. Widmer remarque que le compromis à la zurichoise a été choisi avec un paquet de projets et de mesures cohérentes. Il évoque ensuite le parking du Plaza qui ne desservira que les logements du bâti et qui ne sera pas public. Il observe ensuite que le parking de la gare des Eaux-Vives de 711 places est prévu pour les logements devant être créés et pour les commerces de la gare, et il répète que la conception est coordonnée.

Un commissaire socialiste déclare qu'il est curieux que la zone piétonne définie dans la proposition ne soit pas la même que celle figurant dans la convention passée entre la Ville et les promoteurs. Il se demande dès lors s'il est normal que la piétonisation soit si floue. Il se demande également pourquoi la Rôtisserie n'a pas été intégrée dans ce projet. Il observe enfin que ce qui a été possible à Bordeaux ne semble pas possible à Genève en termes de livraisons.

M. Dal Busco rappelle qu'il existe des règlements sur la question des livraisons. Cela étant, il déclare qu'un plan d'action est en cours d'élaboration à propos des livraisons. M. Widmer déclare que la proposition situe les rues qui feront l'objet d'un réaménagement. Il ajoute qu'un document supplémentaire a été envoyé aux commissaires, visant les rues piétonnisées sans autre aménagement. Il rappelle ensuite que les livraisons sont autorisées jusqu'à 11 h 30, à l'exception de quelques lieux spécifiques.

Séance du 12 février 2019

Audition de M. Vincent Kaufmann, professeur EPFL (directeur du laboratoire de sociologie urbaine LASUR, directeur du programme doctoral architecture et sciences de la ville EDAR, directeur scientifique du forum Vies mobiles SNCF)

M. Kaufmann remarque qu'il proposera des éléments académiques provenant de différentes expertises inhérentes à des mandats financés majoritairement par le Fonds national suisse (FNS). Il évoque la problématique de la vitesse de déplacement en observant que dans 62% des cas la voiture est plus rapide pour se rendre au travail. Il ajoute que lorsque le stationnement est assuré, et quelle que soit la qualité des alternatives, les gens préfèrent prendre la voiture. Il remarque que la voiture tombe à 15% lorsque le stationnement n'est pas assuré et que sa vitesse est plus lente que les TPG. Il évoque ensuite la Ville de Fribourg qui réfléchit à la création d'un nouveau parking souterrain et aux transformations de la mobilité. Il ajoute que l'étude qui a été menée dans ce cadre s'est basée sur l'exemple bernois qui voit une diminution du nombre de ménages ayant des voitures.

Questions des commissaires

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien demande quelle est sa définition de ménage.

M. Kaufmann lui répond que la tendance est plus forte pour des ménages d'une personne mais il mentionne que la tendance est également perceptible pour les familles avec enfants. Il ajoute que la politique menée par la Ville de Berne, en termes de macarons, est devenue plus restrictive dans le but d'éviter que des macarons ne soient loués par des particuliers. Il mentionne qu'avec ces deux mesures, un phénomène d'appel d'air s'est développé avec une croissance du nombre de véhicules venant au centre-ville. Il pense que cet exemple démontre qu'il est nécessaire d'avoir une vision adaptative, évolutive afin de coller à la demande.

Il évoque ensuite deux enquêtes nationales menées en 1994 et 2000 et représentant différentes catégories de personnes se rendant en centre-ville, tant à Zurich qu'à Berne. Et il observe que la politique du S-Bahn zurichois, entrée en vigueur entre 1995 et 2000, et dont la mise en service a été associée à des tarifs de parking très élevés, est très différente de l'exemple bernois qui a lors de la mise en service du S-Bahn durant les mêmes années été associé à une politique de stationnement d'extension des zones bleues, soit du stationnement de courte durée gratuit, mais avec un contrôle assez strict. Dans le cas de Zurich, les différences de fréquentation du centre-ville (tous motifs) en fonction des catégories socioprofessionnelles ont augmenté à la mise en service du dispositif de stationnement, alors qu'à Berne elles ont été aplanies.

Il déclare que ces constats, à l'égard du projet de parking Clé-de Rive, permettent de se poser la question des conditions que proposera ce parking. Il pense qu'il est important d'éviter de prévoir des abonnements dans ce parking et il mentionne qu'une clé de répartition, pour les compensations, doit être trouvée en fonction des différents critères. Il ajoute que la question des tarifs sera évidemment fondamentale. Il indique encore que prévoir des places pour les habitants semble cohérent.

Il en vient à la marche chez les jeunes et il remarque que la motorisation est en baisse dans les centres urbains et il observe que le plus grand report modal à Genève, au cours des quinze dernières années, a été fait en faveur de la marche à pied. Il précise que les gens marchent plus volontiers dans les lieux où existent des aménagements pour les piétons. Cela étant, il observe avoir participé à un séminaire sur la sédentarité des jeunes avec des médecins en remarquant que la baisse de la marche à pied est très forte au cours des dernières années. Il observe que cette diminution est en lien direct avec le développement des téléphones portables et des objets connectés. Il remarque qu'il y a également une tendance à la baisse de l'usage du vélo chez les jeunes puisqu'il n'est évidemment pas aisé d'utiliser un téléphone portable à vélo.

Il remarque encore que la Cour des comptes a demandé il y a deux ans à son laboratoire, le LASUR, une étude portant sur la mobilité douce et il observe qu'il y a des synergies potentielles entre la marche à pied et le CEVA puisque les gens

sont d'accord de marcher pour rejoindre un moyen de transport efficace, dans un rayon de 800 mètres. Il signale encore, avec l'exemple de la gare de Chêne-Bourg, que dans un rayon de 800 mètres, les grands équipements ne sont pas tous facilement accessibles à pied ou à vélo. Il cite en particulier le centre sportif de Sous-Moulin. Il indique en outre que les lignes de tram 12 et 17 ne permettront que difficilement d'absorber l'ensemble des passagers qui transitent par la gare des Eaux-Vives, notamment à l'heure de pointe du matin, et en particulier dans des situations de retards des trains. Il mentionne que l'aménagement d'un axe piétons entre la gare des Eaux-Vives et Rive est un élément de réponse important face à cette situation, tout comme l'existence de services de trams partiels ayant leur terminus à la gare des Eaux-Vives.

La présidente remarque que la question du vélo n'a guère été abordée.

M. Kaufmann acquiesce en mentionnant avoir peu travaillé sur cette question au cours de ces dernières années.

Un commissaire socialiste se demande comment ont été réalisées les statistiques à l'égard de la rapidité de déplacement.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois se demande si la distance entre le logement et le lieu de travail a été prise en considération dans les premiers résultats évoqués.

Un commissaire du Parti libéral-radical remarque que Zurich a donc mis en place un S-Bahn, diminué le nombre de places de stationnement et augmenté le prix de celles-ci.

Un commissaire du Parti libéral-radical demande si les «indépendants» sont des personnes qui font du shopping ou des artisans.

Un commissaire du Parti libéral-radical remarque que le parking Clé-de Rive verra une compensation avec une diminution du nombre de places en surface que M. Dal Busco espère plus grande que 1 pour 1 avec une modification de la loi.

M. Kaufmann répond que les «indépendants» sont des professions libérales. Il ajoute que c'est l'évolution des gens se rendant au centre-ville qui a été prise en compte et il remarque que les habitants de ces zones ont donc été exclus. Il mentionne que c'est donc l'évolution de la fréquentation qui a été mise en lumière. Il explique que la part des cadres supérieurs a augmenté à Zurich en l'an 2000 alors que Berne n'a pas connu ce phénomène. Il répète que créer un nouveau parking est une chose, mais il mentionne que son exploitation est fondamentale puisqu'elle peut modifier les impacts urbains. Il évoque ensuite la compensation et il remarque qu'il pourrait être possible d'imaginer une loi sur un ratio avec le taux de motorisation des ménages. Il se demande ensuite quelle est la situation du parking du Mont-Blanc.

Un commissaire du Parti libéral-radical lui répond que sa fréquentation est en baisse mais il mentionne qu'il y a de nombreux abonnements.

M. Kaufmann remarque que le premier tableau est basé sur un échantillon de personnes actives et que le vélo n'est pas pris en compte dans cette étude qui date de 1999, époque à laquelle le vélo n'était pas une politique publique. Il déclare alors que le nouveau concept, la chaîne éco-mobile, part de l'hypothèse que l'automobiliste utilisera des modes de manière indistincte. Or, il remarque que les choix peuvent différer en fonction des populations et il mentionne qu'il pourrait être envisageable de segmenter plus fortement ces modes. Il déclare encore que ce sont les pendulaires qui ont été pris en compte dans ces études.

Une commissaire Verte remarque que le parking Clé-de Rive sera en mains privées et elle observe qu'il ne sera donc pas possible de définir les conditions, notamment tarifaires. Elle ajoute que l'abonnement dans le parking voisin de Saint-Antoine est de 300 francs par mois alors que le macaron est de 240 francs par an.

Un commissaire socialiste se demande quelle est la pertinence de construire un tel parking alors que le CEVA va être mis en exploitation sous peu. Il se demande s'il ne serait pas préférable d'attendre de voir les effets du CEVA avant d'entamer ce projet. Il déclare ensuite être étonné par la conception de la zone piétonne à Genève qui ne voit pas d'aménagements spécifiques. Il remarque par ailleurs que l'exemple de Bordeaux est souvent évoqué soit comme argument, soit comme contre-argument et il se demande ce qu'il faut en penser.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche se demande pourquoi la ville de Zurich part en étoile sur la représentation alors que Genève est plus concentrée.

La présidente déclare que Genève est la ville la plus dense de Suisse et est en train de se densifier plus encore. Elle se demande si des études ont été menées par rapport aux relations entre les quartiers extérieurs et le centre-ville.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que ce projet Clé-de Rive est un compromis basé sur un principe disant «pas de commerce sans parking». Il ajoute que les autres parkings sont censés être trop occupés et il mentionne que ce sont les éléments de la situation. Il observe encore qu'il n'y aura pas de vraie zone piétonne puisqu'il y aura forcément des habitants du périmètre concerné devant pouvoir accéder en voiture.

M. Kaufmann répond faire visiter régulièrement Genève à des collègues invités, professeurs spécialistes en urbanisme et en analyse des mobilités, et avoir souvent eu des réactions à l'égard de l'asphyxie de la ville par les voitures alors que le taux de motorisation y est bas. Il déclare ensuite que la perception de la

densité peut largement différer selon les situations, mais il pense que dans un cas comme Genève qui voit ses voies encombrées par des véhicules et beaucoup de bruit, cette densité peut vite poser des problèmes.

Il déclare ensuite que le principe «parking is business» est révolu. Il rappelle que les deux grands centres commerciaux du canton qui ont énormément de places de stationnement connaissent des diminutions de fréquentation. Et il remarque que des commerces plus modestes sont par contre plus en vogue. Il ajoute qu'avoir de vraies zones piétonnes à Genève est important, et il remarque que les quais qui sont un espace de grande qualité sont particulièrement bruyants. Il signale encore que les places sont très mal aménagées à Genève. Il signale que la place des Eaux-Vives, la place des Charmilles voire Rive sont des carrefours alors qu'il pourrait s'agir de vraies places. Il signale encore que le slogan qui dit que l'automobiliste est une vache à lait est également devenu faux puisque les mêmes personnes utilisent différents modes de déplacement en fonction des situations. Il ajoute qu'une grande partie de la population connaît les différentes options et réfléchit au meilleur moyen. Il pense dès lors que les schémas de pensée restent trop rigides.

Il explique ensuite que le schéma est plus dense à Genève car on y marche plus. Il ajoute qu'il existe toute une série de gares dans la région zurichoise. Quant à Bordeaux qui est considérée comme un modèle, cette ville était jadis terrible avec des bus uniquement diesel. Il remarque que cette ville a débarrassé de son centre massivement les voitures et il mentionne qu'il est curieux que cet exemple soit cité alors que Genève est aux prises avec des politiques contradictoires. Il déclare que le Canton a dépensé beaucoup d'argent pour développer un tram qui n'est pas efficace, et il espère qu'il en ira autrement avec le CEVA.

Il pense qu'avoir un parking privé est problématique puisque le propriétaire sera tenté de proposer des abonnements à 500 francs par mois. Il pense qu'avoir une égalité à l'égard de l'accessibilité n'est pas un détail. Il se demande qui exploitera ce parking (société privée?).

Une commissaire socialiste demande quelle est sa position à l'égard du péage urbain. Elle se demande si le système zurichois s'est accompagné de parkings excentrés.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien rappelle que la loi prévoit que le centre-ville est priorisé pour la mobilité douce et les piétons et elle se demande si ce parking n'est pas incohérent.

Une commissaire du Parti libéral-radical déclare que l'espace doit être rendu aux piétons, doit être vert et plus beau, et elle mentionne que créer un parking pour permettre cette évolution lui semble pertinent. Elle ne pense pas que les gens viendront du jour au lendemain d'une autre manière qu'en voiture. Elle se

demande par ailleurs ce que l'absence de places de parc au centre-ville pourrait induire sur la vie de ce quartier.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois demande si supprimer les circulations dans les grands axes comme la Servette ne va pas générer la même situation et engendrer encore plus de pollution.

Une commissaire Verte remarque que ce projet Clé-de Rive verra des suppressions de places en surface, mais dans une multitude de lieux et de manière parcellaire. Elle se demande en fin de compte s'il n'est pas possible de créer des zones piétonnes sans avoir besoin de creuser un parking.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque que ce sont surtout les résidents de la Ville qui sont taxés et il se demande également si créer une vignette pour rentrer dans le centre-ville ne serait pas nécessaire. Il rappelle en outre que Genève est composé de 75% d'étrangers n'ayant pas forcément la même vision des choses que les Suisses de Zurich.

M. Kaufmann déclare être opposé au principe du péage urbain. Il considère à titre personnel que c'est un échec politique que de se réfugier derrière des outils de régulation fondés uniquement sur l'argent. Il ajoute qu'il y a d'autres manières de régler les problèmes en permettant de mettre tout le monde à la même enseigne. Il déclare encore que le péage urbain n'est pas juste puisqu'il est plus cher aux horaires de pointe, comme si les gens faisaient exprès d'être sur la route à ces heures. Le S-Bahn de Zurich a de nombreuses gares et il remarque que chacune d'elles a des places de stationnement. Il ajoute qu'il semblerait nécessaire de prévoir des parkings en France voisine dans le cas de Genève. Il déclare ensuite ne pas aimer la loi sur la mobilité cohérente car il remarque que cette loi indique que la circulation va être sortie du centre-ville et reportée plus loin. Il se demande si un habitant de Vernier ou du Grand-Lancy vaut moins qu'un habitant des Eaux-Vives, et il pense qu'une politique de la mobilité doit se développer sur l'ensemble d'un centre urbain. Il se demande en fin de compte ce qui se passera si le centre-ville est débarrassé de ses voitures alors qu'autour se développe une ville basée sur l'automobile. Quant à la question portant sur les zones piétonnes sans faire forcément de parking, il estime que c'est une nécessité puisque cas échéant, le statu quo perdurera.

Il rappelle par ailleurs que les enquêtes de mobilité indiquent bien que le trafic en direction du centre-ville est en diminution pour l'animation et les loisirs. Il mentionne ensuite qu'il n'y a pas d'alternative séduisante à l'automobile pour se déplacer rapidement à Genève, et il espère que le CEVA viendra changer la donne. Il ajoute que Bordeaux a mené une politique très vaste et n'a pas coupé ses artères. Il remarque qu'il serait possible de faire beaucoup de choses à pied à Genève qui est une ville très petite. Il estime par ailleurs que sortir de la crispation entre les pro-voitures et les anti-voitures serait nécessaire. Il ajoute que le

compromis qui a été développé n’a malheureusement pas été adossé à des ratios évolutifs.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare que si la voiture disparaît, des revenus importants disparaîtront également.

M. Kaufmann rappelle que 44% des ménages n’ont plus de voiture.

Une commissaire Verte pense que moins il y aura de voitures, plus les gens ayant vraiment besoin de voiture pourront se déplacer. Elle rappelle par ailleurs que d’autres personnes auditionnées relevaient le grand nombre de parkings souterrains à Bordeaux.

M. Kaufmann acquiesce mais il remarque qu’il n’y a vraiment plus une seule place en surface.

Séance du 19 mars 2019

Audition du groupement Coordination transports et déplacements, représenté par M^{me} E. Roux, membre du bureau de l’ATE Genève, M. Th. Schneeberger, co-secrétaire romand d’actif-traffic, M. L.Ph. Tessier, membre du comité et de la commission technique de Pro Vélo Genève

M. Tessier évoque le flux pendulaire cyclable venant de l’est du canton vers Rive en indiquant qu’il existe deux alternatives, l’une très achalandée, soumise à différents feux, la seconde plus directe et plus populaire. Il remarque en l’occurrence que le rond-point de Rive représente une coupure des flux et il observe qu’il n’y a pas d’aménagement prévu pour les cyclistes dans ce lieu. Il rappelle alors les quatre bonnes pratiques que sont: la séparation des flux piétons, voitures et vélos; des pistes unidirectionnelles; minimiser les déviations et les arrêts forcés; l’établissement de feux prioritaires avec des lignes d’arrêt avancées.

M. Schneeberger mentionne alors que la mixité des piétons et des vélos est très délicate en pratique puisque même si celle-ci peut fonctionner, une déviation de rue ou un changement de comportement rend rapidement les situations plus compliquées, ce d’autant plus que de nouveaux modes de mobilité sont en train d’émerger comme les trottinettes électriques. Il remarque par ailleurs qu’une zone piétonne dans le périmètre du rond-point de Rive est évidemment souhaitable, mais il mentionne qu’il faut également penser cette piétonisation dans les quartiers, pour les habitants. Il précise que le projet Clé-de Rive est en l’occurrence un projet destiné avant tout aux commerces des Rues-Basses.

Il rappelle ensuite qu’il y a de plus en plus de jeunes qui renoncent à passer leur permis. Il remarque également que le secteur des transports représente 30% des émissions nocives en Suisse. Il ajoute que créer un parking dans le

centre-ville va graver dans le marbre l'usage de l'automobile en ville même si ces 500 places viendront compenser des places perdues en surface. Il précise que créer des places pour des deux-roues motorisés semble poser moins de problème. Il rappelle par ailleurs que la loi permet une dérogation à 20% sur les compensations alors que ce parking prévoit une compensation de 1 pour 1. Il mentionne que son association s'oppose donc à la création de ce parking et il observe que s'il devait être créé, il serait au moins nécessaire d'appliquer la dérogation.

M^{me} Roux remarque que l'ATE a reçu M. Pagani, M^{me} Charollais et M. Widmer qui sont venus présenter le projet. Elle ajoute que l'ATE a opéré des relevés dans les parkings environnants et elle observe que ces parkings sont sous-utilisés de manière globale. Elle ajoute que la moyenne des places non utilisées varie de 500 à 700 places par jour et elle mentionne qu'il est donc étonnant de voir un nouveau parking se construire. Elle rappelle en outre que le parking de la gare des Eaux-Vives va se construire à moins de deux kilomètres et que le parking du Mont-Blanc est en train de prévoir des places SUV faute d'avoir assez d'utilisateurs. Elle mentionne que l'ATE estime en outre qu'il n'est pas cohérent de promouvoir la voiture dans un secteur déjà saturé.

Questions des commissaires

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque qu'il ne faudrait pas punir les résidents et il se demande s'il ne faudrait pas arrêter les envahisseurs à la frontière du canton, une fois par semaine. Il signale par ailleurs que les clients qui se rendent dans les commerces des Rues-Basses ont leurs habitudes. Il déclare encore avoir de la peine à imaginer les personnes âgées ou des familles entières à vélo. Il se demande dans quelle mesure la voiture suisse pollue par rapport aux pollutions provenant de Chine ou des USA.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que ce projet de parking est un multipack et il se demande si le pan de piétonisation ne sera pas abandonné si ce parking n'est pas construit. Il signale ensuite qu'il existe des zones multi-utilisateurs et il se demande ce qu'il faut préconiser dans ces secteurs, dans lesquels les gens semblent plus prudents.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche demande pourquoi il y a plus d'attente aux feux pour les piétons et si c'est en raison de la densité du flux des véhicules. Elle se demande si le permis automatique, au niveau fédéral, ne va pas à nouveau augmenter le nombre de personnes obtenant des permis.

M. Schneeberger répond qu'il est évident que de nombreux frontaliers viennent à Genève pour de multiples raisons et il pense que le Léman Express permettra d'améliorer la situation, mais à condition qu'il y ait des aménagements réalisés à Genève. Cela étant, il rappelle que des projets de développement sont

prévus en France voisine et il remarque qu'une nouvelle vague d'automobilistes risque d'arriver à terme, en plus des anciens automobilistes qui seront passés au CEVA. Il pense que ces véhicules doivent être retenus le plus en amont.

Il indique ensuite qu'il faut distinguer les axes de transit des espaces de flânerie, et il remarque que les espaces mixtes doivent être régulés en termes de vitesse. Il observe par ailleurs qu'il est regrettable que ce parking soit lié au projet de piétonisation.

Le commissaire du Parti démocrate-chrétien lui répond que ce parking est une demande des commerçants eux-mêmes.

M. Schneeberger signale que construire un parking de ce type confié de surcroît à des privés revient à se lier les mains durant des années et il remarque qu'il ne sera dès lors plus possible d'élargir la zone piétonne. Il ne pense pas, par ailleurs, que le permis automatique change quoi que ce soit.

M. Tessier demande si une étude a été réalisée sur l'utilisation des places par les clients des commerces. Il mentionne que des études similaires ont été réalisées dans plusieurs villes et il remarque que les conclusions générales sont dans un premier temps la peur des commerçants qui craignent de perdre de la clientèle, et dans un second temps une augmentation du chiffre d'affaires de ces commerces puisque les cyclistes semblent être une clientèle plus fidèle.

Une commissaire du Parti libéral-radical remarque que le parking Clé-de Rive prévoit de nombreuses places pour les deux-roues, et elle mentionne avoir fait le tour du quartier avec l'aide des APM pour compter le nombre de places deux-roues. Elle mentionne avoir relevé 500 places dans les rues adjacentes et quelque 2000 places jusqu'au Molard. Elle se demande dès lors comment il sera possible d'obliger les deux-roues à utiliser Clé-de Rive.

Une commissaire Verte demande comment il faut envisager la traversée de ces rues dites en zone piétonne par les piétons. Elle rappelle en outre que la zone piétonne verra de nombreux véhicules TPG et elle se demande ce qu'il en sera de la mixité. Elle demande encore quelle est la meilleure manière pour piétonniser une zone.

Un commissaire socialiste remarque qu'il faut parler de l'hyper-centre et non simplement du centre, et il se demande ce qu'il faut penser de la qualité de la zone piétonne qui est envisagée, soit la rue d'Italie qui sera parcourue par les bus TPG. Il observe en outre que rien n'est prévu pour la rue de la Rôtisserie qui est une pseudo-zone de rencontre.

M^{me} Roux se demande pourquoi construire un parking alors qu'il y a déjà des places inutiles dans ce quartier. Elle ajoute que l'ATE a estimé que la zone

piétonne datait quelque peu et qu'il serait possible de la développer. Elle précise que l'ATE aimerait en l'occurrence être intégrée à la réflexion sur cette zone piétonne. Elle ajoute qu'elle se demande également ce qu'il en sera des vélos dans cette zone piétonne.

M. Schneeberger mentionne que l'incitation à placer un deux-roues dans un parking deviendra une réalité lorsqu'il y aura une vraie politique en surface. Cela étant, il remarque qu'il est nécessaire de commencer quelque part. Il ajoute mal imaginer des cyclistes placer leur vélo dans ce parking. Il ne pense pas, quoi qu'il en soit, que cette zone piétonne sera comparable à d'autres secteurs similaires en Europe puisque des véhicules traverseront toujours cette zone. Il ne croit pas qu'il puisse être possible de parler de zone piétonne si celle-ci traverse la rue Versonnex. Il rappelle ensuite que 500 places ne représentent que deux trams remplis, soit un potentiel de clientèle très modeste pour les commerces. Il voit mal, en outre, des clients venir spécifiquement en voiture dans les Rues-Basses et tourner pour trouver une place, mais il pense qu'il est possible de concevoir des places en sous-sol pour les habitants. Il évoque alors la rue Dancet qui présente une situation similaire avec de nombreuses voitures en surface et plus de places libres encore en sous-sol.

M. Tessier se demande ce qui sera fait des places libérées en surface. Il ajoute que le nombre de véhicules diminuera automatiquement si les places disparaissent et il pense que les répercussions seront visibles à court mais également long terme. Il ajoute que le rond-point de Rive est un axe de circulation et il rappelle qu'il existe de nombreux moyens pour l'aménagement. Il signale encore que les places de stationnement libres en sous-sol peuvent être transformées pour de nombreuses utilisations. Il pense qu'il y a quelque chose à faire.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre remarque que la démographie est en augmentation et il mentionne que si le nombre de permis diminue, le nombre de voitures va fatalement s'accroître. Il rappelle qu'il est prévu d'avoir 600 000 habitants dans onze ans et il pense que ces parkings seront utilisés.

M. Tessier ne pense pas qu'il soit juste d'objectiver dans ce domaine. Il rappelle ensuite que si les 6000 logements prévus sont construits à proximité de lignes de bus ou de tram, ils ne généreront pas obligatoirement une augmentation linéaire du nombre de voitures. Il ajoute que si des places ne sont pas créées, il n'y aura de toute façon pas de possibilité de se garer et il mentionne que tout dépend donc des choix opérés.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois demande ce qu'il en sera lorsque les voitures ne pollueront plus et s'ils seront toujours du même avis. Elle remarque ensuite qu'il est très difficile de trouver une place de parc aux Eaux-Vives, à la Jonction et aux Pâquis et elle se demande comment il est possible de dire

qu'il y a assez de places. Elle signale encore que les prix des abonnements dans les parkings environnants oscillent entre 230 francs et plus de 400 francs par mois.

M^{me} Roux remarque que la congestion des voitures restera la même dans les villes même si les voitures ne polluent plus. M. Tessier pense qu'il faut opter pour le bon mode pour le bon déplacement. Il ajoute ne pas être opposé à la voiture mais opposé aux personnes qui en font un mauvais usage. M^{me} Roux remarque qu'il serait possible de mutualiser des parkings qui sont sous-utilisés et de proposer des places aux habitants à moindre coût.

M. Schneeberger remarque que les quartiers comme les Pâquis ou les Eaux-Vives sont moins bien desservis que Plainpalais par exemple. Il rappelle que le taux de remplissage des voitures est de 1,2 aux heures de pointe, et il remarque les voitures sont mal utilisées. Il ajoute qu'occuper l'espace public par un véhicule de 10 m² pour déplacer une personne, véhicule qui restera inutilisé 90% du temps, est un non-sens. Il mentionne ensuite que les 100 000 nouveaux habitants ne pourront, quoi qu'il en soit, pas se déplacer en voiture. Et il pense que faire de la politique, c'est également avoir le courage de prendre des décisions et de dire non à des projets datant des années 1960.

Une commissaire socialiste déclare que la voiture est un sujet très émotionnel et elle se demande quelle en est la raison et si des études existent à cet égard.

M. Tessier remarque que toucher à la mobilité revient à toucher à un mode de vie. Cela étant, il remarque que les personnes qui sont obligées de changer de mode de déplacement trouvent des alternatives et sont, à terme, satisfaites.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche remarque que les macarons sont bien moins chers que les parkings souterrains et elle se demande quelle politique permettrait une amélioration.

M. Schneeberger pense qu'il faut distinguer la nature des parkings entre ceux destinés aux visiteurs et ceux prévus pour les habitants. Il pense que la question des parkings habitants est plus sensible et il évoque l'idée de zones bleues souterraines destinées aux résidents. Il voit mal d'autres alternatives que celle de la pénurie à flux tendu.

Une autre commissaire du groupe Ensemble à gauche rappelle que lorsque la fumée a été interdite dans les établissements publics, certains parmi ces derniers ont paniqué. Et elle pense qu'il est possible d'établir un parallèle avec la voiture et les commerces. Elle demande ce qu'il faut penser de la cohérence de Genève en termes de priorité et de mobilité, et s'ils ont été consultés par la Ville de Genève ou le Canton dans ce projet.

M^{me} Roux répond que l'ATE a été approchée à la dernière minute. M. Tessier précise que Pro Vélo a écrit une lettre à ce propos mais n'a pas été consultée.

M. Schneeberger observe qu'il y a trop de voitures dans le quartier des Eaux-Vives. Il signale qu'à Fribourg, des parkings en silo permettent de dégager les voitures des rues. Mais il mentionne qu'à chaque fois qu'un pas est fait dans un sens à Genève, deux pas sont faits dans l'autre et il déclare qu'il y a en fin de compte une absence totale de cohérence. Il répète qu'il est nécessaire de faire des choix.

Séance du 2 avril 2019

Audition de M^{me} Sandrine Salerno, conseillère administrative en charge du département des finances et du logement, et de M. Philippe Krebs, directeur adjoint au département des finances et du logement

M^{me} Salerno déclare qu'elle intervient uniquement sur le montage financier de ce dossier. Elle ajoute que la question des droits de superficie et de la répartition des dividendes a été évidemment discutée et elle mentionne avoir souhaité que cette discussion se fasse en concertation avec son département. Elle indique que si ce projet se fait, c'est en bonne partie grâce à la collectivité publique et elle mentionne qu'il n'y a donc pas de raison qu'elle soit lésée, raison pour laquelle un «deal» a été établi comme condition sine qua non. Elle précise que cet accord a été longuement négocié puisque la proposition de la Ville ne plaisait pas de prime abord à la société privée jusqu'au moment où elle l'a acceptée. Elle déclare encore que c'est la seule proposition viable.

Elle évoque ensuite la page 16 de la proposition en indiquant qu'il y a une erreur de plume dans le dernier tiret, 5^e ligne, et elle mentionne qu'il s'agit des dix-neuf premières années et non des neuf premières années. Elle rappelle ensuite avoir envoyé un document à la présidente de la commission qui notifie cette correction, accompagné d'un tableau indiquant les taux de rentes.

M. Krebs mentionne qu'il est même question de vingt ans.

La présidente déclare que la commission a reçu un amendement qui rectifie ce point.

M. Krebs déclare que l'on ne connaît pas encore les chiffres d'affaires de la société, et il remarque que les taux vont s'appliquer sur ces chiffres d'affaires. Il ajoute que les chiffres annoncés sont basés sur les projections de la société, projections qui ont été vérifiées et qui paraissent crédibles.

Une commissaire Verte remarque que la société, qui a été entendue, a dit qu'elle ne savait pas encore quels seraient les tarifs de ce parking.

M. Krebs lui répond que l'économie d'un projet de ce type est connue.

La même commissaire demande si la commission peut avoir un document à cet égard.

M. Krebs lui répond que la Ville n’a pas le détail.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien mentionne qu’il faudra le demander à la société.

M^{me} Salerno observe qu’elle n’est pas opposée.

M. Krebs déclare que c’était un taux de rente qu’il convenait de calculer et non des bénéfices dont les chiffres restent très dépendants des charges.

M^{me} Salerno mentionne que le modèle retenu est en outre plus juste pour la Ville de Genève. Elle répète que cette proposition a nécessité de multiples discussions.

Un commissaire socialiste pense qu’il serait souhaitable d’avoir une présentation sur le plan financier afin de cadrer le débat.

M. Krebs déclare alors que des principes ont été arrêtés, au cours des discussions, portant sur la durée du droit de superficie, les conditions, les obligations et les modalités de rétribution. Il ajoute que la Ville a défini une durée de soixante-cinq ans et une absence d’indemnité pour exercice de droit de retour, soit au terme des soixante-cinq ans le parking reviendra de plein droit à la Ville de Genève.

M^{me} Salerno observe en outre que le superficiaire a l’obligation d’entretenir l’infrastructure jusqu’à terme.

M. Krebs mentionne que le montant de la rente de superficie a ensuite été discuté pour aboutir à un taux de rente qui soit un pourcentage sur le chiffre d’affaires brut réalisé par la société. Il ajoute qu’une augmentation linéaire du taux a été convenue sur vingt ans pour atteindre le taux définitif. Il rappelle en effet que l’exploitation d’un parking les premières années de son existence est toujours délicate. Il précise que la rente doit atteindre 30,125% du chiffre d’affaires brut après vingt ans.

M^{me} Salerno précise que ce résultat repose largement sur la proposition que la Ville de Genève a faite.

M. Krebs mentionne que ce sera le parking le plus au centre de la ville et il déclare qu’il est évident qu’il sera particulièrement attractif.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche évoque la convention.

M. Krebs lui répond que celle-ci est en lien avec le concours qui a été réalisé en amont. M^{me} Salerno ajoute que son département n’y a pas participé puisque sa présence n’était pas requise. Elle remarque que lorsque le dossier était abouti, son département est entré dans le débat car elle souhaitait que la proposition soit la meilleure possible pour la Ville. Elle indique que l’accord a été accepté par la société le 7 septembre 2017.

Une commissaire du Parti libéral-radical demande s’il y a déjà des projections chiffrées sur le nombre de places qui seront louées par des habitants et à quel tarif.

M^{me} Salerno acquiesce et mentionne que la proposition précise qu’il y a 100 places réservées pour les habitants et que le tarif sera usuel mais elle ne connaît pas spécifiquement le chiffre.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche remarque qu’une durée de soixante-cinq ans est un délai très long et elle observe qu’il est possible que d’autres parkings, comme celui du Plaza, se construisent dans ce laps de temps. Elle demande dès lors si ces perspectives ont été prises en compte.

M^{me} Salerno lui répond par la négative en déclarant que le projet est relativement ancien et qu’il n’y avait alors pas d’autres projets de ce type. Elle rappelle qu’une durée de soixante-cinq ans n’est pas très longue pour un droit de superficie. Cela étant, elle remarque que ce projet représente un bon placement financier, raison pour laquelle M. Pagani a été approché. Elle pense même que c’est une opération très lucrative. Elle signale, cela étant, qu’il n’y aura peut-être plus besoin de voitures dans soixante-cinq ans, mais elle mentionne que ce n’est pas grave puisqu’il sera possible de transformer cette infrastructure.

La même commissaire remarque que c’est la société privée qui a apporté la première mouture du projet. Elle se demande à quoi ce dernier ressemblait à l’origine.

M. Krebs déclare que la question financière est apparue à la fin du processus.

Une commissaire Verte demande si cet accord est une annexe à la convention et quel sont les montants que la Ville entend avoir à l’an 1, à l’an 10 et à l’an 20.

M^{me} Salerno lui répond par la négative et mentionne qu’il fait l’objet d’échanges de courriers entre la Ville de Genève, signés par le Conseil administratif, la Direction générale et la société privée.

M. Krebs déclare que ces termes figureront dans la concession octroyant le droit de superficie. En ce qui concerne les montants perçus par la Ville M. Krebs répond que les chiffres d’affaires seraient, selon la société, de 4,5 millions l’année 1, jusqu’à 16 millions. Il ajoute qu’il serait donc question d’une rente de 70 000 francs l’année 1, de 2 millions en année 20, et de 5 millions en année 65, mais il déclare que ces chiffres sont calculés sur la base d’hypothèses.

M^{me} Salerno mentionne que le *business model* fonctionnera de mieux en mieux puisque les investissements seront de plus en plus amortis.

M. Krebs déclare que la société devra faire face à ces charges avec 70% de son chiffre d’affaires dès la vingtième année. Il ajoute qu’il n’y a pas forcément d’augmentation des tarifs mais une indexation. Il mentionne encore que la Ville

de Genève recevra une part concrète de l'activité du parking, quel que soit le montant.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare que le calcul sur le chiffre d'affaires lui semble une mesure très judicieuse. Elle ajoute avoir compris qu'une convention avait été signée sur les préétudes et elle demande s'il y a une autre convention. Elle demande aussi s'il y a un document sur les aspects contractuels et à quel moment interviendra la signature de ce document.

M^{me} Salerno ignore s'il y a une autre convention et mentionne qu'il faut poser la question à M. Pagani. Sur les aspects contractuels elle répond qu'il y aura un acte notarié qui définira toutes les contraintes et qu'il sera établi lorsque le projet sera validé par le Conseil administratif. M. Krebs ajoute que le Grand Conseil devra encore valider une concession d'utilisation du domaine public.

La même commissaire demande si ce document est soumis au Conseil municipal.

M^{me} Salerno lui répond par la négative. M. Krebs rappelle que la délibération autorise le Conseil administratif à constituer un droit de superficie.

La même commissaire demande si la société privée peut vendre le parking si elle est en faillite, et elle se demande si la Ville a un droit de préemption.

M^{me} Salerno lui répond que la Ville aura 10 actions, ce qui lui permettra d'exercer un droit de regard. Elle ajoute que si la Ville souhaite acheter l'infrastructure, elle est au premier rang, mais elle mentionne que le Conseil municipal doit évidemment voter le crédit. Elle précise que si ce dernier ne vote par le crédit nécessaire, la Ville n'achètera pas le parking. Cela étant, elle observe que la société pourrait aussi décider de vendre des parts à des tiers qui pourraient également être au premier rang.

La même commissaire demande s'il y a un moyen d'influencer la politique tarifaire.

M^{me} Salerno lui répond par la négative et mentionne que la Ville n'a pas d'intérêt à cet égard. Elle précise que l'intérêt de la Ville est d'avoir un retour financier important, ce qui lui permet également de financer d'autres services. Elle rappelle être en charge des finances et elle mentionne que si cette opération se fait, elle ne le sera pas au détriment de la Ville.

Un commissaire socialiste remarque qu'il y a certainement différents scénarios proposés et il observe que les parkings aux alentours ne sont pas pleins. Il se demande dès lors si la Ville ne risque pas de «prendre un bouillon».

M^{me} Salerno lui répond par la négative en mentionnant que la Ville n'a pas investi d'argent et elle déclare que même si le parking fonctionne moins bien, la

Ville recevra tout de même quelque chose. Elle ajoute que la question de vouloir un parking est un autre débat.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que la Ville va investir plusieurs millions dans le projet de zone piétonne et il se demande quelle est l'importance que le Conseil administratif accorde à ce projet et à celui du parking. Il se demande si un projet de ce type est le fruit d'un vote au sein du Conseil administratif.

M^{me} Salerno acquiesce et mentionne qu'il est soutenu par M. Pagani. Elle rappelle que les conseillers administratifs n'ont pas pour habitude de remettre en question leurs projets, compte tenu de l'énergie qui est dépensée pour concrétiser ces projets.

Le même commissaire se demande quelle est la réactualisation d'un projet ancien.

M^{me} Salerno lui répond que ce n'est pas courant et elle mentionne que lorsque c'est le cas, la réactualisation se fait à la marge.

Un commissaire socialiste rappelle que le Grand Conseil a récemment démontré sa capacité fantaisiste et il se demande si ce pourrait être le cas pour un projet de ce type.

M^{me} Salerno lui répond par la négative en mentionnant que la validation du Grand Conseil est formelle.

La présidente déclare que les tarifs des parkings jouent un rôle dans la politique de la mobilité et elle demande si le Conseil administratif a cherché à influencer cet aspect.

M^{me} Salerno lui répond par la négative. Elle ajoute que cela dépend de nombreux critères comme la desserte en transports publics, le positionnement du parking ou la capacité du nombre de places dans le secteur. Elle mentionne qu'utiliser sa voiture dans le centre-ville est un choix et qu'il existe d'autres possibilités.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre remarque qu'il y a 2000 places deux-roues dans la proximité de ce futur parking et il se demande s'il sera possible d'occuper toutes les places deux-roues de ce dernier. Il se demande si la Ville a eu une influence sur la répartition des places.

M^{me} Salerno lui répond par la négative en mentionnant que les réalités vont inévitablement bouger à l'avenir et elle remarque que la tolérance pour les vélos, dans trente ans, sera peut-être moindre.

Le même commissaire remarque qu'il sera donc possible de faire des adaptations.

M^{me} Salerno l’imagine. Elle rappelle qu’un parking est un investissement financier et elle mentionne que s’il est nécessaire d’adapter un *business model* pour améliorer la situation financière, des évolutions sont toujours envisageables.

Une commissaire Verte remarque qu’il a été dit que ce parking était nécessaire pour que la zone piétonne soit créée, et elle déclare qu’il est curieux de lier la Ville de Genève à un privé pour ce faire et que la seule manière d’annuler ce projet serait de le refuser au niveau du Conseil municipal. Elle se demande en outre si la Fondation des parkings pourrait être intéressée par ce parking.

M. Krebs lui répond qu’une convention a été signée. Il ajoute qu’il n’y a pas eu de discussions avec la Fondation des parkings à ce propos.

Audition de M. Patrick Lacourt, président et de M. Marco Ziegler, vice-président de Mobilité piétonne Genève

M. Lacourt rappelle que Mobilité piétonne est une association nationale qui travaille sur des mandats de l’OFROU. Il ajoute que le groupe régional genevois est issu de l’ancienne UGP et veille aux intérêts des piétons sur le plan local.

M. Ziegler déclare que c’est dès la fin des années 1980 que la vision des autorités d’un centre-ville piétonnisé a été inscrite dans les documents de planification et soutenue par l’association. Il ajoute que cette vision avait fait l’objet d’une large concertation à laquelle Mobilité piétonne avait participé. Il précise que dans le secteur de Rive l’on attend maintenant depuis trente ans la réalisation de cette piétonisation. Il signale par ailleurs qu’à l’époque déjà, les zones piétonnes proprement dites étaient insérées dans un espace plus large dit «à priorité piétonne». Il rappelle encore qu’au cours des trente dernières années, seuls des secteurs discontinus comme la place du Molard, Rues-Basses, puis le bas de la rue de la Fontaine et enfin la place Longemalle ont été piétonnisés. Il mentionne que le projet qui est présenté maintenant est donc particulier par son étendue et sa cohérence, raison pour laquelle il mérite approbation.

M. Lacourt déclare que ce projet est positif puisqu’il donne plus d’espace aux piétons. Il remarque que le secteur de Rive implique en outre deux liaisons importantes, de la Vieille-Ville au lac, et de la gare des Eaux-Vives à Rive. Cela étant, il pense que toute la partie dévolue au marché devrait être exclusivement piétonne, raison pour laquelle les périphéries de cette zone devraient être aménagées pour les vélos avec des parkings pour ces derniers. Il évoque encore la question des livraisons et il mentionne que le dispositif prévu est intéressant avec l’utilisation des cours intérieures. Mais il observe que les véhicules de livraison pourront aussi se parquer sur les trottoirs et il pense qu’il serait nécessaire d’organiser un ordre de livraison. Il pense par ailleurs que la barrière végétale au milieu de la rue d’Italie ne lui semble pas judicieuse.

M. Ziegler déclare que ce projet a un impact sur la politique de la mobilité de la rive gauche et il remarque que les effets seront très importants. C'est ainsi que couper le trafic sur le rond-point de Rive reportera le trafic sur le boulevard Helvétique, ce qui augmentera la cohérence et l'étendue de la pastille piétonne du centre-ville. Il mentionne par ailleurs que le projet présente des qualités évidentes pour ses interfaces avec les transports publics dans le sens où l'accessibilité piétonne sera optimisée. Il rappelle encore qu'une étape décisive était nécessaire et il pense que ce projet représente un pas important pouvant être l'amorce des aménagements qui devraient suivre dans les secteurs voisins, afin de valoriser les activités et l'animation sociale existant dans ces rues. Il regrette, cela étant, que la rue du Vieux-Collège et la rue de la Rôtisserie ne soient pas incluses dans le cadre de ce projet. Il mentionne que le projet permet également une prochaine étape consistant à améliorer la liaison en direction de la gare des Eaux-Vives.

M. Lacourt mentionne que le parking est le prix à payer pour la zone piétonne. Mais il remarque que son association a indiqué regretter qu'il n'y ait pas de vélo-station dans la zone de Rive. Il ajoute que le nombre de places pour les deux-roues motorisés semble par ailleurs insuffisant.

Questions des commissaires

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande ce qu'il en sera de la situation avec les vélos qui risquent de représenter des dangers pour les piétons.

M. Lacourt lui répond que la cohabitation entre les uns et les autres est très difficile à traiter. Il répète toutefois que les vélos devraient être bannis de la partie Rive. Il mentionne que pour ce faire, il est nécessaire de mettre en place des voies rapides pour les vélos sur le pourtour de la zone piétonne. Il évoque encore le document «Les réseaux et cheminements piétons» qui propose des mesures concrètes.

Une commissaire Verte rappelle qu'il est aussi possible de créer des zones piétonnes sans faire pour autant des parkings en sous-sol. Elle pense en effet que les pistes cyclables seront nécessaires, notamment sur le boulevard Helvétique. Elle se demande ensuite de quelle manière les remarques de l'association ont été reçues.

M. Lacourt lui répond que M. Kanaan et M. Pagani ont reçu toutes les associations et il mentionne que celui-ci a déclaré que les observations des associations seraient prises en compte.

M. Ziegler déclare que les pistes cyclables souhaitables sont en-dehors du périmètre de l'autorisation de construire et ne pouvaient donc figurer dans

celle-ci, mais il mentionne qu'il existe des réflexions plus larges menées par des groupes de travail transversaux comme la Task Force. Il observe que les premières ébauches d'axes cyclables prioritaires ont été présentées aux associations de mobilité douce il y a deux semaines.

La même commissaire demande ce qu'il faut penser du fait que la rue du Vieux-Collège et la Rôtisserie conservent leurs places de stationnement.

M. Ziegler pense que la commission a questionné le Conseil administratif sur ce point et qu'elle a entendu la réponse de M. Pagani; il estime qu'il faut tenir compte d'un certain réalisme politique, et y revenir ultérieurement.

La même commissaire déclare que les piétons devront traverser des rues avec des voitures et elle remarque que des privés continueront à avoir accès à leur parking, et elle déclare que ces zones ne seront pas vraiment piétonnes.

M. Lacourt acquiesce et observe par ailleurs que l'association a demandé une traversée aménagée en direction du lac.

Une commissaire du Parti libéral-radical demande ce qu'il en est de la rangée d'arbres dans la rue d'Italie.

M. Lacourt lui répond que le projet prévoit une bande de verdure entre les arbres dans cette rue, et il pense qu'il serait préférable d'avoir des places de parc pour les vélos que cette verdure.

La même commissaire pensait que cette rue serait exclusivement réservée aux TPG.

M. Lacourt lui répond que l'association a demandé l'accès des vélos à cette rue.

Une commissaire socialiste déclare que l'association des habitants des Eaux-Vives est très inquiète des flux de voitures qui vont être déviés dans leur quartier et elle se demande ce qu'il faut en penser. Elle se demande par ailleurs quels sont les projets pour la liaison entre le Mont-Blanc et ce périmètre.

M. Lacourt lui répond que le CEVA devrait permettre une diminution du trafic. M. Ziegler déclare quant à lui qu'il n'y aura pas plus de trafic que dans la situation existante, mais peut-être un peu moins compte tenu des contraintes imposées pour l'exploitation du parking. Il remarque que l'entrée en service du Léman Express devrait permettre d'alléger les flux sur la route de Chêne. Il remarque que le projet a déjà été amélioré avec les aménagements sur Gustave-Ador. Il pense que les reports de trafic se feront sur les axes principaux et ne percoleront pas dans les quartiers.

M. Lacourt pense qu'il sera possible de réaliser des aménagements adéquats pour des «magistrales piétonnes» entre le Mont-Blanc et le centre-ville.

M. Ziegler déclare que celles-ci ont fait l'objet d'une demande de Mobilité piétonne Genève afin qu'elles soient priorisées dans le cadre du nouveau plan d'action de la mobilité douce en cours de préparation.

Un commissaire socialiste remarque que la construction de ce parking est donc un prix convenable pour l'association. Il se demande par ailleurs s'il n'y a pas une contradiction entre le fait d'offrir des places de parking supplémentaires et la volonté de piétonisation. Il évoque encore le Léman Express et il demande s'il est judicieux de construire un tel parking dans l'hyper-centre.

M. Lacourt lui répond que le parking contient quelque 500 places qui seront supprimées en surface. Il pense qu'il n'y a pas de contradiction et il déclare que le prix à payer est donc cohérent. Il estime par ailleurs que le Léman Express ne fera pas cesser le trafic automobile.

M. Ziegler rappelle que ce parking est issu d'une initiative privée, et que la piétonisation du secteur constituait la mesure de compensation exigible dans ce cas selon la loi sur les constructions et les installations diverses (LCI); il ajoute que l'intérêt pour le promoteur de faire disparaître les places en surface est majeur.

Séance du 7 mai 2019

Audition de M. A. Rolland et M. A. Saïd, administrateurs de la société Clé-de-Rive SA

M. Rolland mentionne travailler sur ce projet depuis 2008 et il remarque avoir trouvé un partenariat avec la Ville de Genève à l'égard des rues non piétonnisées. Il précise que l'idée était de créer des zones piétonnes et de supprimer des places en surface, une idée qui a donné naissance à une convention. Il signale être convaincu par les aménagements piétons. Il rappelle alors qu'en 2003, la place du Molard était une catastrophe et il remarque qu'en concertation avec M. Ferrazino, il avait été possible de trouver une solution. Il observe en l'occurrence avoir participé financièrement au crédit d'étude qui avait été voté. Il regrette par ailleurs que la place Longemalle n'ait pas été complètement piétonnisée. Et il pense qu'il serait judicieux de poursuivre ces aménagements piétons jusqu'à Rive.

M. Saïd signale que ce projet lui tient à cœur puisqu'il permet de résoudre une problématique historique qui relève des parkings dans ces petites rues et de proposer des potentiels pour l'avenir. Il pense dès lors que ce projet offre l'opportunité de recréer un centre-ville vivant et convivial.

Questions des commissaires

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois demande s'ils sont satisfaits du projet tel que défini. Il demande par ailleurs s'ils connaissent l'idée architecturale du TCS quant aux accès à ce parking.

M. Rolland lui répond avoir rencontré le TCS à plusieurs reprises et il mentionne que des avis en matière de trafic ont été émis dans ce cadre. Il ajoute que des études d'impact ont été réalisées avec des chiffres à l'appui, études qui ont donné satisfaction. Il précise avoir une correspondance du TCS qui confirme cela. Il déclare encore que des solutions ont été trouvées afin d'éviter des bouchons sur Versonnex.

M. Said signale que ce projet est le résultat de dix ans de travail d'un grand nombre d'intervenants et il remarque que c'est *in fine* l'administration municipale qui a validé les choix.

M. Rolland ajoute avoir pris l'avis des différentes associations concernées et qu'un représentant de l'une d'elles avait fait remarquer que la butte qui était alors conçue ne permettrait plus la vue sur le lac. Or, il observe que cette butte a été supprimée du projet puisque la remarque était pertinente.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare qu'en onze ans, il y a beaucoup de choses qui changent et il se demande si ce projet est toujours au goût du jour. Il se demande ainsi s'il n'y a pas trop de parkings au centre-ville. Il demande par ailleurs si reporter les TPG dans la rue d'Italie est pertinent. Il se demande encore si concentrer tous les trafics est une bonne idée. Quant aux délais, il se demande si ces travaux ne seront pas une abomination pour les riverains. Il ajoute que la tarification du parking a par ailleurs soulevé un grand nombre de questions et il se demande à cet égard si un tel projet vaut la peine en termes d'investissements.

M. Rolland lui répond que des exceptions sont évidentes, ce à l'égard des vélos. Il mentionne alors que la rue du Marché est une rue piétonne dans laquelle passent les bus et occasionnellement la police, les pompiers et les ambulances. Il pense que là où il est possible de créer des rues piétonnes sans problème, il faut le faire. Il invite alors les commissaires à venir s'asseoir sur la terrasse du café de l'Arbalète en expliquant y avoir vu une voiture tourner durant vingt minutes à la recherche d'une place. Il déclare encore que des places livraisons seront nécessaires pour permettre de ravitailler les magasins. Il se demande alors qui se plaint de la place du Molard aujourd'hui. Il rappelle ensuite que la solution proposée pour la rue d'Italie a été dégagée afin de répondre à un certain nombre de contraintes. Il déclare encore que le projet prévoit des accommodations pour les TPG de manière à donner satisfaction. Il répète que les espaces piétonniers génèrent de la convivialité quelle que soit la ville.

Il évoque ensuite les commerçants en remarquant que ces derniers sont d'éternels insatisfaits et il mentionne qu'ils sont à présent en faveur de ce projet. Il ajoute qu'il est nécessaire de maintenir l'emploi en donnant au commerce de détail les moyens pour ce faire et il pense que ce parking s'inscrit dans ce sens. Il rappelle encore que les parkings connaissent des flux divergents en fonction des jours et des horaires et il mentionne qu'il est nécessaire de pouvoir répondre à la demande lors des pics.

M. Saïd remarque que la Ville a très bien négocié dans cette affaire en proposant un pourcentage sur le revenu, avec au final 169 millions. Il précise par ailleurs que les investisseurs prennent un risque, en effet, et font le pari que la mobilité va changer, raison pour laquelle 388 places sont prévues pour les scooters. Il observe encore que les SIG ont indiqué qu'il serait possible d'électrifier le parking en lien avec les technologies en cours de développement. Il précise que des bornes électriques sont en l'occurrence prévues pour les véhicules électriques. Il ajoute que différentes études ont été menées et il remarque que toutes ont démontré que ce parking permettrait de diminuer la pollution en surface. Il pense, en fin de compte, que le parking n'est pas une fin en soi mais une réponse à la piétonisation.

Une commissaire Verte demande pourquoi ne pas dupliquer ce qui s'est fait à la place du Molard à Pierre-Fatio sans créer pour autant de parking.

M. Rolland acquiesce mais il mentionne que le projet est bien plus large que cette place puisque 500 places en surface vont disparaître.

La même commissaire lui répond que ces places vont être supprimées jusqu'aux Eaux-Vives. Elle pense que ce devrait être la rue du Vieux-Collège et la rue de la Rôtisserie qui devraient être rendues piétonnes.

M. Rolland lui répond partager cet avis mais il mentionne que ce n'est pas à lui qu'il faut poser cette question. Il mentionne que c'est le département de M. Pagani qui est relevant en la matière. Il espère que les commerçants de la Rôtisserie et du Vieux-Collège demanderont également une zone piétonne dans ces rues.

La même commissaire remarque que certains commerçants ne partagent pas cette opinion.

M. Rolland lui répond que c'est un vieux combat et il pense qu'il faudrait reprendre le débat avec ces commerçants. M. Saïd déclare qu'il serait dommage de reporter à plus tard les résultats inhérents à dix ans de travaux.

M. Rolland déclare que la première requête en autorisation de construire portait sur 750 places et il mentionne que les discussions avec M. Pagani ont permis de diminuer ce volume.

La même commissaire remarque qu'il restera des places en surface, des places moins chères que dans ce parking et elle pense que les effets escomptés ne seront pas atteints. Elle demande alors quels seront les tarifs habitants et les tarifs pour les scooters.

M. Rolland lui répond que les prix ne sont pas encore fixés. Il ajoute qu'il est trop tôt pour ce faire et qu'il faut attendre l'état du marché. Il remarque qu'un *business plan* a été fait, bien entendu, mais il mentionne que ce dernier date de 2011 et n'a pas encore été corrigé. Il déclare qu'il en va des parkings comme des centres commerciaux en observant qu'il ne faut pas fixer des loyers qui étranglent les gens.

La même commissaire demande quels sont les chiffres apparaissant dans le *business plan*.

M. Saïd lui répond que le prix de construction était estimé à 65 millions et il déclare que les prix retenus étaient ceux pratiqués à Saint-Antoine. Il mentionne, quoi qu'il en soit, que le tarif restera dans la moyenne du marché. Il rappelle par ailleurs que la Ville aura un siège au sein du conseil d'administration et pourra donc influencer sur les prix. M. Rolland poursuit en déclarant qu'il est nécessaire d'être compétitif.

Un commissaire socialiste considère que les parkings actuels suffisent aux besoins et il peine à comprendre pourquoi un nouveau parking est financièrement intéressant. Il ajoute ne pas plus comprendre le paradoxe qui indique qu'il faut créer un parking pour créer une piétonisation.

M. Rolland mentionne qu'il faut bien supprimer des places en surface pour ce faire.

Le même commissaire évoque la LMCE et le Léman Express qui va transformer les usages en termes de mobilité, ainsi que la diminution du nombre de ménages ayant une voiture et il demande comment ces différents facteurs sont pris en compte dans ce projet.

M. Rolland lui répond qu'un accord est passé avec la Ville de Genève en mentionnant que 100 places seront réservées aux habitants. Il déclare ensuite qu'une place de parc correspond à un panier moyen de 250 000 francs par véhicule en termes de services et de commerces. Le transport public peut participer et améliorer ce chiffre mais la réalité indique que le consommateur se déplace en voiture. Il pense dès lors qu'enterrer les voitures constitue une réponse envisageable et réaliste.

Le même commissaire déclare qu'il est excessif de dire que la rue du Marché est une zone piétonne au même titre qu'à Bordeaux. Il rappelle que les chalands marchent sur les trottoirs et non sur la chaussée.

M. Rolland déclare que Pierre-Fatio sera complètement piétonne puisque même les livreurs ne pourront pas venir. Il précise que seuls les pompiers pourront y accéder.

M. Saïd déclare qu'à Bordeaux, c'est le terme «zones à accès limité» qui est utilisé et qui semble plus juste. Il mentionne qu'il faut une place centrale et des accès pour les voitures autonomes pour garantir la logique piétonne.

Le même commissaire demande ensuite si les rues piétonnisées n'auront effectivement pas d'aménagement particulier.

M. Rolland lui répond qu'il participe à hauteur de 3 millions pour l'aménagement de Pierre-Fatio. Il ajoute que des aménagements sont également prévus dans les autres rues, notamment des revêtements de sol.

M. Saïd observe qu'ils ne connaissent pas tous les détails prévus par la Ville de Genève.

Le même commissaire déclare que les commerçants sont donc en large majorité en faveur de ce projet.

M. Rolland acquiesce.

Un commissaire du groupe Ensemble à gauche demande si M. Rolland est administrateur d'autres parkings et s'il a l'ambition de le devenir.

M. Rolland lui répond être membre du conseil d'administration et pas actionnaire. Il ajoute ne pas souhaiter devenir membre du conseil d'administration d'un autre parking. M. Saïd rappelle que M. Rolland était actif jadis au sein de Jelmoli.

La même commissaire se demande si en termes de business, il n'a jamais voulu être plus audacieux en administrant des parkings périphériques. Elle rappelle que des accords ont été trouvés à Lyon et que les automobilistes qui achètent un ticket de métro ne payent pas leur parking.

M. Rolland déclare qu'il y a une multitude de petits parkings à Lyon permettant au visiteur de déambuler dans un rayon de 400 mètres sans utiliser les transports publics. Il rappelle ensuite que les chiffres 2018 à Genève en termes de commerces sont mauvais et il remarque que les commerçants licencient. Il répète qu'il est nécessaire de maintenir l'emploi et il pense qu'il faut trouver des solutions pour améliorer la situation des visiteurs en proposant des jolis espaces; faire le sacrifice de 400 places est en fin de compte peu de chose. Il rappelle alors la demande de piétonisation de la rue de la Rôtisserie, depuis des années, en observant que rien n'a été fait jusqu'à présent.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien remarque que ce ne seront pas les habitants de la Ville de Genève qui utiliseront ce parking, des habitants qui

sont principalement intéressés par leur qualité de vie et les zones piétonnes. Elle indique par ailleurs que les macarons bleus se montent à 250 francs par année, ce qui ne sera pas le cas des tarifs de ce parking. Elle se demande comment gérer cette question.

M. Rolland répète ne pas pouvoir émettre de chiffres sur la tarification alors que les 169 millions évoqués précédemment représentent un engagement ferme. Il déclare ensuite que l'environnement direct du parking est constitué principalement de bureaux et il mentionne ne pas avoir eu des remarques portant sur les futurs tarifs du parking.

M. Saïd rappelle quant à lui que les citoyens genevois doivent générer un revenu et il mentionne que l'Etat doit donner les conditions-cadres à cet égard. Il répète que la place du marché de Rive n'est pas très intéressante pour le moment.

Le même commissaire demande si les budgets ont pris en compte les compensations financières que les commerçants solliciteront lors des travaux.

M. Rolland lui répond par la négative. Il mentionne que le trottoir durant les travaux sera plus large qu'il ne l'est aujourd'hui. Il ajoute que des mesures concrètes ont donc été prises à cet égard.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque que les fortifications ont été détruites en 1849, ce qui a permis d'ouvrir la ville, et elle mentionne que Pierre-Fatio n'a jamais été une place. Elle se demande dès lors si le projet ne vise pas à créer une place avec des rues. Elle continue en observant que Genève assiste à la fermeture de ses pénétrantes et elle craint que les gens ne finissent par éviter le centre-ville.

M. Rolland lui répond que si la circulation ne se fait plus dans cette zone, il s'agira bien d'une place.

M. Saïd déclare que Zara et le côté food de Globus sont les commerces qui fonctionnent le mieux à Genève et il observe que ces deux magasins sont autour de la place du Molard.

La même commissaire signale que l'abonnement dans le parking de Rive est de plus de 5000 francs par année.

M. Rolland mentionne que le parking Clé-de-Rive ne sera de toute façon pas destiné aux pendulaires, qui n'y prendront pas d'abonnement.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre demande si les 100 places destinées aux habitants sont financièrement pénalisantes dans le projet.

M. Rolland acquiesce.

Séance du 14 mai 2019

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département, de MM. Nicolas Betty, chef de service, et Sébastien Alphonse, adjoint de direction au Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité

La présidente demande aux personnes auditionnées d'expliquer les différences entre le premier projet et la proposition amendée par les services.

M^{me} Charollais remarque que l'amendement est modeste, et elle mentionne qu'il s'agissait de compléter la liste des rues périphériques qui n'étaient pas citées dans la première proposition, dans l'intitulé et dans le texte de la délibération. Elle ajoute qu'une correction d'erreur de plume a également été apportée dans le libellé du droit de superficie (art. 5). Elle observe par ailleurs que la commission avait demandé que soit sortie de la liste globale des montants à voter la partie qui identifie la part des divers et imprévus, lesquels apparaissent maintenant clairement dans l'estimation des coûts. Elle mentionne encore que chaque délibération indique que le caractère exécutoire de chacune est lié aux deux autorisations.

M. Pagani rappelle que certains considéraient qu'il n'y avait pas assez de verrouillage quant à la concomitance des projets de zone piétonne et de parking.

Questions des commissaires

Un commissaire du Parti libéral-radical observe qu'il n'y a donc pas de modification impactant le projet.

M^{me} Charollais acquiesce.

Le même commissaire demande s'il faudrait refaire le projet de A à Z si le parking n'était pas accepté.

M. Pagani répond que le projet de la place Neuve n'avait pas pu aboutir en raison du référendum qui l'avait bloqué du temps de M^{me} Burnand, et il déclare que le projet Clé-de Rive a été réfléchi fort de cette expérience avec un consensus. Il précise que si ce consensus est rejeté, rien ne se passera.

Le même commissaire demande quels sont les revenus qui vont découler du parking.

M. Pagani lui répond que ce sont des revenus très importants. Il rappelle ensuite que la Ville de Genève a récupéré le revenu provenant des places de stationnement, revenu qui est aléatoire. Et il mentionne que le parking Clé-de Rive permettra de dégager des revenus réguliers. Il observe en outre que si la réforme

fiscale et financement de l'AVS (RFFA) passe il sera nécessaire de trouver des revenus supplémentaires.

Un commissaire du groupe Ensemble à gauche déclare ne pas voir de zones piétonnes dans ce projet.

M. Alphonse lui répond qu'il est nécessaire de maintenir le trafic des trams et des bus ainsi que les ayants droit, mais il mentionne que les trottoirs prévus sont de dix mètres.

M. Pagani signale que l'idée est de permettre aux piétons de passer de la place du Molard jusqu'au rond-point de Rive en passant par la rue du Prince, la rue de la Tour-Maitresse, la rue d'Aoste ou la rue du Port. Il indique que ce ne sont pas des zones piétonnes au sens habituel mais des zones de rencontre.

La même commissaire demande s'il y a une étude d'impact inhérente à la création du parking.

M. Alphonse acquiesce.

Un commissaire du Parti socialiste remarque que s'il y a une certaine méfiance, c'est en raison de la rue de la Rôtisserie qui est aussi une zone de rencontre et qui est un échec. Il remarque que si le but est de recréer cette même situation, le gain, vis-à-vis de la création d'un nouveau parking, est fort modeste. Il observe par ailleurs que les représentants de la fondation regrettent que la rue de la Rôtisserie ne soit pas incluse dans ce projet.

M. Pagani mentionne que si cette rue avait été intégrée, il n'y aurait plus eu une voiture sur la chaussée. Mais il déclare que certains commerçants s'opposent formellement à cette idée et il mentionne qu'intégrer cette rue aurait généré un référendum mettant en péril l'ensemble du projet. Il rappelle que les commerçants doivent également entamer un processus de réflexion, comme à la place Longemalle.

Le même commissaire en prend note mais il se demande s'il y a une garantie que le scénario de la Rôtisserie ne se reproduira pas dans les rues envisagées dans ce projet.

M. Pagani lui répond que les commerçants de cette zone se sont rendu compte des avantages de ce projet, suite à l'exemple de la rue de Coutance, et sont demandeurs d'une zone piétonne. Il précise qu'il n'y a pas de bijoutiers dans ces petites rues.

Le même commissaire remarque que ce parking génère tout de même une incitation à venir en ville en voiture. Il se demande par ailleurs ce qu'il en est de la preuve du besoin qui n'a pas été démontrée, ce d'autant plus que le parking de la gare des Eaux-Vives va bientôt voir le jour. Il se demande en fin de compte s'il faut créer un parking la veille de l'entrée en fonction du CEVA.

M. Pagani lui répond que ce parking ne représentera pas un aspirateur à voitures, et il mentionne qu'il est nécessaire de trouver une solution, quoi qu'il en soit, pour les 450 places qui vont être supprimées. Il mentionne qu'il est toujours possible de retourner les situations sous un angle ou un autre.

Le même commissaire remarque que l'entrée en fonction de la pénétrante verte et des premières rames à Versoix a déjà entraîné des modifications.

M. Pagani acquiesce mais mentionne que les gens du Chablais qui prenaient la Micheline pour venir travailler sur le chantier de la gare des Eaux-Vives viennent à présent en voiture et il déclare avoir demandé au Conseil d'Etat de fermer à l'avenir cette possibilité à ces personnes si elles habitent à moins de 1,5 kilomètre d'une gare CEVA. Il ajoute qu'il est nécessaire de prévoir le futur et il mentionne que si ce parking n'est pas construit, il sera toujours possible d'en faire le reproche dans quelques années.

Une commissaire Verte rappelle qu'il avait été dit que l'appellation «zone à priorité piétonne» n'avait pas de portée juridique et qu'il était nécessaire de modifier les textes, ce qui n'a pas été fait.

M. Alphonse répond qu'il y a 6500 m² dédiés aux TPG et 4500 m² de trottoirs et il remarque qu'il faut ajouter les mètres carrés de zones piétonnes, pour un total de 29 000 m² de zones piétonnes.

M. Pagani rappelle que l'ensemble du projet porte sur 40 000 m² et il observe que la moitié est fait de zones piétonnes.

La même commissaire signale que l'administrateur du parking a indiqué que le chantier du parking lui coûterait 65 millions, soit le double du crédit demandé à la commission pour l'aménagement des zones piétonnes. Elle se demande comment expliquer cette disproportion et si les travaux coûtent plus cher pour la Ville de Genève que pour le privé.

M^{me} Charollais répond que construire un parking ou créer des aménagements de surface sont des opérations très différentes. Elle rappelle alors que les canalisations doivent être refaites, pour un quart du montant total, dans le cadre de l'aménagement de surface, surface qui est considérable. Elle précise que le ratio d'aménagement est de 837 francs par m², soit un standard. Elle mentionne que rien ne démontre que les prix sont plus modestes pour les privés.

M. Pagani rappelle en outre que l'espace public doit être confortable au vu de l'enjeu du marché qui devra se redéployer dans ce lieu.

M. Alphonse observe que la place des Grottes a impliqué un ratio similaire.

M. Pagani répète que la Ville de Genève gagnera beaucoup d'argent sur le long terme.

La même commissaire mentionne qu'il est question de 2 millions par année en moyenne sur les soixante-cinq ans, sachant que l'an 1, la Ville touchera 70 000 francs; et qu'il faut déduire 1,25 million de manque à gagner sur les horodateurs, somme liée aux places supprimées en surface.

M. Pagani mentionne ne pas avoir de problème avec le statut quo.

La même commissaire a noté que les trottoirs feront 15 cm de hauteur, elle demande ce qu'il en est des accès livraisons et des interventions de secours.

M. Alphonse lui répond que les livraisons seront possibles partout. Il ajoute que les accès feu représentent l'une des contraintes majeures du projet et il mentionne que l'accessibilité est garantie dans l'ensemble du périmètre.

La même commissaire remarque ensuite que M. Widmer a indiqué que le projet se trouve en zone 1, ce qui permet des compensations de 20% selon la loi LMCE et elle se demande pourquoi M. Pagani ne respecte pas la loi.

M. Pagani lui rappelle que soit ce projet est réalisé, soit c'est le statut quo. Il mentionne encore que personne n'osera supprimer 500 places au centre sans compensation, ce qui ne serait d'ailleurs pas légal. Il évoque à nouveau la place Neuve ainsi que le projet de piétonisation de la place de la Synagogue qui est en cours depuis dix ans et qui fait l'objet à présent d'une opposition de la Chambre du commerce.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare que chacun a le droit de choisir son mode de déplacement. Il se demande comment des familles nombreuses ou des gens d'un certain âge vont pouvoir accéder à ces commerces sans automobile. Il se demande dès lors si les gens ne se tourneront pas vers l'extérieur de la ville, et notamment de l'autre côté de la frontière.

M. Pagani déclare être pragmatique et faire avancer les choses. Il ajoute que les familles viennent le samedi matin faire leurs courses pour le moment et il remarque qu'elles continueront à venir en payant leur place dans ce parking.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien se demande où les habitants pourront garer leur voiture.

M. Pagani lui répond que des bornes ont été placées aux accès de la Vieille-Ville et il observe que depuis lors, les places sur la Treille sont à moitié vides. Il ajoute que la Fondation des parkings a en effet supprimé des macarons puisque des voitures ventouses en profitaient.

M. Alphonse remarque qu'il y aura un bilan constant de places, les habitants pouvant aller se parquer dans le parking. Il rappelle que 100 places sont prévues pour les habitants. Il signale encore que 100 places blanches vont être transférées

en zone bleue. M. Pagani complète en indiquant que la zone bleue du parking Artamis fonctionne bien.

Le même commissaire se demande si construire des parkings souterrains pour enterrer des véhicules est une bonne idée.

M. Pagani lui répond que l'exemple de Bordeaux est emblématique et il mentionne que dans cette ville les parkings servent aux camions de livraisons ou à des sociétés de location de voitures. Il ajoute qu'à Bâle, des parkings existent uniquement pour les vélos. Il mentionne encore que le but pour l'instant est de libérer l'espace public.

Séance du 21 mai 2019

Discussion

La présidente met au vote le principe de voter la proposition PR-1305 amendée, qui est accepté à l'unanimité, soit par 15 oui (1 UDC, 2 EàG, 3 PLR, 2 MCG, 4 S, 1 Ve, 2 PDC).

La présidente rappelle encore que la commission a entendu 17 entités différentes. Elle ouvre alors les débats.

Une commissaire socialiste signale que la loi sur la mobilité «zéro gluten» est étudiée pour le moment par une commission du Grand Conseil et elle observe que la notion de compensation des places de parking risque d'être amoindrie. Elle propose dès lors le gel de l'objet dans l'attente que la loi cantonale ressorte de commission.

La présidente passe au vote du gel de la proposition PR-1305, qui est refusé par 8 non (2 MCG, 3 PLR, 1 UDC, 2 PDC) contre 2 oui (S) et 5 abstentions (2 EàG, 1 Ve, 2 S).

Prises de position et vote

Pour les Verts (la commissaire lit son intervention): «Le consensus est assez général: on a tous envie/besoin de rues piétonnes. Là où les avis divergent, c'est faut-il le faire «à n'importe quel prix?». La majorité des personnes auditionnées nous ont dit que nous n'avions pas le choix. Zone piétonne = parking, point barre. Ils ajoutaient ensuite «oui, ce parking-là n'est pas forcément idéal, ni bien pensé, ni techniquement pratique. Mais il n'y a pas d'alternative» nous ont-ils tous répété! Nous les Verts, nous pensons à l'inverse que oui, alternative, il y a! Notre initiative des 200 rues piétonnes avait d'ailleurs séduit la majorité du plénum. Et si le premier volet de 50 rues avait été refusé par la population, c'est que le projet

(de M. Pagani) était mal ficelé: des petits bouts de rue par-ci, par-là. A-t-il essayé de proposer un nouveau projet mieux réfléchi afin de respecter cette initiative de 200 rues? Non. Il me semblait pourtant que M. Pagani n'était pas homme à se décourager si facilement. Mais peut-être que ce n'est pas dans son intérêt ou que simplement il n'a pas envie de la mettre en œuvre.

»Autre alternative possible, un parking, mais ailleurs (agrandissement de celui de Genève-Plage, ou du Mont-Blanc). Quand on rappelait à nos auditionnés que d'autres options pourraient être possibles, ils nous rappelaient que le parking Toledo avait été refusé par le peuple, bien qu'il aurait été plus simple et meilleur. Donc si on veut bien résumer, on a refusé un meilleur parking il y a dix ans, donc tant pis pour nous on n'avait qu'à pas le refuser: Clé-de-Rive, mauvais projet, sera notre seule option valable. On pourrait même ajouter «et que ça vous serve de leçon!» de ne pas accepter les projets. Mais nous avons d'autres exemples pour lesquels le peuple a dit non plusieurs fois, même quand on lui disait qu'il n'y avait pas de plan B. Vous vous souvenez du MAH?

»Chaque fois que l'on a posé des questions précises ou techniques, on nous a répondu vaguement et rassuré fortement «allez, ça va aller! ça va passer, no souci!». Et concrètement? «Oui, alors, on a le temps de voir venir» ou «on a un super logiciel qui dit que ça passe» ou encore «bon, nous on a trouvé ce point pas terrible, c'est vrai, mais bon on nous a dit que ça irait», et surtout encore et toujours: «aucun projet n'est parfait, c'est sûr qu'il pourrait être perfectible, mais bon ça fait douze ans qu'on attend, on va pas encore tergiverser pendant des années!».

»S'ancrer dans le présent, une semaine après avoir voté en plénière à une large majorité l'urgence climatique, on voudrait construire un parking en plein centre-ville? Le changement climatique nécessite des mesures fortes et des changements radicaux, notamment dans notre manière de vivre et nos déplacements. La mobilité douce ne peut aujourd'hui plus être un choix mais est une nécessité. D'ailleurs la LMCE, largement soutenue par la population, le confirme. Tous les nouveaux moyens mis en place doivent d'abord être évalués avant de décider ou non de la construction d'un nouveau parking. CEVA, parkings gare des Eaux-Vives, Chêne-Bourg, Plaza. Ce parking va à l'encontre de la politique du centre-ville du futur.

»Les habitants nous ont parlé de leurs remarques, nombreuses, sur ce projet. Sur tous les problèmes soulevés, M. Pagani rappelle les avoir écoutés car la butte prévue initialement (qui bouchait la vue) a été éliminée du projet. Etait-ce vraiment le souci le plus important? On rappelle aussi que les habitants (Vieille-Ville et Eaux-Vives) auront droit à 100 places dans le parking. Mais un macaron coûte aujourd'hui 240 francs par an, dans le parking ce sera 300 francs par mois.

»La légalité de cette convention pose également problème. Comment la Ville de Genève a-t-elle pu se lier avec un privé sur une convention qui lui interdirait toute création de zone piétonne si le parking ne se fait pas?

»Si le parking passe, on va créer un précédent. Il ne sera dès lors plus possible de fermer une rue sans avoir l'obligation de creuser un parking souterrain. Rapport disproportionné entre le nombre de mètres carrés piétons et les places de parking. A noter que dans les mètres carrés piétons sont comptés les trottoirs! Ne pas oublier non plus que là où on enlève des places de parking, il n'y aura majoritairement pas de zone piétonne (par exemple le boulevard Helvétique qui supprime ses places pour devenir une autoroute urbaine).

»M^{me} Salerno nous a dit qu'on pourra toujours transformer le parking en locaux s'il est sous-utilisé. Ferme de champignons, locaux de répétitions pour jeunes groupes de musique... est-ce bien raisonnable?

»Amendements, améliorations? Depuis dix ans, M. Pagani n'a modifié son projet que pour en diminuer la zone piétonne (par exemple la rue de la Rôtisserie qui y était au début). Il ne l'a pas non plus intégré à la loi LMCE lorsqu'elle est entrée en vigueur (20% de place à compenser en moins en zone 1). On ne va pas le faire à sa place. Proposer des améliorations sur un mauvais projet, pourquoi? Cela équivaldrait à mettre un sparadrap sur une jambe arrachée. Ici il faut abattre le cheval, cela n'a pas de sens!

»Nous l'avons entendu au fil des 18 auditions, ce projet est au mieux «pas le meilleur», au pire «une catastrophe annoncée», les défenseurs les plus zélés du parking admettant eux-mêmes qu'il reste des points d'interrogation et que le projet n'est pas idéal mais que c'est la seule solution pour piétonniser. Nous les Verts, nous disons qu'une piétonisation est possible et réaliste sans avoir besoin de creuser un parking, c'est pourquoi nous refusons vivement cette proposition.»

Pour le commissaire du Parti libéral-radical, Clé-de Rive ressemble à une ver-rue. Il ajoute que ce projet est en l'occurrence porteur et propose un espace de vie arboré ainsi qu'un espace de marché et il mentionne que le réseau des TPG va être réaménagé évitant de mélanger les modes de transport. Il observe qu'avec ce projet il sera possible dès lors d'avoir un circuit du Jardin anglais jusqu'au musée. Il pense en outre qu'il est nécessaire de libérer l'espace public de ses voitures en surface en les enterrant dans le futur parking, ce qui permettra une amélioration de la qualité de vie pour les habitants de la Ville de Genève et d'offrir un nouveau souffle aux commerçants. Il rappelle encore que si ce projet échoue, il sera nécessaire d'attendre quarante ans de plus pour voir quelque chose se passer.

Une commissaire d'Ensemble à gauche déclare qu'il a été étonnant d'entendre autant d'entités différentes, ce qui a permis d'approfondir le sujet et donne une certaine responsabilité aux commissaires. Elle rappelle par ailleurs que ce projet a une longue histoire derrière lui et elle observe s'être demandé à plusieurs reprises si ce projet permettrait d'améliorer la qualité de vie des habitants. Elle ajoute être parvenue à la conviction que ce projet n'était pas pertinent puisque la Ville en tant qu'acteur public donnerait un faux signe à la population en favorisant la création d'un parking en centre-ville, ce d'autant plus que de nouveaux

parkings sont envisagés par ailleurs. Elle observe en outre que le paquet ficelé avec un acteur privé est discutable puisque le parking ne peut pas représenter un outil de régulation pour la Ville de Genève, même si cette dernière a un intérêt financier. Elle rappelle a contrario que si l'aménagement proposé n'est pas parfait – par exemple en ce qui concerne les TPG et la circulation des vélos – il serait tout de même mieux que la situation actuelle. Elle signale encore que Vevey s'est opposée à la création d'un parking central alors que Bâle a accepté une infrastructure de ce type. Elle termine en mentionnant qu'elle refusera ce projet.

Une autre commissaire d'Ensemble à gauche rappelle que la Ville de Genève a voté une urgence climatique et elle observe que Genève ne parvient pas à donner de priorité à l'un ou l'autre mode. Cela étant, elle déclare s'être posé la question des bénéfices de ce projet et s'il ne fallait pas l'accepter tout de même, s'il devait permettre de rendre le centre-ville plus supportable. Mais elle mentionne que ce projet est mal ficelé, elle déclare que ce parking sera inévitablement un aspirateur à voitures et elle pense qu'il serait naïf de penser le contraire. Elle évoque encore les habitants qui ont été entendus et qui se plaignent déjà d'un flux massif de circulation et elle ne croit pas que ce parking permettra de résoudre cette situation. Elle rappelle encore que la rue de la Rôtisserie n'a pas été prise en compte dans ce projet, ce qui est regrettable et elle déclare alors être opposée à ce projet. Elle pense qu'il serait préférable d'opter pour des parkings périphériques.

Le Parti démocrate-chrétien mentionne qu'il ne fait pas bon avoir de grands projets à Genève pour lesquels de grands acteurs sont invités, et pour lesquels des concertations sont menées. Il observe rentrer de Bordeaux et avoir constaté le fonctionnement de cette ville. Il regrette également la peur que certains nourrissent à l'égard des investisseurs. Il observe alors que le parking dont il est question est modeste, avec des vélos et des véhicules à deux roues. Il précise que le Parti démocrate-chrétien soutient ce projet depuis longtemps et il pense qu'il est possible d'être acteur. Il signale également que ce projet est intéressant pour les habitants et pour les commerces et il estime que le trafic restera important compte tenu de l'existence des grands axes et du pont du Mont-Blanc. Il déclare alors que son groupe votera ce projet.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre déclare que ce projet permettra de mettre 500 voitures en sous-sol et de piétonniser un espace assez large. Il ajoute que pour son groupe, ce parking relève d'une promesse électorale vieille de dix ans. Il pense, cela étant, qu'il n'y aura pas d'incidence pour la circulation privée puisque le même nombre de places en sous-sol sera créé que de places en surface éliminées. Il observe ensuite avoir rencontré plusieurs commerçants et il indique que tous sont en faveur de ce projet.

Il ne pense pas que de tels projets puissent plaire à tout le monde et il partage l'opinion des détracteurs qui critiquent la concentration des TPG dans la rue

d'Italie, tout comme il doute que la trémie à Gustave-Ador permette d'améliorer la fluidité du trafic. Il remarque, cela étant, que ce parking solutionne quelque peu la situation des habitants des Eaux-Vives. Il se demande, toutefois, si ce parking empirera le nombre de voitures dans le secteur. Il déclare alors qu'il acceptera ce projet.

Une commissaire du Parti socialiste déclare que son parti avait refusé ce projet il y a dix ans, et elle remarque que la seconde mouture a, quant à elle, fait l'objet d'une publicité mensongère puisque la zone piétonne qui était l'enjeu est très réduite avec un mélange des genres très varié. Elle évoque alors les multiples projets menés en parallèle, projets dont la plupart prennent en compte la problématique écologique, et elle ne comprend pas à quoi ressemblera ce coin de ville. Elle remarque encore que la perspective d'avoir des terrasses et des rues apaisées est séduisante, mais elle mentionne que ce projet revient à cacher la poussière sous le tapis. Elle rappelle aussi que ce petit parking se monte à 23 millions. Elle signale également que le projet de Vevey a été refusé et elle mentionne qu'il serait bon de faire de même à Genève. Elle rappelle encore que le climat ne tolère plus de compromis même si ce projet a des avantages. Elle déclare donc que c'est en pleine connaissance de cause qu'elle refusera ce projet.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare que ce projet semble important puisque tous les autres projets de parkings ont été refusés. Elle ajoute avoir l'impression que la piétonisation qui est envisagée est un prétexte puisque, en fin de compte, en guise de piétonisation, ce seront les camions de livraisons, les TPG, les vélos, les pompiers, etc. qui pourront passer avec les piétons et elle remarque que seuls les véhicules privés seront évacués, ce qui lui semble injuste. Elle rappelle alors que l'aspect des rues a fortement changé au cours des dernières années. Et elle observe qu'en même temps que l'on tue la circulation, c'est le commerce qui est affaibli. Elle ajoute que l'on sait depuis l'Antiquité que le commerce passe par la communication. Elle déclare alors que si elle est fâchée de l'aménagement proposé, elle votera ce projet.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle qu'il y a huit ans, proposition avait été faite de construire des places de parking sous les immeubles et il ne sait pas ce qu'il est advenu de cette proposition. Il déclare alors que de nombreux Savoyards passent par le pont du Mont-Blanc pour se rendre dans le canton de Vaud afin de ne pas payer la vignette autoroutière.

Mise au vote, la proposition PR-1305 amendée est acceptée par 8 oui (2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG) contre 7 non (4 S, 2 EàG, 1 Ve).

M^{me} Wuest annonce un rapport de minorité.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I AMENDÉE
(aménagement des espaces publics)

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 27 628 800 francs, destinés à la réalisation des espaces publics de Rive comprenant l'aménagement de rues piétonnes dont notamment les rues Pierre-Fatio, d'Aoste, Ami-Lullin, cours et rond-point de Rive, permettant ainsi la réaffectation en zone piétonne des rues du Port, du Prince, de la Tour-Maitresse, Robert-Estienne, Arducius-De-Faucigny, Petit-Senn et Louis-Duchosal, dont à déduire:

- la participation de la société Parking Clé-de-Rive SA à l'organisation du concours d'aménagement et à la réalisation des espaces publics pour un montant de 3 172 500 francs;
- la participation de l'Etat de Genève aux coûts des arrêts de transports publics pour un montant de 356 000 francs;
- la participation de l'Etat de Genève aux coûts du système de support de la ligne aérienne de contact pour un montant de 90 000 francs;
- la subvention de la Confédération en faveur de l'assainissement du bruit routier pour un montant de 14 000 francs, portant le montant total des recettes à 3 632 500 francs, soit 23 996 300 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 27 628 800 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 2 335 000 francs du crédit d'études voté le 4 juin 2014 (PR-1060 – N° PFI 102.752.05), 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 2023 à 2052.

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

Art. 5. – La présente délibération est exécutable uniquement si les deux autorisations de construire DD 110 238 et DD 110 239 sont délivrées simultanément par le département compétent et toutes deux entrées en force.

PROJET DE DÉLIBÉRATION II AMENDÉE
(assainissement des eaux du secteur de Rive)

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 58, 60 et 84 de la loi du 29 novembre 2013 modifiant la loi sur les eaux du 5 juillet 1961;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit brut de 6 481 600 francs, destinés aux travaux d'assainissement du secteur de Rive, dont à déduire:

- la participation de la société Parking Clé-de-Rive SA au coût attribuable au détournement des collecteurs dû à la construction du parking, déduction faite du montant d'une réhabilitation théorique des collecteurs concernés par le détournement, pour un montant de 645 200 francs;
- la participation des propriétaires riverains aux coûts des raccordements des biens-fonds privés au réseau public d'assainissement pour un montant de 1 226 300 francs;
- la TVA récupérable pour un montant de 340 300 francs, portant le montant total des recettes à 2 211 800 francs, soit 4 269 800 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 6 481 600 francs.

Art. 3. – La dépense nette prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter 171 800 francs d'études du crédit relatif au réseau secondaire d'assainissement, voté le 7 mars 2017 (PR-1204 – N° PFI 081.008.34), sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 40 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2023 à 2062.

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

Art. 5. – La présente délibération est exécutable uniquement si les deux autorisations de construire DD 110 238 et DD 110 239 sont délivrées simultanément par le département compétent et toutes deux entrées en force.

PROJET DE DÉLIBÉRATION III AMENDÉE *(opérations foncières)*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e), k) et t), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984; vu les articles 4, 13 et 16 de la LDPU, loi sur le domaine public, vu l'article 779, alinéa 3 du Code civil;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et la société Parking Clé-de-Rive SA, en vue de l'octroi à cette dernière d'un droit de superficie distinct et permanent (DDP) dont l'assiette sera définie sur la base de l'autorisation de construire DD 110 238 en force, s'exerçant sous les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador en vue de la construction d'un parking souterrain;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et la société Parking Clé-de-Rive SA en vue de la demande de dépôt par le Conseil d'Etat devant le Grand Conseil d'un projet de loi octroyant une concession d'utilisation du domaine public à la Ville de Genève, l'immatriculation des parcelles et la constitution de droits réels sur les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador, ainsi que l'épuration des servitudes inscrites au Registre foncier sous DI19/27 du 9.08.1911 et DI44/124 du 14.07.1915, grevant la parcelle domaine public immatriculé 2984 sise quai du Général-Guisan;

vu l'accord de principe intervenu entre le Conseil administratif et la société Parking Clé-de-Rive SA, en vue de l'acquisition par la Ville de Genève d'une part du capital-actions de ladite société afin que la Ville de Genève puisse siéger au conseil d'administration de cette dernière,

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 20 000 francs destiné à l'achat d'actions de la société Parking Clé-de-Rive SA, permettant ainsi à la Ville de Genève de siéger au conseil d'administration de ladite société.

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 20 000 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 financier.

Art. 4. – Le Conseil municipal autorise le Conseil administratif à constituer un droit de superficie distinct et permanent (DDP), en faveur de la société Parking Clé-de-Rive SA, grevant les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador, DDP dont l'assiette sera définie sur la base de l'autorisation de construire DD 110 238 en force.

Art. 5. – Le Conseil municipal charge le Conseil administratif de demander au Conseil d'Etat de déposer auprès du Grand Conseil un projet de loi approuvant l'octroi d'une concession d'utilisation du domaine public grevant en charge les parcelles 7151, 7160, 7166, 7178 et 2984 de la commune de Genève, section Cité, propriétés du domaine public communal, sises rue Pierre-Fatio, rue du Rhône, quai du Général-Guisan et quai Gustave-Ador, en faveur de la Ville de Genève permettant l'immatriculation des susdites parcelles et la constitution de tous les droits réels nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du parking ainsi que l'épuration des servitudes inscrites au Registre foncier sous DI19/27 du 9.08.1911 et DI44/124 du 14.07.1915, grevant en charge la parcelle domaine public immatriculé 2984 sise quai du Général-Guisan après obtention de l'accord des bénéficiaires.

Art. 6. – L'opération ayant un caractère d'utilité publique, le Conseil administratif est chargé de demander au Conseil d'Etat l'exonération des droits d'enregistrement et des émoluments du Registre foncier.

Art. 7. – Le Conseil administratif est chargé de signer tous les actes authentiques relatifs à cette opération.

Art. 8. – La présente délibération est exécutable uniquement si les deux autorisations de construire DD 110 238 et DD 110 239 sont délivrées simultanément par le département compétent et toutes deux entrées en force.

17 octobre 2019

B. Rapport de minorité de M^{me} Delphine Wuest.

En commission, le consensus fut assez général: nous avons tous envie et besoin de rues piétonnes. Le point sur lequel les avis divergeaient est le suivant: faut-il le faire «à n'importe quel prix?».

La majorité des personnes auditionnées nous ont dit que nous n'avions pas le choix: pour avoir la zone piétonne, il fallait accepter le parking, l'une ne pouvant être concrétisée sans l'autre. Ils ajoutaient ensuite «oui, ce parking-là n'est pas forcément idéal, ni bien pensé, ni techniquement pratique». Malheureusement, il n'y a pas d'alternative, nous ont-ils tous répété. Pourtant, et alors que la Ville de Genève a officiellement décrété l'urgence climatique, des alternatives, il y en a!

Mais pourquoi le projet est-il mauvais?

Zone piétonne ou à priorité piétonne?

La proposition PR-1305 parle de zones à priorité piétonne, cet ajout «à priorité» n'est pas anodin car il enlève tout simplement le caractère légal (et donc contraignant) au terme «zone piétonne». Et pour cause, la zone concernée ne peut être entièrement piétonne car la grande majorité des 33 000 m² promis seront également ouverts au trafic: de nombreux bus et trams, des livraisons, ainsi que celui de tous les automobilistes qui ont accès à l'un des parkings privés qui se trouvent dans la zone (dans la cour de l'Ecole de culture générale (ECG) Ella-Maillart (anciennement collège De-Candolle), sous l'école primaire Ferdinand-Hodler, dans la rue Ami-Lullin, sous les Halles de Rive, etc.). Au final, la seule rue vraiment piétonnisée serait la rue Pierre-Fatio transformée en place. Il est vrai que lorsque nous avons relevé que nous trouvions cher de payer par un parking de 500 places une seule rue piétonne, le magistrat nous a rappelé qu'il y en avait d'autres, notamment les rues du Port, du Prince, de la Tour-Maîtresse, d'Aoste, toutes ces rues étant déjà semi-piétonnes car elles sont bouchées par une chaîne à leur débouché sur la rue de Rive. La rue de Rive est elle-même déjà considérée comme une rue piétonne selon la proposition PR-1305: en effet, elle n'est pas ouverte à la circulation et est réservée uniquement aux Transports publics genevois (TPG) et aux livraisons. Demandez seulement aux enfants qui vont à pied à l'école Ferdinand-Hodler ce qu'ils en pensent.

Si le parking est accepté par le Conseil municipal, nous créerons un précédent: il ne sera dès lors plus possible de fermer une rue sans avoir l'obligation de creuser un parking souterrain. En effet, ici le rapport est disproportionné entre le nombre de mètres carrés piétons proposés et les places de parking créées. A noter

que dans les mètres carrés piétons évoqués sont comptabilisés ceux des trottoirs! Ne pas oublier non plus que là où on enlève des places de parking, il n'y aura majoritairement pas de zone piétonne, comme sur le boulevard Helvétique qui supprime ses places pour devenir une autoroute urbaine.

Pourquoi ne pas fermer également les rues du Vieux-Collège, de la Rôtisserie, Verdaine et de la Pélisserie? M. Pagani nous a, lui, expliqué ne pas avoir fermé ces rues pour éviter de longs recours juridiques, menace orchestrée par un seul et unique commerçant. De son côté, la présidente de la Fédération du commerce genevois (FCG) nous a dit être ouverte à cette proposition: en effet, les commerçants évoluent avec leur temps et s'ils souffrent, c'est surtout en raison des loyers élevés et de l'explosion du commerce en ligne.

Pas d'alternative, vraiment?

Concernant le parking, des alternatives ont été évoquées par les commissaires: pourquoi ne pas agrandir celui de Genève Plage, ou celui du Mont-Blanc? Si les auditionné-e-s nous ont concédé que l'idée était séduisante – propositions plus simples techniquement et moins chères financièrement – ils nous ont également rappelé que le parking Toledo (projet d'agrandissement du parking du Mont-Blanc) avait déjà été refusé par le peuple. Le message, répété par différents groupes auditionnés, était clair: il aurait mieux valu ne pas refuser un meilleur parking il y a dix ans, car si le projet Clé-de-Rive est certes un mauvais projet, c'est désormais la seule option envisageable. Pourtant, nous avons d'autres exemples de projets que le peuple a refusés plusieurs fois, même quand on lui répétait qu'il n'y avait pas de plan B; on pourrait, par exemple, évoquer le Musée d'art et d'histoire (MAH).

Aspects techniques peu rassurants

Tous les commissaires de la commission de l'aménagement et de l'environnement, même ceux qui ont voté favorablement à cette proposition PR-1305, s'accordent sur le fait que les aspects techniques du projet sont inquiétants. A chaque fois que l'un-e d'entre nous a posé des questions précises ou techniques, les auditionné-e-s ayant des compétences professionnelles ciblées (TPG, membres du département des constructions et de l'aménagement, etc.) nous ont toujours répondu vaguement et rassurés fortement «ça va aller! ça va passer, ne vous inquiétez pas!». Et lorsque nous souhaitions creuser et demandions des précisions concrètes, on nous a répondu «bon, nous vous concédons que ce point doit encore trouver solution, c'est vrai, mais on nous a dit que ça irait», et surtout encore et toujours: «aucun projet n'est parfait; c'est sûr qu'il pourrait être perfectible, mais cela fait douze ans que nous attendons, on ne va pas encore tergiverser pendant

des années!». Sur ces questions concrètes, seul-e-s les habitant-e-s, auditionnés également, ont partagé nos inquiétudes, eux qui connaissent ce quartier pour le pratiquer quotidiennement.

TPG

Aux questions comme «pouvez-vous nous dire concrètement comment tiendront sur la rue d'Italie deux voies de bus dans chaque sens (les bus devant pouvoir, pour une partie d'entre eux, stationner longtemps, les autres doivent pouvoir passer à côté), ainsi qu'une bande verte pour y implanter des arbres et une piste cyclable bidirectionnelle, si vous comptez également élargir les trottoirs?» ou encore «comment les bus de campagne (à volets et en trois parties) peuvent-ils tourner à angle droit pour passer de la rue du Rhône à la rue d'Italie ou de la rue du Vieux-Collège à la rue d'Italie?», on nous a répondu: «nous avons le temps de voir venir» ou encore «nous avons un super logiciel qui nous dit que ça passe».

TCS

Le directeur du Touring Club Suisse-section Genève, auditionné, s'est montré inquiet sur la question de la fluidité et sur les reports de trafic sur les rues du Marché, boulevard Jaques-Dalcroze, boulevard Helvétique et quai Gustave-Ador; par ailleurs, l'accès au parking par la rue de la Scie ne semblait pas enchanter le directeur du TCS, qui le trouve trop alambiqué.

Habitants

Les habitants, auditionnés à leur demande, nous ont parlé de leurs remarques, nombreuses, sur ce projet. Sur tous les problèmes qu'ils ont soulevés, M. Pagani rappelle les avoir écoutés puisque la butte prévue initialement (qui bouchait la vue) a été éliminée du projet. Était-ce vraiment le souci le plus important? La question mérite d'être posée. Il a aussi été rappelé que les habitants (des quartiers Vieille-Ville et Eaux-Vives) auront droit à 100 places dans le parking. Mais ces habitants se bousculeront-ils pour une place à 300 francs par mois alors que le macaron coûte aujourd'hui 240 francs par an? Les habitants de la Vieille-Ville ont eu un regard très critique sur le projet: inquiets sur les reports de trafic sur des rues déjà très chargées, sur le déplacement d'un hub¹ de transports publics dans un espace restreint et où passent de nombreux enfants et jeunes en raison de sa proximité avec une école primaire (Ferdinand-Hodler), un collège (Calvin) et l'ECG (Ella-Maillard).

¹ Un hub est un point de correspondance multimodal qui concentre un grand nombre de lignes de bus et de trams.

Les habitants des Eaux-Vives, également auditionnés à leur demande, nous ont confié voir d'un très mauvais œil la construction d'un parking qui les priverait de nombreuses places bleues dans leur quartier, notant au passage que les Eaux-Vives ont le ratio «nombre de places par macaron» le plus bas de toute la commune. Ce ratio diminuerait encore puisque la Fondation des parkings a assuré la commission ne pas avoir prévu de supprimer des macarons dans le quartier en cas de construction du parking, rendant encore plus difficile pour les habitants la recherche d'une place. Par ailleurs, les habitants subiront également un surcroît de trafic de transit: ceux qui iront directement au parking de Rive et ceux qui chercheront toujours une place – plus rare encore – dans le quartier pour se garer.

Convention publique/privée

La légalité de cette convention pose également problème. Comment la Ville de Genève a-t-elle pu se lier avec un privé sur une convention qui lui interdirait toute création de zone piétonne pour le cas où le parking ne se ferait pas?

Lors de son audition M. Kaufmann, professeur de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et directeur du Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), nous a dit ne pas avoir d'avis tranché sur la question de construire ou non un parking au centre-ville, ajoutant que de nouveaux parkings seraient avant tout nécessaires en France voisine afin de retenir les véhicules le plus en amont possible. En revanche, il nous a répété à plusieurs reprises l'importance de garder la gestion d'un tel parking en mains publiques et non de le livrer à un privé. En effet, selon lui le choix des tarifs et l'accès aux différents publics visés relèvent d'un choix de politique publique et c'est en réfléchissant aux différentes options et en faisant les bons choix que ce parking permettra effectivement de fluidifier la mobilité au centre ou au contraire empirera la situation, permettra une diminution du trafic en opérant une sélection en lien avec le pouvoir d'achat des usagers ou de manière plus démocratique; à titre de démonstration, il nous a présenté deux exemples de gestions de parkings très différentes menées à Zurich et à Berne. Si le parking était géré par l'administration publique, les pouvoirs publics pourraient – par exemple – décider de réserver un étage «zone bleue» souterraine à destination des résidents, donc accessible au tarif macaron.

La magistrate en charge des finances a fait en sorte que la Ville s'en sorte gagnante au moins financièrement, en négociant un pourcentage sur le chiffre d'affaires et non sur le bénéfice. Le parking devrait donc rapporter 169 millions de francs sur 65 ans. Cela peut sembler énorme, mais ramené à une rente annuelle, on obtient 2,6 millions de francs par an en moyenne, chiffre auquel il faut déduire le manque à gagner de la Ville sur les parkings en surface (les 500 places éliminées en zone blanche et remplacées par celles en sous-sol), estimé à 1,25 million de pertes par an selon la Fondation des parkings. Il faut

également ajouter que le pourcentage sur le chiffre d'affaires de la SA Clé-de-Rive est progressif, la Ville de Genève sera donc déficitaire sur les trente premières années: en effet, sur la première année, la rente que devrait verser la SA Clé-de-Rive est estimée par la Ville de Genève à 70 000 francs puis augmente progressivement pour atteindre 2 millions à l'an vingt et 5 millions à l'an soixante-cinq. Ces chiffres sont des hypothèses et ne doivent bien entendu être pris qu'au conditionnel, la SA Clé-de-Rive ne pouvant évidemment pas nous certifier combien ils gagneront à l'avenir, ils n'ont d'ailleurs pas souhaité nous transmettre leur business plan sur lequel ces hypothèses portent comme le demandaient les commissaires pour information.

Occupation: un parking supplémentaire est-il vraiment nécessaire?

Répondant à une question sur le risque de sous-occupation du parking, dû notamment aux changements de mobilité et à l'urgence climatique actuelle, M^{me} Salerno nous a dit qu'il sera toujours possible de transformer le parking en locaux s'il est sous-utilisé: ferme de champignons ou locaux de répétitions pour jeunes groupes de musique...

Par ailleurs, les parkings alentour ne sont jamais pleins, comme l'ont dit aux commissaires les habitants de la Vieille-Ville et des Eaux-Vives, qui ont procédé à des relevés ponctuels sur des jours et heures divers, les délégués de l'Association transports et environnement (ATE) auditionnés, et la Fondation des parkings.

Si l'on ne tient compte que des parkings qui se trouvent à proximité de la rue Pierre-Fatio (parking Terrassière/Villereuse, parking Saint-Antoine, parking du Mont-Blanc, parking de Rive, parking des Eaux-Vives), et que l'on additionne leurs places disponibles, la moyenne des places non utilisées varie entre 500 et 700 places par jour, selon les relevés de l'ATE. De quoi compenser les places à supprimer en surface sans même avoir besoin de creuser.

Les représentants de la Fondation des parkings, après nous avoir informés sur la baisse de fréquentation générale de ces dernières années, nous ont expliqué comment se calcule le taux d'occupation d'un parking: prenant le chiffre d'occupation le plus élevé de chaque jour, ils éliminent les quinze jours les plus pleins (correspondant aux fêtes de fin d'année, notamment) et prennent celui du seizième jour le plus occupé comme moyenne. C'est ainsi que le parking de Saint-Antoine a une occupation de 94%: semblant plein, il l'est rarement comme l'attestent les panneaux indiquant le nombre de places libres par parking installés dans les rues. Le parking du Mont-Blanc est lui de plus en plus vide, à tel point que la Fondation des parkings a décidé – comme dans un certain nombre d'autres parkings – de convertir une partie de leurs places en places XXL faute d'utilisateurs. Enfin, un nouveau parking s'est ouvert au public: anciennement réservé au personnel des Hôpitaux universitaires de Genève (HUG), le parking de Cluse offre désormais 180 nouvelles places.

D'autre part, M. Pagani n'a pas intégré à ce projet la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), loi entrée en vigueur en juillet 2016. Auditionnés, les représentants de l'ATE et d'Actif Trafic nous ont fait remarquer – à juste titre – que la loi sur la compensation n'était pas respectée sur la proposition PR-1305: le site se trouvant en zone d'hyper-centre, la loi prévoit une dérogation de 20% sur les compensations, pour 500 places en sous-sol, il faudrait en supprimer 650 en surface; ou n'en construire que 400 en sous-sol, si on maintient une suppression de 500 places en surface.

Evaluer avant de creuser

Nous sommes à la veille de grands changements liés à la mobilité en Ville de Genève avec l'arrivée de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA). Par ailleurs, deux nouveaux parkings souterrains sont en train de voir le jour à la gare des Eaux-Vives (700 places) et à la gare de Chêne-Bourg (500 places).

Ces nouveaux moyens mis en place doivent d'abord être évalués avant de décider ou non de la construction d'un nouveau parking.

Conclusion

Nous l'avons entendu au fil des 18 auditions, ce projet est au mieux «pas le meilleur», au pire «une catastrophe annoncée», les défenseurs les plus zélés du parking admettant eux-mêmes qu'il reste des points d'interrogation et que le projet n'est pas idéal mais que c'est la seule solution pour piétonniser.

Construire un parking supplémentaire en plein centre-ville va à l'encontre de la politique du centre-ville du futur. Le changement climatique nécessite des mesures fortes et des changements radicaux, notamment dans notre manière de vivre et nos déplacements. La mobilité douce ne peut aujourd'hui plus être un choix mais est une nécessité.

D'ailleurs la LMCE, largement soutenue par la population, le confirme.

Nous, la minorité des commissaires à avoir refusé la proposition PR-1305, nous disons qu'une piétonisation est possible et réaliste sans avoir besoin de creuser un parking, c'est pourquoi nous avons vivement refusé cette proposition et vous conseillons de faire de même en votant non à la proposition PR-1305.

Annexes:

- présentation faite par les services, documents transmis par les auditionnés
- convention entre la Ville de Genève et la société Parking Clé-de-Rive SA