

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 20 juin 2018 de M<sup>mes</sup> et MM. Eric Bertinat, Patricia Richard, Pierre Scherb, Daniel Sormanni et Hélène Ecuyer: «Gare de Cornavin: pour une piétonisation intégrant les conséquences d'une dérivation du trafic individuel motorisé».**

**Rapport de M. Ulrich Jotterand.**

La motion M-1366 a été renvoyée par le Conseil municipal le 17 avril 2019 à la commission de l'aménagement et de l'environnement. La commission l'a traitée sous la présidence de M. Eric Bertinat lors des séances des 3 et 17 septembre, 29 octobre et 5 novembre 2019. Le rapporteur remercie M. Christophe Vuilleumier pour la qualité des notes de séance.

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- que le pôle de Cornavin constitue l'interface de transport collectif majeure du canton;
- la nécessité d'adapter les infrastructures ferroviaires pour accroître la capacité de la gare de Cornavin;
- l'ajout de deux nouvelles voies ferrées à l'horizon 2031;
- l'augmentation attendue du nombre de voyageurs transitant par Cornavin;
- que 100 000 voyageurs par jour sont attendus en 2031 à Cornavin, soit le double d'aujourd'hui;
- que cette croissance du nombre de passagers implique l'adaptation de l'espace public environnant Cornavin;
- la vétusté et le manque d'attrait des itinéraires piétonniers aux alentours de la gare;
- la volonté, conformément au plan directeur cantonal, d'optimiser les espaces publics autour de la gare et l'accessibilité aux piétons;
- que le projet lauréat du mandat d'études parallèles pour l'espace public autour de la future gare souterraine de Cornavin prévoit que le trafic motorisé individuel ne pourra plus transiter par les axes routiers nord et sud qui longent la gare;
- le report des flux motorisés sur d'autres axes routiers de la commune, notamment sur les quais;

- l’absence d’études relatives aux conséquences de ce report du trafic motorisé;
- les conséquences sur les habitants et sur l’activité économique de la dérivation des flux de circulation empruntant actuellement la place de Cornavin et la place de Montbrillant;
- les risques d’une détérioration de l’accessibilité de la rade aux touristes;
- la situation délicate du commerce de détail en Suisse et à Genève;
- les risques d’un transfèrement de clientèle de certains commerces vers la périphérie ou la France voisine;
- la nécessité d’anticiper et d’évaluer les conséquences sur le territoire communal de la fermeture à la circulation individuelle d’axes de circulation longeant la gare de Cornavin,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de présenter un rapport quant aux conséquences de la fermeture des axes routiers nord et sud longeant la gare de Cornavin, notamment sur la question du report des flux de circulation sur d’autres axes communaux et leurs effets sur la population, l’activité économique et le tourisme.

### **Séance du 3 septembre 2019**

Le président propose l’audition de M. Pagani sur cette motion. Une commissaire remarque que les motionnaires doivent d’abord venir présenter leur motion. Le président acquiesce, mais il remarque que la plupart sont membres de la commission.

### **Séance du 17 septembre 2019**

*Audition de M. Xavier de Rivaz, adjoint de direction au Service d’urbanisme (URB)*

M. de Rivaz prend la parole et rappelle qu’en raison de l’augmentation du nombre de passagers fréquentant la gare, l’objectif est de clarifier les flux. Il a déjà fait une présentation sur ce sujet dans le cadre de la motion M-832. Il évoque alors les deux motions et rappelle la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui vise à créer une moyenne ceinture reliée à des pénétrantes multimodales et permettant de rejoindre les centres urbains. Cette loi doit être mise en œuvre en plusieurs étapes, avec les Pâquis dans un premier temps. Des actions sur le transit vont donc être opérées à Cornavin et aux Charmilles avec un aménagement à l’avenue Wendt et un retour sur la rue Voltaire. La place de Cornavin sera fermée dans un premier temps du côté de la rue de Lausanne, puis de l’autre par la suite. L’accessibilité à la gare sera modifiée mais pas complètement supprimée. James-Fazy sera dédié au trafic individuel alors que les Terreaux-du-Temple

seront dédiés au tram. La totalité des accès au parking sera maintenue du côté de la rue des Alpes, qui sera alors placée en double sens. La totalité des véhicules de livraison auront accès à la place. La LMCE conduit à une diminution du trafic individuel au centre-ville, et les taxis et les véhicules de livraison auront accès plus facilement à la gare. Des places leur seront réservées dans le parking de Cornavin. Les commerces de la place auront également un bénéfice très net, avec le développement de terrasses.

M. de Rivaz en vient à la motion M-1366 et déclare que les circuits de tram seront réorganisés, permettant à l'église Notre-Dame de gagner un peu d'espace. Les couloirs de bus seront également réorganisés, avec une simplification des arrêts des Transports publics genevois (TPG), concentrés sur la place de Cornavin. Les vélos doivent pouvoir accéder et traverser le site de Cornavin, raison pour laquelle une vélostation est prévue, au niveau -1 du parking. L'un des objectifs est de redonner de la qualité aux passages sous les voies de chemin de fer. Les piétons seront décalés dans le passage des Alpes afin de donner plus d'espace aux vélos. Quant au passage de Montbrillant, il sera essentiellement dédié aux trams. Des aménagements spécifiques pour les vélos seront prévus dans le passage de la Servette. L'ensemble de la place sera accessible aux vélos. Cornavin constituera un nœud important des circulations pour les vélos, via notamment le pont de la Coulouvrenière et Chantepoulet. Les vélos passeront donc de préférence par le passage des Alpes et la Servette sans les privilégier dans le passage des Grottes. La Task Force Vélo, dans laquelle siège la Ville, a entamé un processus de concertation avec les diverses associations. La planification est aussi largement dépendante du chantier de la gare.

### *Questions et réponses*

Le président observe que les questions sont nombreuses et se demande s'il ne faut pas renvoyer la suite de ce dossier à une séance ultérieure. Après un échange d'arguments entre commissaires, le président propose de consacrer l'ensemble d'une prochaine séance à ce sujet. M. de Rivaz en prend note et déclare qu'il se rendra disponible.

Une commissaire rappelle que dans l'étude des projets de délibération sur les vélos, il avait été question de l'audition de la Task Force, et elle remarque que la commission était alors intéressée de l'entendre. M. de Rivaz remarque qu'il pourrait être intéressant d'inviter M. Sébastien Alphonse, adjoint de direction au Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM).

Un commissaire regrette qu'il ne soit pas question des piétons dans cette motion. M. de Rivaz répond qu'aménager le pôle de Cornavin doit permettre aux piétons de se déplacer plus facilement. Il observe que les espaces dédiés aux piétons vont doubler.

## **Séance du 29 octobre 2019**

*Audition de M. Thierry Messenger, directeur à l'Office cantonal des transports (OCT), de M<sup>me</sup> Séverine Brun, ingénieure à la Direction régionale Lac-Rhône (OCT), et de M. Xavier de Rivaz, adjoint de direction au Service d'urbanisme*

M. Messenger prend la parole et déclare que ce projet est travaillé en étroite collaboration entre la Ville de Genève et le Canton. Dans les années soixante existait une rotonde devant la gare avec très peu de circulation. Cet espace a ensuite évolué au profit des voitures dans les années 1970-1980 avant que le tram ne reprenne de l'importance. L'espace autour de la gare est donc en perpétuelle évolution et le projet actuel est une étape supplémentaire de l'adaptation du domaine public vis-à-vis des besoins.

M<sup>me</sup> Brun remarque que l'espace public actuel est complètement saturé de voitures, de taxis, de vélos et de véhicules de livraison et il est nécessaire de libérer de la place. Des comptages ont été réalisés en début d'année, entre 16 et 19 h. Il est question de 45 000 usagers des TPG et 6500 usagers en voitures dans un lieu de transbordement très important. Il est encore question de 50 000 flux piétons entre 16 et 19 h. La gare a été rénovée en 2014 et elle est suffisamment attrayante pour que des piétons y passent sans utiliser pour autant les trains. L'enjeu est donc de redonner de l'espace aux usagers. Demain, l'interface verra quelque 100 000 piétons. En outre il n'y a pas d'accident pour le moment, malgré l'impression de chaos, mais ce qui fonctionne pour le moment ne sera plus possible à l'avenir. Elle explique ensuite que le mandat d'études parallèles a visé une simplification et une unification des espaces publics, en fermant la place de Cornavin et la place de Montbrillant ainsi qu'en réorganisant le parking. Les automobilistes qui transitent entre la rive gauche et la rive droite via Cornavin pourront à l'avenir passer par la moyenne ceinture qui apaisera le pôle de Cornavin et garantira l'accessibilité entre les deux rives. La pression du trafic de transit sera dès lors supprimée et facilitera l'accès au pôle de tous les modes de transport. Il sera possible d'accéder au parking Cornavin par la rue des Alpes et la rue du Grand-Pré. Dans une première étape, entre 2019 et 2021, la trémie de sortie en direction du centre-ville sera fermée, et la rue des Alpes mise en double sens partiel. Dans une deuxième étape entre 2021 et 2023, la place de Cornavin sera ensuite complètement fermée. Des comptages ont été réalisés afin d'avoir les chiffres les plus justes possible dans le but de pouvoir construire l'espace public. Les flux sur la rue de Lausanne ont ainsi été comptabilisés, et il est question en l'occurrence de 50% de trafic de transit. Il est donc légitime de reporter ce trafic sur la moyenne ceinture. Pour la rue de Montbrillant, 45% du trafic est en transit. Cette analyse des flux a permis de travailler sur les coupures et les reports qui allaient être générés. Une partie des flux sera reportée sur les quais et la moyenne ceinture; l'hypothèse est évidemment pessimiste puisque aucun report modal n'a été pris en compte, en particulier avec la mise en service du Léman Express.

Elle rappelle alors que la loi porte sur l'ensemble de la moyenne ceinture. Si les itinéraires pour accéder au parking sont un peu rallongés, ils seront par ailleurs fluidifiés. La ligne 15 sera simplifiée autour de la basilique avec son déplacement au sud de l'édifice, la rue des Terreaux-du-Temple sera en double sens pour les trams et la mobilité douce. Cette modification permettra d'optimiser la vitesse commerciale. Les lignes seront en outre plus facilement évolutives en fonction du développement de l'agglomération. L'objectif est de parvenir à finaliser ces projets avant le commencement des travaux de la gare de Cornavin.

### *Questions et réponses*

Un commissaire remarque que la place de Cornavin est un point de rencontre mais également un lieu de transit dans les explications qui viennent d'être données, et il comprend mal le concept. M<sup>me</sup> Brun répond que les gares de demain proposent les deux aspects. Les gares génèrent des lieux de vie. M. Messenger ajoute que c'est le premier pôle d'échange du canton. Le commissaire demande s'il y a des bouchons sur la rue de Cornavin. M. Messenger répond par la négative. En revanche, des colonnes de taxis remontent jusqu'à la rue des Alpes. Une station de taxis sera réalisée au niveau -1 du parking. Le commissaire remarque qu'il serait possible de placer les taxis à Montbrillant. M. Messenger répond que cette option n'est pas possible en raison des futures émergences de la gare souterraine. Le commissaire remarque qu'emprunter le pont de la Coulouvrenière nécessitera de passer par la rue de Lyon. M. Messenger remarque que la mobilité dans l'agglomération doit évoluer pour se faire majoritairement en transport public et en mobilité douce surtout aux heures de pointe. Cela facilitera la circulation du trafic résiduel individuel et celui des professionnels, qui sont impactés pour le moment économiquement par les bouchons. M<sup>me</sup> Brun déclare qu'en venant de la Coulouvrenière, il sera possible de passer par James-Fazy, puis de redescendre par Chantepoulet pour se rendre à la rue des Alpes.

Une commissaire remarque que les piétons sont les plus mal lotis et elle observe que l'idée des nouvelles gares est de garder les gens le plus longtemps possible dans leur périmètre afin qu'ils fréquentent les commerces. Dès lors comment gérer les différents flux? Comment sera gérée l'arrivée du Léman Express qui risque d'amener plus de passagers encore, avec ces nouveaux projets? M<sup>me</sup> Brun répond que les gens que l'on cherche à retenir à Cornavin sont ceux qui arrivent en train ou qui repartent. Ce sont les gens de la ville qui passent par la gare de Cornavin sans prendre le train qu'il faut éloigner de la gare. Le stationnement n'a plus rien à faire en surface. Le potentiel de requalification de la place est très important. La réflexion porte sur une traversée de la place cyclable en site propre afin d'éviter de recréer des zones de conflit. Le potentiel d'espace à vivre est important. M. de Rivaz mentionne que c'est une grande place qui fait 170 par 70 m. Mais compte tenu de l'intensification de la desserte des transports

collectifs, l'espace est tout de même compté. Cette gare dessert toute la ville et connaît logiquement une très forte intensité. Et s'il y a des commerces, c'est en raison de la présence du train. Il faut maintenant donner de la qualité à ce pôle urbain. M. Messenger signale que les détails du chantier ferroviaire ne sont pas encore connus. Mais l'extension se fera depuis la partie nord de la gare. Les travaux démarreront en 2024; et si le schéma envisagé est alors existant, il sera plus facile de gérer les flux pendant les travaux. La commissaire demande si les places de parking vélos sont suffisantes. Elle rappelle par ailleurs que le département de M. Barazzone entendait piétonner les Pâquis et les Eaux-Vives. Comment harmoniser tous ces projets? M<sup>me</sup> Brun remarque que le potentiel de places vélos sera de 3000, entre le sud et le nord de la gare. M. de Rivaz mentionne qu'il est prévu de créer 900 places vélos dans le parking Cornavin au niveau -1.

Une commissaire remarque qu'il est question de faire passer les vélos en site propre sur la place. Pour M. Messenger, la traversée d'est en ouest est la plus problématique, mais les modalités restent à discuter. M<sup>me</sup> Brun signale que le tunnel des Alpes prévoit un accès cyclable dans les deux sens.

Le président remarque que le trafic sera donc renvoyé sur le quai du Général-Guisan. M<sup>me</sup> Brun acquiesce. Le trafic sera fluidifié grâce aux modifications des signalisations lumineuses, des marquages et des voies de circulation. M. de Rivaz déclare qu'il sera nécessaire d'éviter les conflits entre les cyclistes et le tram. Par conséquent, il faudra organiser ces traversées. Il y a un potentiel dans le passage des Grottes et des sites propres seront installés sur Chantepoulet et la Servette.

Une commissaire demande si le parking de Cornavin va passer en gestion publique, ce qui pourrait impliquer une gratuité des places pour les vélos selon la politique voulue. Elle ajoute que passer par les rampes de voiture à vélo sera compliqué. M<sup>me</sup> Brun répond qu'une rampe sera dédiée à la mobilité douce et la réflexion portera également sur les ascenseurs. M. Messenger signale qu'un parking public n'est pas synonyme de gratuité. Les discussions ne sont pas encore entamées au sujet du statut de ce parking. M. de Rivaz précise que la politique tarifaire sera corrélée avec le montant du loyer que la Ville fixera à ce parking et cette question est donc en partie entre les mains du Conseil municipal. La commissaire remercie pour la présentation qui démontre qu'il y a bien plus de piétons que de voitures (10 fois plus) autour de Cornavin. Elle se demande comment les autorités pensent faire pour s'assurer que les ayants droit seront les seuls utilisateurs. M<sup>me</sup> Brun répond qu'il sera très compliqué de traverser les quartiers en voiture. Continuer à passer par ces rues impliquera une dépense de temps conséquente. M. Messenger rappelle que le Léman Express permettra de modifier les usages, et le trajet Versoix-Champel se fera en train. Il faut bien prendre en compte les possibilités de ce nouveau réseau ferroviaire, plus intéressant que la voiture.

Une commissaire demande si l'aménagement des quais et de la moyenne ceinture sera revu. M<sup>me</sup> Brun répond que deux voies seront placées en sortie de ville. Des «tourner à gauche» seront en outre supprimés. Un système de contrôle d'accès à Albert-Thomas avec des capteurs permettra de réguler la circulation. La commissaire demande ce qu'il en sera de la végétalisation sur la place de Cornavin. M<sup>me</sup> Brun répond que tout ce qui peut être planté en pleine terre l'est, autour de la basilique. M. de Rivaz indique que des arbres seront maintenus sur le côté nord de la gare. Il serait pertinent de planter de grands arbres majeurs en pleine terre. Des arbres d'alignement seront plantés dans la rue des Alpes ainsi que dans la rue de Montbrillant. Des arbres de bac seront par ailleurs installés autour de la place, vers la rue des Gares ainsi que le long de Montbrillant.

Le président évoque le trafic venant de la Servette. Comment sera-t-il reporté ou même absorbé? M<sup>me</sup> Brun répond que la signalisation lumineuse sera reprogrammée. L'insertion du bus en site propre entre Vernier et Genève est attendue et permettra de faire du report modal. Le président demande comment les gens feront pour aller en direction de Lausanne depuis Chantepoulet. M<sup>me</sup> Brun répond qu'il sera nécessaire de passer par Ami-Lévrier puis Adhémar-Fabri comme actuellement; 25% des charges passent actuellement par les Pâquis pour se rendre sur Chantepoulet. Le président demande ce qu'il en sera pour les personnes venant de Meyrin. M. Messenger répond qu'il leur faudra prendre la moyenne ceinture. Le président déclare que les habitants de Saint-Jean devront donc remonter la rue Hoffmann. M<sup>me</sup> Brun acquiesce.

Un commissaire rappelle qu'il y a des projets d'embellissement de la rade et il se demande comment articuler ces projets avec une intensification du trafic. M<sup>me</sup> Brun répond qu'il est nécessaire de réguler les flux pour fluidifier le trafic. Les traversées piétonnes seront coordonnées et les traversées cyclables seront organisées différemment. Le commissaire déclare avoir été frappé par le nombre de projets de pistes cyclables sur la rive gauche par rapport à la rive droite. M. Messenger répond qu'il y a la réalisation du U lacustre ainsi que la passerelle piétonne parallèle au pont du Mont-Blanc qui sont prévues. Il ajoute que des trajets pour la mobilité douce sont également prévus sur les deux rives. M. de Rivaz rappelle également le projet du parking Clé-de-Rive sur la rive gauche qui permettra de créer des zones piétonnes. Il n'y a pas une seule ville où des zones piétonnes ont été créées sans une compensation sous la forme de parkings souterrains. Le commissaire observe qu'il n'y a aucune garantie pour l'accessibilité de la mobilité douce aux quartiers comme Châtelaine. M. Messenger signale qu'il y a actuellement une modification de la loi pour permettre d'assouplir les règles de compensation. Le référendum qui a été lancé risque de retarder de nombreux projets de mobilité douce. Le commissaire demande ce qu'il en sera des flux de piétons un peu plus loin que Cornavin et relève que la cohabitation entre les vélos et les piétons sur les trottoirs est problématique. M<sup>me</sup> Brun répond qu'un site

propre sera créé sur la place de Cornavin. Des réaménagements seront possibles, comme à la Servette qui accueillera des sites propres pour les vélos. Le mail entre les rues du Mont-Blanc et Chantepoulet pourra être requalifié. Des sites propres seront également créés aux Terreaux-du-Temple ainsi qu'à James-Fazy. L'évolution du trafic sera monitorée.

Une commissaire se demande si des mesures d'accompagnement sont envisagées pour la moyenne ceinture afin de diminuer le bruit. M. Messenger répond que les procédures usuelles en matière de construction seront respectées pour les projets, notamment sous l'angle de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Pour les futurs projets de construction, M<sup>me</sup> Brun précise que la question du bruit prendra en compte sa source. M. Messenger observe que la carte originale de la moyenne ceinture prévoyait un système plus compliqué. Et les choix réalisés l'ont été en faveur des habitants de ces périmètres. La commissaire s'interroge sur le calendrier des opérations. M. Messenger répond que deux étapes sont prévues, la première – la petite ceinture – sera suivie en 2023 par la concrétisation de la moyenne ceinture. M. de Rivaz rappelle qu'un premier crédit d'étude a été voté en 2018 pour les études de faisabilité autour du site de Cornavin. Les crédits d'étude en vue des études d'avant-projet seront bientôt transmis à la commission. M<sup>me</sup> Brun remarque qu'une demande de cofinancement pour la réalisation du projet d'espace public de Cornavin pourrait être déposée auprès de la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération. M. de Rivaz précise que l'objectif est d'obtenir 35 à 40% de l'enveloppe de la part de la Confédération.

Un commissaire déclare que la moyenne ceinture le préoccupe. Est-ce que la vitesse sera réduite sur ces axes? Des traversées piétonnes ralentiront-elles le trafic? M. Messenger répond que la moyenne ceinture se développe sur plusieurs communes. L'idée est d'offrir de la fluidité aux véhicules et aux piétons grâce aux feux qui bénéficieront d'une onde verte selon les poches. Des giratoires seront en outre supprimés. Le Canton a mené un essai de diminution de la vitesse de 60 à 50 km/h sur l'avenue de l'Ain pour réduire les décibels et cet essai a été insatisfaisant. Mais d'autres actions vont être menées. Il n'y a pas de volonté d'abaisser la vitesse sur la moyenne ceinture pour le moment. Le commissaire demande si les caméras qui ont été utilisées pour les comptages resteront en place. M. Messenger répond que les caméras enregistrent les flux et les trajets. Mais ces opérations sont temporaires. La question des comptages permanents est compliquée; la fiabilité en est discutable, puisque des boucles sont surtout utilisées pour déclencher les feux. M<sup>me</sup> Brun déclare qu'une évaluation de la situation sera certainement réalisée entre 2021 et 2022. Des capteurs enregistrant la qualité de l'air ont également été installés.

Une commissaire se demande si les vélos électriques et les trottinettes électriques relèvent de la mobilité douce. M. Messenger répond que les vélos électriques

augmentent considérablement la possibilité de faire des trajets plus longs. Il s'agit de mobilité assistée. La commissaire remarque que la mobilité douce n'est pas polluante. Pourquoi une voiture électrique n'est-elle pas considérée comme relevant de la mobilité douce? M. Messenger répond qu'une voiture, électrique ou pas, prend énormément de place sur l'espace public. Le nombre de passagers par voiture est de 1,2 aux heures de pointe. Cela étant, il rappelle que la politique de la mobilité n'est pas d'opposer les moyens de transport, mais bien d'utiliser le bon transport au bon moment. L'espace public est rare dans une agglomération en croissance. Par ailleurs, la mobilité douce est économiquement très favorable pour la collectivité publique alors que le transport public est subventionné à hauteur de 50%. Quant à la mobilité individuelle, elle nécessite un entretien considérable des chaussées financé par les collectivités publiques. La commissaire rappelle que les taxes prélevées sur l'essence sont dédiées pour moitié seulement à l'entretien des routes, l'autre moitié étant utilisée pour la mobilité générale. Les arguments économiques avancés ne résistent pas à ces aspects. Elle signale alors ne plus pouvoir prendre la ligne 1, depuis Champel, qui a été supprimée, pour se rendre à l'Organisation météorologique mondiale (OMM), et elle se demande comment faire. M. Messenger répond qu'il sera bientôt possible de prendre le train Léman Express qui est direct entre la halte de Champel et la halte de Sécheron.

Un commissaire se félicite de constater que la réflexion sur l'ensemble de la ville est globale. Il se demande ensuite ce qu'il en est du quai Wilson. M. Messenger répond que le gabarit ne permettra pas de créer deux voies à ce niveau. Le commissaire s'interroge à propos du quai Gustave-Ador. M. Messenger dit ne pas disposer d'informations sur ce sujet. Deux voies en sortie de ville permettront d'améliorer la fluidité. Le commissaire demande s'il n'y aura pas des épingles pour les vélos à l'extérieur de Cornavin. M<sup>me</sup> Brun remarque qu'il y en aura quelques-unes pour les gens qui restent pour de courtes durées. Par ailleurs, un vrai travail est à mener sur le mobilier urbain pour éviter de pouvoir y accrocher des vélos.

Le président demande où trouver un plan détaillé de la moyenne ceinture avec les lieux où sont décomptées les voitures. Il remarque que ces informations n'ont pas été données pour le projet du parking Clé-de-Rive. M. Messenger répond que certains principes sont validés alors que d'autres sont encore en cours d'étude. Par exemple, la zone de Louis-Casaï nécessite encore des réflexions. Sur les quais, le projet fait l'objet d'une autorisation de construire; et il croit même qu'une proposition est pendante pour le financement de ce projet. Il devrait être possible de compléter la présentation avec les images complètes pour donner suite à la demande de M. Bertinat. Le président remercie alors M. Messenger, M<sup>me</sup> Brun et M. de Rivaz qui se retirent.

## **Séance du 5 novembre 2019**

### *Discussion et vote*

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois prend la parole et déclare qu'il a été dit qu'il n'y avait pas de bouchon sur la rue de Cornavin. Or, la planification prévoit de détourner la circulation sur des rues qui sont déjà complètement bouchées. En outre, la Servette est un quartier où il y a des habitants et des écoles. Il doute qu'il soit très judicieux d'y déplacer une artère à haute affluence automobile. La place de Cornavin est suffisamment grande et il devrait exister des solutions pour améliorer la situation. Son groupe refusera la motion.

Un commissaire du Parti libéral-radical déclare que les explications étaient intéressantes à l'égard de la motion M-1366 et il remarque que son groupe soutiendra cet objet.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien mentionne que son groupe soutiendra la motion M-1366.

Une commissaire Verte déclare que son groupe estime que la motion M-1366 semble caduque à la suite des auditions qui ont été menées. Il refusera donc cet objet mais il soutiendra la motion M-1376, «Traversée cyclable par le tunnel sous la gare de Cornavin». Il est important de démarrer les aménagements dès que possible.

Un commissaire du Parti socialiste déclare que pour son groupe à la lumière des présentations qui ont été proposées au sujet de la motion M-1366, des solutions existent. Par conséquent, son groupe refusera cette motion.

Une commissaire d'Ensemble à gauche déclare que pour la motion M-1366, des études et des rapports ont déjà été réalisés et le bouleversement de la réorganisation planifiée pour le périmètre de la gare nécessitera des rapports réguliers. Elle ne voit dès lors pas d'utilité à soutenir cette motion.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare que son groupe soutiendra la motion M-1366 puisque aucune donnée chiffrée n'a été communiquée sur les flux routiers. Il ajoute que l'on part de l'idée que le nombre de voitures va diminuer. C'est douteux à ses yeux. Il souhaiterait connaître les estimations chiffrées des reports de trafic.

Le président soumet la motion M-1366, sans amendement, au vote.

Par 7 non (2 EàG, 4 S, 1 Ve) contre 7 oui (3 PLR, 1 UDC, 1 PDC, 2 MCG), la motion est refusée.