

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 3 octobre 2018 de M^{mes} et MM. Corinne Goehner-da Cruz, Martine Sumi, Jannick Frigenti Empana, Olivier Gurtner, Albane Schlechten, Ariane Arlotti, Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Delphine Wuest, Alfonso Gomez, Pierre Gauthier et Uzma Khamis Vannini: «Traversée cyclable par le tunnel sous la gare de Cornavin».

Rapport de M^{me} Danièle Magnin.

La motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 17 avril 2019. La commission a étudié cette motion lors de ses séances des 17 septembre, 29 octobre et 5 novembre 2019, sous la présidence de M. Eric Bertinat. La rapporteuse remercie chaleureusement M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste, pour la clarté et la précision de ses notes de séance.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- qu'à l'heure actuelle, rien n'est prévu pour traverser par le tunnel sous la gare relié à l'aménagement cyclable, s'arrêtant net côté église Notre-Dame; il y a urgence pour parer à ce point noir présent à la gare de Cornavin, qui est un nœud de transit important;
- le texte de l'initiative cantonale IN 144;
- le rapport de majorité des motions M-1223, M-1224, M-1225 et M-1226;
- que malgré les nombreuses initiatives municipales et cantonales depuis 1985 et les nombreuses motions demandant des aménagements en sécurité et en continu, ce point noir demeure,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de concevoir un tracé aménagé pour les cyclistes par le tunnel de la gare de Cornavin;
- que soit appliquée dès que possible pour ce tronçon la stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables que nous a présentée le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève en 2017.

Séance du 17 septembre 2019

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif au département des constructions et de l'aménagement, et de M. Xavier de Rivaz, adjoint de direction au Service de l'urbanisme

M. de Rivaz rappelle que l'objectif est de clarifier les flux afin de permettre d'accueillir le double de passagers fréquentant la gare. Il rappelle avoir déjà fait une présentation sur ce sujet dans le cadre de la motion M-832 en février dernier. Il évoque alors les deux motions, la motion M-1366 et la motion M-1376, 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. Il ajoute que cette loi doit se mettre en œuvre en plusieurs étapes, avec les Pâquis dans un premier temps. Il remarque que 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. Il précise que la place de Cornavin sera fermée dans un premier temps du côté de la rue de Lausanne, puis de l'autre par la suite. Il observe que l'accessibilité à la gare sera modifiée mais pas complètement supprimée. Il ajoute que James-Fazy sera dédiée au trafic individuel alors que les Terreaux-du-Temple le seront au tram. Il mentionne que la totalité des accès au parking seront maintenus du côté de la rue des Alpes, celle-ci étant alors placée en double sens. Il ajoute que la totalité des véhicules de livraison auront accès à la place.

Il remarque que la LMCE conduit à une diminution du trafic individuel au centre-ville, et il observe que les taxis et les véhicules de livraison auront accès plus facilement à la gare. Il précise que des places leur seront réservées dans le parking de Cornavin. Il ajoute que les commerces de la place auront également un bénéfice très net, avec le développement de terrasses.

Il en vient à la motion M-1376 en déclarant que les circuits de tram seront réorganisés, permettant à l'église Notre-Dame de gagner un peu d'espace. Il ajoute que les couloirs de bus seront également réorganisés, avec une simplification des arrêts TPG. Il indique que les arrêts de bus seront concentrés sur la place de Cornavin. Il mentionne ensuite que les vélos doivent pouvoir accéder et traverser le site de Cornavin, raison pour laquelle une vélo-station est prévue, au niveau -1 du parking.

Il signale ensuite que l'un des objectifs est de redonner de la qualité aux passages sous les voies de chemin de fer. Il mentionne que 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. Il ajoute que des aménagements spécifiques pour les vélos seront prévus dans le passage de la Servette. Il observe que l'ensemble de la place sera accessible aux vélos. Il mentionne que Cornavin constituera donc un nœud important des circulations pour les vélos, via notamment le pont de la Coulouvrenière et Chantepoulet.

Il mentionne que les vélos passeront donc de préférence par le passage des Alpes et la Servette sans les privilégier dans le passage des Grottes. Il signale alors que la task force vélo, dans laquelle siège la Ville, a entamé un processus de concertation avec les diverses associations. Il signale encore que la planification est largement dépendante du chantier de la gare.

Le président observe que les questions sont nombreuses et il se demande s'il ne faut pas renvoyer la suite de ce dossier à une séance ultérieure.

Un commissaire pense qu'il serait dommage de commencer maintenant la série de questions et de la stopper. Il demande si les commissaires peuvent obtenir la présentation.

M. de Rivaz acquiesce.

Une commissaire déclare que la motion porte sur un petit sujet et non sur l'ensemble du périmètre.

Le président pense qu'il est préférable de traiter en un bloc la problématique. Il déclare ensuite qu'il aimerait voir le plan de la moyenne ceinture avec des chiffres.

M. de Rivaz pense qu'il serait intéressant dès lors d'entendre l'Office cantonal des transports qui est en charge de la mise en œuvre de l'ensemble du système. Il ajoute que c'est le Canton qui maîtrise les chiffres.

Une commissaire partage l'opinion du président et du commissaire.

Une commissaire demande de consacrer le début de la prochaine séance à ce sujet, car elle ne pourrait pas rester en deuxième partie de soirée.

Le président propose de consacrer l'ensemble de la 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. Alphonse du Service des aménagements urbains et de la mobilité.

Un commissaire remarque que ces deux motions abordent la question du transport individuel motorisé et des vélos, et il regrette qu'il ne soit pas question des piétons. Il rappelle que les piétons sont mal traités en Ville de Genève.

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.

Un commissaire rappelle que M. Pagani devait être également entendu sur le sujet.

Séance du 29 octobre 2019

Audition de M. Thierry Messenger, directeur à l'Office cantonal des transports (OCT) et de M^{me} Séverine Brun, ingénieure à la Direction régionale lac-Rhône (OCT)

M. Messenger déclare que ce projet est travaillé en étroite collaboration entre la Ville de Genève et le Canton. Il remarque alors que dans les années 1960 existait une rotonde devant la gare avec très peu de circulation. Il mentionne que cet espace a ensuite évolué au profit des voitures dans les années 1970-1980 avant que le tram ne reprenne de l'importance. Il ajoute que l'espace autour de la gare est donc en perpétuelle évolution et il observe que le projet actuel est une étape supplémentaire de l'adaptation du domaine public vis-à-vis des besoins.

M^{me} Brun remarque que l'espace public actuel est complètement saturé de voitures, de taxis, de vélos et de véhicules de livraison et elle mentionne qu'il est question de libérer de la place.

Elle remarque alors que des comptages ont été réalisés en début d'année, entre 16 h et 19 h, et qu'il est question de 45 000 usagers des TPG et 6500 usagers en voiture dans un lieu de transbordement très important. Elle précise qu'il est encore question de 50 000 flux piétons entre 16 h et 19 h.

Elle rappelle ensuite que la gare a été rénovée en 2014 et qu'elle est suffisamment attrayante pour que des piétons y passent sans utiliser pour autant les trains. Elle déclare que l'enjeu est donc de redonner l'espace aux usagers. Elle rappelle à cet égard que, demain, l'interface verra quelque 100 000 piétons. Elle signale en outre qu'il n'y a pas d'accident pour le moment malgré l'impression de chaos, mais elle remarque que ce qui fonctionne pour le moment ne sera plus possible à l'avenir.

Elle explique alors 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 et en réorganisant le parking. Elle observe que les personnes 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 qui garantira l'accessibilité entre les deux rives. Elle précise que la pression du trafic de transit sera dès lors supprimée et facilitera l'accès au pôle de tous les modes de transport. Elle indique encore qu'il sera possible d'accéder au parking Cornavin par la rue des Alpes et la rue du Grand-Pré. Elle évoque alors la loi sur la mobilité de 2016 et elle indique que 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. Elle signale que des comptages ont donc été réalisés afin d’avoir les chiffres les plus justes possible dans le but de pouvoir construire l’espace public. Elle remarque que les flux sur la rue de Lausanne ont ainsi été comptabilisés, et qu’il est question en l’occurrence de 50% de trafic de transit. Et elle mentionne qu’il est donc légitime de reporter ce trafic sur la moyenne ceinture. Elle évoque ensuite la rue de Montbrillant et elle déclare que 45% du trafic est en transit. Elle déclare que cette analyse des flux a permis de travailler sur les coupures et les reports qui allaient être générés. Elle remarque qu’une partie des flux sera reportée sur les quais et la moyenne ceinture et elle mentionne que 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. Et elle remarque que si les itinéraires pour accéder au parking sont un peu rallongés, ils seront par ailleurs fluidifiés. Elle signale ensuite que la ligne 15 sera simplifiée autour de la basilique avec son déplacement au sud de l’édifice, la rue des Terreaux-du-Temple étant quant à elle mise en double sens pour les trams et la mobilité douce. Elle mentionne que cette modification permettra d’optimiser la vitesse commerciale. Elle observe que les lignes seront en outre plus facilement évolutives en fonction du développement de l’agglomération. Elle ajoute que l’objectif est de parvenir à finaliser ces projets avant le commencement des travaux de la gare Cornavin.

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^{me} Brun répond que les gares de demain proposent les deux aspects. Elle mentionne que les gares génèrent des lieux de vie.

M. Messenger ajoute que c’est le premier pôle d’échange du canton.

Un commissaire demande s’il y a des bouchons sur la rue de Cornavin.

M. Messenger répond par la négative. Il remarque par contre qu’il y a des colonnes de taxis qui remontent jusqu’à la rue des Alpes. Il rappelle, à cet égard, qu’une station de taxis sera réalisée au niveau -1 du parking.

Un 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.

Un 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 permettra au trafic résiduel individuel comme les professionnels qui sont impactés pour le moment économiquement par les bouchons de circuler plus facilement.

M^{me} 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.

Un commissaire demande s’il sera possible de se rendre ensuite à la rue de Lausanne.

M^{me} Brun répond qu’il sera possible de tourner à droite au haut de la rue des Alpes pour se rendre dans la rue de Lausanne.

Un commissaire pense que les artères ouvertes à la circulation seront donc complètement bouchées.

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. Elle se demande dès lors comment gérer les différents flux. Elle se demande également comment sera gérée l’arrivée du Léman Express qui risque d’amener plus de passagers encore, avec ces nouveaux projets.

M^{me} Brun répond que les gens que l’on cherche à retenir à Cornavin sont ceux qui arrivent en train ou qui repartent, et elle remarque que 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. Elle ajoute que le stationnement n’a plus rien à faire en surface. Elle observe que le potentiel de requalification de la place est très important. Elle indique ainsi que la réflexion porte sur une traversée de la place en vélo sur un site propre afin d’éviter de recréer des zones de conflits. Elle ajoute que le potentiel d’espace à vivre est existant. Elle rappelle que c’est une place importante.

M. de Rivaz mentionne que c’est une grande place qui fait 170 m par 70 m, mais il mentionne que, compte tenu de l’intensification de la desserte des transports collectifs, l’espace est tout de même relativement compté. Il déclare alors que le site est un pôle urbain où le trafic va augmenter dans peu de temps. Il rappelle l’effet de barrière généré par l’effet de digue au cours des modifications urbaines au XIX^e siècle, et il remarque que cette gare qui dessert toute la ville connaît logiquement une très forte intensité. Il précise que ce phénomène est

commun et fait partie de la qualité de vie en ville. Il remarque que s'il y a des commerces, c'est en raison de la présence du train. Il ajoute qu'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 il rappelle que l'extension se fera depuis la partie nord de la gare. Il ajoute que les travaux démarreront en 2024 et il remarque que si le schéma envisagé est alors existant, il sera plus facile de gérer les flux pendant les travaux.

Une commissaire demande si les places de parking vélo sont suffisantes. Elle rappelle par ailleurs que le département de M. Barazzone entendait piétonner les Pâquis et les Eaux-Vives et elle se demande comment harmoniser tous ces projets.

M^{me} Brun remarque que le potentiel de places vélo sera de 3000, entre le sud et le nord de la gare.

M. de Rivaz mentionne qu'il est prévu de créer 900 places vélo 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, et elle observe que la motion évoque la possibilité d'utiliser le passage souterrain, en continuité de la rue des Alpes.

M. Messenger imaginait qu'il était question du passage des Grottes. Il pense que c'est la traversée d'est en ouest qui est plus problématique, et il remarque que les modalités restent à discuter.

M^{me} 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 Général-Guisan.

M^{me} Brun acquiesce; elle remarque que le trafic sera fluidifié grâce aux modifications des signalisations lumineuses, marquages et des voies de circulation.

M. de Rivaz déclare qu'il sera nécessaire d'éviter les conflits entre les cyclistes et le tram et qu'il faudra organiser ces traversées. Il mentionne qu'il y a un potentiel dans le passage des Grottes et il remarque que 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 remarque que passer par les rampes de voiture en vélo sera compliqué.

M^{me} Brun répond qu'une rampe sera dédiée à la mobilité douce et elle remarque que la réflexion portera également sur les ascenseurs.

M. Messenger signale qu'un parking public n'est pas synonyme de gratuité. Il observe alors que les discussions ne sont pas encore entamées à l'égard 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 il remarque que cette question est donc en partie entre les mains du Conseil municipal.

Une commissaire remercie pour la présentation qui démontre qu'il y a bien plus de piétons que de voitures (10 fois plus). Elle se demande comment les autorités pensent faire pour s'assurer que les ayants-droit seront les seuls utilisateurs.

M^{me} Brun répond qu'il sera très compliqué de traverser les quartiers en voiture, et elle remarque que 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 il déclare que le trajet Versoix-Champel se fera en train. Il mentionne qu'il faut bien prendre en compte les possibilités de ce nouveau réseau ferroviaire qui sera plus intéressant que la voiture.

Une commissaire demande si l'aménagement des quais et de la moyenne ceinture sera revu.

M^{me} Brun répond que deux voies seront placées en sortie de ville. Elle ajoute que des tourner à gauche seront en outre supprimés. Elle indique également qu'un système de contrôle d'accès à Albert-Thomas avec des capteurs permettra de réguler la circulation.

Une commissaire demande ce qu'il en sera de la végétalisation sur la place de Cornavin.

M^{me} 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 pense qu'il serait pertinent de planter des grands arbres majeurs en pleine terre. Il indique que des arbres d'alignement seront plantés dans la rue des Alpes ainsi que dans la rue de Montbrillant. Il précise que des arbres de bac seront par ailleurs installés autour de la place, vers la rue des Gares ainsi que le long de Montbrillant.

Une commissaire se demande si du gazon pourra être installé sur les voies de tram.

M^{me} Brun répond que les bus passeront également sur ces voies et elle remarque que placer du gazon n'est donc pas possible.

M. de Rivaz rappelle en outre que tout le sous-sol est construit, ce qui est très contraignant.

M. Messenger rappelle que l'idée phare sur la place de Cornavin est de dégager de l'espace.

Le président évoque le trafic venant de la Servette et il se demande comment il sera reporté. Il se demande si ce trafic sera absorbé.

M^{me} Brun répond que la signalisation lumineuse sera reprogrammée. Elle précise que c'est l'insertion du bus en site propre entre Vernier et Genève qui est attendue et qui permettra de faire du report modal.

Le président demande comment les gens feront pour aller en direction de Lausanne depuis Chantepoulet.

M^{me} Brun répond qu'il sera nécessaire de passer par Ami-Lévrier puis Fabri comme actuellement. Elle remarque que 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 faudra prendre la moyenne ceinture.

Le président déclare que les habitants de Saint-Jean devront donc remonter la rue Hoffmann.

M^{me} 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^{me} Brun répond qu'il est nécessaire de réguler les flux pour fluidifier le trafic et elle mentionne que les traversées piétonnes seront coordonnées. Elle signale que les traversées cyclables seront organisées différemment.

Un commissaire déclare avoir été frappé de constater le nombre de travaux 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 rappelle à cet égard qu'il

n’y a pas une seule ville où des zones piétonnes ont été créées sans une compensation sous la forme de parkings souterrains.

Un commissaire observe qu’il n’y a aucune garantie pour l’accessibilité de la mobilité douce aux quartiers comme Châtelaine.

M. Messenger signale qu’actuellement il y a une modification de la loi pour permettre d’assouplir les règles de compensation et il déclare que le référendum qui a été lancé risque de retarder de nombreux projets de mobilité douce.

Un commissaire demande ce qu’il en sera des flux de piétons, un peu plus loin que Cornavin. Il pense également que la cohabitation entre les vélos et les piétons sur les trottoirs est problématique.

M^{me} Brun répond qu’un site propre sera créé sur la place de Cornavin, et elle remarque que des réaménagements seront possibles, comme à la Servette qui accueillera des sites propres pour les vélos. Elle mentionne que le mail entre la rue du Mont-Blanc et Chantepoulet pourra être requalifié. Elle ajoute que des sites propres seront également créés aux Terreaux-du-Temple ainsi qu’à James-Fazy. Elle précise que l’évolution du trafic sera monitorée.

Le président intervient et déclare que M. Pagani ne pourra pas rester plus longtemps que 19 h 15 en observant qu’il est 19 h 05. Il pense dès lors qu’il va falloir faire l’impasse sur cette audition.

Une commissaire se demande si des mesures d’accompagnement sont envisagées pour la ceinture moyenne 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 de la protection contre le bruit.

M^{me} Brun déclare que, concernant les futurs projets de construction, ils prendront en compte à la source la question du bruit.

M. Messenger observe que la carte originale de la moyenne ceinture prévoyait un système plus compliqué. Et il remarque que les choix réalisés l’ont été en faveur des habitants de ces périmètres.

Une commissaire demande quel est le calendrier.

M. Messenger répond que deux étapes sont prévues, la première étant la petite ceinture suivie en 2023 par la concrétisation de la moyenne ceinture.

M. de Rivaz rappelle qu’un premier crédit d’étude a été voté l’année passée pour les études de faisabilité autour du site de Cornavin. Il ajoute que les crédits d’étude en vue des études d’avant-projet seront bientôt transmis à la commission.

Le président remarque que ces demandes vont parvenir progressivement.

M^{me} 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'idée est d'obtenir 35 à 40% de l'enveloppe de la part de la Confédération.

Un commissaire déclare que la moyenne ceinture le préoccupe. Il se demande si la vitesse sera réduite sur ces axes. Il imagine également que des traversées piétonnes ralentiront le trafic. Il pense en outre que des aménagements particuliers seront envisagés.

M. Messenger répond que la moyenne ceinture se développe sur plusieurs communes, et il remarque que l'idée est de permettre la fluidité aux véhicules et aux piétons grâce aux feux qui jouiront d'une onde verte selon les poches. Il ajoute que des giratoires seront en outre supprimés. Il déclare ensuite que 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 il remarque que cet essai a été insatisfaisant. Mais il déclare que d'autres actions vont être menées. Il précise qu'il n'y a pas de volonté d'abaisser la vitesse sur la moyenne ceinture pour le moment.

Un commissaire demande si les caméras qui ont été utilisées pour les comptages resteront en place.

M. Messenger répond que la caméra donne le flux et les trajets. Il déclare que ces opérations sont temporaires. Il ajoute que la question des comptages permanents est compliquée car la fiabilité est discutable en raison des boucles qui sont surtout utilisées pour déclencher les feux.

M^{me} Brun déclare qu'une évaluation de la situation sera certainement réalisée entre 2021 et 2022. Et elle remarque que des capteurs enregistrant la qualité de l'air ont également été installés.

Un commissaire demande ce qu'il en est des vélos électriques et s'il s'agit de mobilité douce. Elle se demande également ce qu'il en est des trottinettes électriques.

M. Messenger répond que les vélos électriques augmentent considérablement la possibilité de faire des trajets plus longs et il remarque qu'il s'agit de mobilité assistée.

Un commissaire remarque que la mobilité douce n'est pas polluante et elle demande pourquoi une voiture électrique n'est pas considérée comme mobilité douce.

M. Messenger répond qu'une voiture, qu'elle soit électrique ou pas, prend énormément de place sur l'espace public. Il mentionne que 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. Il répète que l'espace public est rare dans une agglomération en croissance. Il signale en outre que 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.

Une 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. Elle précise qu'il y a en outre toute une industrie autour de l'automobile et elle remarque que les arguments économiques avancés ne résistent pas à ces aspects. Elle signale alors ne plus prendre la ligne 1 depuis Champel qui a été supprimée pour se rendre à l'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 est globale sur l'ensemble de la ville. 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.

Un commissaire se demande ce qu'il en sera au quai Gustave-Ador.

M. Messenger répond ne pas avoir d'informations à ce niveau. Il signale que deux voies en sortie de ville permettront d'améliorer la fluidité. Il ajoute qu'il se renseignera.

Un commissaire demande s'il n'y aura pas des U pour les vélos à l'extérieur de Cornavin.

M^{me} Brun remarque qu'il y en aura quelques-uns pour les gens qui restent pour de courtes durées. Elle pense par ailleurs qu'il y aura un vrai travail à mener sur le mobilier urbain pour éviter de pouvoir 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. Il mentionne que la zone de Louis-Casaï nécessite

ainsi encore des réflexions. Il précise que 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 remarque qu'il devrait être possible de compléter la présentation avec les images complètes pour répondre à la demande du président.

Séance du 5 novembre 2019

Discussion

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare qu'il a été dit qu'il n'y avait pas de bouchon sur la rue de Cornavin. Or, il remarque que la planification prévoit de détourner la circulation sur des rues qui sont déjà complètement bouchées. Il observe en outre que la Servette est un quartier où il y a des habitants et des écoles et il doute qu'il soit très judicieux d'y déplacer une artère à haute influence automobile. Il pense que la place de Cornavin est suffisamment grande et il remarque qu'il devrait exister des solutions pour améliorer la situation. Il déclare alors que son groupe refusera les deux objets, la motion M-1366 et la motion M-1376.

Un commissaire 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 autre commissaire libéral-radical mentionne que son groupe estime qu'il est trop tôt pour voter la motion M-1376 puisque les services ont déjà des projets allant dans ce sens.

Un commissaire démocrate-chrétien mentionne que son groupe soutiendra les deux objets.

Une commissaire Verte déclare que son groupe estime que la motion M-1366 semble caduque suite aux auditions qui ont été menées. Elle ajoute qu'elle refusera donc cet objet. Mais elle mentionne qu'elle soutiendra la motion M-1376 et qu'il est important de démarrer les aménagements dès que possible.

Un commissaire socialiste déclare que son groupe pense que les présentations qui ont été proposées à l'égard de la motion M-1366 démontrent que des solutions existent. Il indique que son groupe refusera donc cette motion. Concernant la motion M-1376, il rappelle les années de travaux qui sont envisagées et il pense qu'il est nécessaire de protéger les cyclistes en créant une traversée cyclable.

Une commissaire d'Ensemble à gauche déclare que la manière d'organiser la prise de parole des groupes pour donner leur position lui paraît curieuse et qu'elle n'aimerait pas que de procéder par tour de table devienne systématique. Elle ajoute que son groupe soutiendra la motion M-1376 puisque créer un pas-

sage cyclable est nécessaire. Elle rappelle, cela étant, qu'il est envisagé de faire passer les vélos par le passage du Rialto et elle remarque que son groupe n'y voit pas d'opposition. Concernant la motion M-1366, elle rappelle que des études et des rapports ont déjà été réalisés et elle estime que le bouleversement de la réorganisation planifiée pour le périmètre de la gare nécessitera des rapports réguliers. Elle ne voit pas dès lors d'utilité à soutenir cette motion.

Le président 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, ce dont il doute et il remarque qu'il aimerait connaître les estimations chiffrées des reports de trafic. Quant à la motion M-1376, il comprend que cet objet compliquera la vie des ingénieurs qui vont travailler sur l'aménagement de la place et qu'en termes de délai rien ne sera gagné car la Ville est liée au calendrier cantonal des futurs chantiers concernant la place de Cornavin. Il ajoute qu'il refusera donc cet objet. Quant au mode de faire des prises de position, il remarque qu'il est possible de changer l'usage.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare avoir relu la motion M-1376 et elle mentionne que son groupe soutiendra cet objet.

Le président passe au vote de la motion M-1376, qui est acceptée par 8 oui (1 PDC, 1 Ve, 4 S, 2 EàG) contre 6 non (2 MCG, 3 PLR, 1 UDC).