

Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 18 mars 2015 de M^{mes} et MM. Alfonso Gomez, Sandrine Burger, Marie-Pierre Theubet, Catherine Thobellem, Delphine Wuest, Julide Turgut Bandelier, Anne Moratti, Bayram Bozkurt, Christophe Dunner et Alpha Dramé: «Pour douze dimanches sans voiture par année autour de la rade de Genève».

Rapport de M. Maxime Provini.

Cette motion a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication (CSDOMIC) le 14 novembre 2018. La commission l'a étudiée les 31 janvier, 23 mai, 29 août, 3, 10 octobre et 28 novembre 2019 et les 9 janvier, 6 février, 1^{er} octobre, 12 novembre et 3 décembre 2020 ainsi que les 28 janvier et 4 février 2021 sous les présidences de M^{me} Hélène Ecuyer, MM. Jean-Pascal Cattin, Amar Madani et Alain de Kalbermatten. Les notes de séances ont été prises par M. Lucas Duquesnoy, qui est remercié pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Considérant que:

- les «dimanches sans voiture», mis en place à Genève pendant la crise pétrolière de 1973, avaient été très appréciés par la population;
- la consultation publique menée par le Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du Canton de Genève (DETA), entre le 1^{er} et le 30 septembre 2014, a montré que les mobilités douces (piétons et vélos) sont les modes de transport que la majorité des participants souhaite prioriser dans l'hyper-centre;
- l'utilisation de la rade de Genève se fait régulièrement par l'ensemble des citoyennes et citoyens pour les activités sportives, culturelles et sociales;
- le programme d'actions 2014-2018 du DETA prévoit, dans son chapitre 2 «Innover», la mise en place de dimanches sans voiture sur les quais et dans les communes du canton;
- 65 km de rues en ville de Genève dépassent les valeurs limites fixées par la Confédération pour protéger les habitants contre le bruit et la pollution de l'air et que les dimanches sans voiture mensuels autour de la rade contribueront activement à améliorer la situation écologique et sociale, la mobilité douce et la santé des habitants;

- le règlement relatif aux plans d'utilisation du sol de la Ville de Genève (LC 21 211) souligne, en son article 9, alinéa 3, l'importance de maintenir les activités d'animation au centre-ville;
- la piétonnisation du pourtour de la rade contribuera ainsi à animer le centre de la ville;
- les opérations de «journée sans voiture» sont destinées à promouvoir l'utilisation de moyens autres que la voiture traditionnelle, tels que les transports en commun, le vélo, le roller et la marche à pied;
- les actions de mobilité douce et de slow Up connaissent un grand engouement de la part des citoyennes et des citoyens;
- l'importance de promouvoir des actions mettant en pratique concrètement la vision de «Genève, ville durable», telle qu'adoptée par le Conseil administratif et le Conseil municipal,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à mettre en place, en collaboration avec le Canton de Genève, des «dimanches sans voiture» sur le pourtour de la rade, en fermant à la circulation motorisée le quai Wilson, le quai du Mont-Blanc, le quai des Bergues, le pont du Mont-Blanc, le quai du Général-Guisan et le quai Gustave-Ador chaque premier dimanche du mois, de 8 h à 18 h;
- à n'autoriser la circulation que des transports en commun, des véhicules de secours (ambulances, pompiers, véhicules de police) et des voitures dont les conducteurs seront munis d'une dérogation spéciale. Ces véhicules pourront circuler à une vitesse n'excédant pas 20 km/h, à l'exception des véhicules de secours.

Séance du 31 janvier 2019

Audition de M. Alfonso Gomez, motionnaire

M. Gomez présente cette motion comme représentative des enjeux actuels, autant sur le plan environnemental que sur le plan de la mobilité. Ces thématiques créent toujours chez certains une sorte de braquage, qui peut expliquer l'inertie de quatre ans sur cette motion. Cette dernière est d'autant plus d'actualité que de moins en moins de personnes sont sceptiques face au réchauffement climatique et à la pollution sonore; elle reste cependant limitée au pourtour de la rade, lieu de forte fréquentation automobile. Il note les propos d'un ancien conseiller d'Etat en charge de la mobilité, selon qui les forts embouteillages sur la rade étaient le fruit de la propension de la population genevoise à affluer sur les quais aux beaux jours. Le conseiller municipal note que cette remarque, bien qu'ayant pu susciter un certain nombre de commentaires, n'était pas totalement fausse. La rade est

prise pour sa vue, pour sa promenade, pour ses événements culturels et pour ses événements sportifs. Cette interdiction des voitures sur la rade n'est pas une idée nouvelle, ayant déjà été dans les objectifs du département d'Etat à la mobilité par le passé. Il ne s'agit pas là uniquement d'un projet développé chez les Verts, mais que l'on retrouve chez toute personne préoccupée par le bien-être et la santé. D'autres villes ont déjà pu mettre en place des journées sans voiture, rencontrant à chaque fois un grand succès populaire.

Questions des commissaires

Un commissaire demande à M. Gomez si des possibilités de circulation ne pourraient quand même pas être mises en œuvre pour les automobilistes n'ayant pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule. M. Gomez lui répond qu'il ne peut pas proposer de solution sur la motion. En revanche, il note que des solutions de remplacement doivent être mises en place, sans transférer la charge routière sur les quartiers. Il estime que des propositions et de la communication autour de cette motion seront nécessaires, ainsi qu'un suivi de la population afin qu'elle puisse s'adapter à de nouvelles façons de circuler. Un commissaire note que dans les propositions faites au Conseil administratif, il lui est toujours demandé d'étudier des situations, mais également de faire des propositions alternatives. M. Gomez note cependant qu'il ne serait pas gêné par un tel amendement sur cette motion. Il rappelle que la zone 1, soit le pourtour du lac, est considérée comme une voie de contournement, d'où la nécessité de trouver une alternative. Un commissaire revient sur l'autorisation de circulation des transports en commun et des véhicules de police. Dans le cas d'une intervention importante, il se demande si la population pourrait dégager le passage assez vite. M. Gomez lui répond que dans un certain nombre de manifestations, cela fonctionne déjà, et que l'interdiction de circulation sur les quais ne représente pas une situation nouvelle. Un commissaire demande si l'on ne pourrait pas prévoir que les dimanches de marathon ou d'Escalade fassent partie de ces dimanches sans voitures. M. Gomez lui répond que cela ne poserait aucun problème, et que cela faciliterait la communication auprès de la population. Un commissaire demande si les jours de marathon tombent un autre jour que le dimanche prévu chaque mois, soit le premier du mois. Le choix d'un jour régulier permet de l'inscrire dans les habitudes de la population. Un commissaire s'étonne de la certaine fermeture d'esprit de ce projet. Il note qu'il a, à titre personnel, beaucoup apprécié le dimanche sans voiture. Ce qui le heurte dans cette motion, c'est le côté trop régulier de ces manifestations, qui ne seraient pas pertinentes en hiver par exemple. Il demande si les motionnaires seraient prêts à assouplir leurs positions concernant le nombre de dimanches sans voiture. M. Gomez note que ces dimanches ont pour but de faciliter l'accès aux lieux les plus beaux de la ville à l'ensemble de la population. L'idée des premiers dimanches du mois figure sur la motion pour inscrire l'idée de régularité

dans ce projet. Il ne s'agit nullement d'embêter la population, mais de redonner l'espace public aux citoyens. En ce qui concerne la question d'un commissaire, il répond que la motion prévoit douze dimanches, et que l'on ne peut pas non plus diminuer ce nombre. Si la majorité du Conseil municipal souhaite qu'il n'y ait que quatre dimanches sans voiture, la motion sera adaptée, mais cela est en fait déjà le cas. Un commissaire demande à M. Gomez s'il ne considère pas que ses positions soient trop extrêmes. Il se demande si une journée par année n'aurait pas été suffisante. Il revient sur l'audition précédente, où l'auditionnée vendait un projet relevant du rêve, tandis que cette motion relève plutôt du cauchemar. M. Gomez lui répond qu'il n'a pas l'impression que ce projet soit trop extrême, et que l'urgence climatique, l'urgence de santé publique, la sous-occupation de l'espace public sont bien réelles. Il note qu'un projet extrême aurait été de demander des dimanches sans voiture sur tout le territoire de la Ville. Ce projet est nécessaire face aux besoins des villes de transformer leur mobilité. C'est une petite mesure, qui donne un signal. Lorsque ce genre d'activités a lieu, on peut réellement voir l'engouement de la population, qui demande à se réapproprier l'espace public. Un commissaire demande par la suite si les solutions que cette motion veut apporter au problème de la pollution urbaine ne sont pas en réalité pires que le problème en lui-même. Il rappelle que l'axe principal de circulation de la Ville est situé sur la rade, et que cela augmentera la circulation dans tout le reste de la Ville. M. Gomez n'est pas d'accord avec le propos d'un précédent commissaire, et note que la congestion a principalement lieu le vendredi. D'autre part, si la population sait que cet accès n'est pas utilisable, elle prendra les mesures nécessaires. Le dimanche reste par ailleurs une journée relativement calme sur le plan du trafic. Un commissaire note que l'opposition des Verts à la traversée du lac est regrettable, car cela aurait permis de décongestionner le trafic en ville. M. Gomez lui répond que cette traversée aurait coûté une fortune, sans apporter de solutions au problème. Une commissaire demande que M. Gomez fournisse à la commission le nombre exact de dimanches faisant actuellement l'objet d'une interdiction de circuler sur la rade, partielle ou pas. Comme d'autres commissaires, elle souhaite également que cette motion soit plus flexible en ce qui concerne les dimanches sans voiture. Enfin, une commissaire pense que cette motion pourrait être plus ambitieuse, notamment en rendant les TPG gratuits durant ces journées, ainsi qu'un nombre d'activités sur la rade afin d'animer les quais et d'encourager encore plus la population à venir. La conseillère municipale invite donc les motionnaires à approfondir la réflexion sur cette motion. M. Gomez répond que, au moment où cette motion était présentée au Conseil municipal, un projet de loi était présenté par les Verts au Grand Conseil, ce type de mesure devant être accompagnée. Le parti est conscient de la nécessité d'aller au-delà. Parce que le parti veut éviter que la circulation ne se déverse sur le reste de la ville, la motion souhaite que le quai Gustave-Ador soit fermé jusqu'à la rampe de Vésénaz. M. Gomez souhaiterait également être plus

ambitieux et rejoint les propos de la commissaire sur ses propositions. Un commissaire note que ces dimanches sont des opportunités pour que la population puisse se rencontrer. Il souhaiterait cependant que ce dimanche sans voiture soit associé à des manifestations plus festives, avec, pourquoi pas, une ouverture des magasins le dimanche. M. Gomez rappelle que la loi interdit l'ouverture dominicale des magasins et que cela n'est pas le projet de la motion. Il note que des questions intéressantes ont été posées ce soir, et qu'elles nécessitent une réflexion, notamment la notion d'itinéraire de contournement.

Séance du 23 mai 2019

La commission procède aux demandes d'auditions suite à la présentation de M. Gomez le 31 janvier 2019.

L'audition conjointe d'un ingénieur de la circulation, ainsi que d'un responsable de la logistique de l'Etat, est acceptée par 9 oui (1 S, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG) contre 2 non (EàG) et 4 abstentions (1 Ve, 3 S).

L'audition d'une personne du TCS est acceptée par 10 oui (2 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 3 S) contre 2 non (EàG) et 2 abstentions (S, Ve).

L'audition de l'ATE est acceptée par 10 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 3 PLR) contre 3 non (2 MCG, 1 UDC) et 1 abstention (PDC).

L'ingénieur de la circulation sera auditionné en même temps que l'ingénieur de la logistique de la police.

Séance du 29 août 2019

Le président note que, lors de la séance d'audition concernant cette motion, d'autres auditions n'avaient pas été demandées, et souhaite savoir si des auditions supplémentaires étaient nécessaires.

Un commissaire propose l'audition de la police municipale. Un commissaire rappelle que la commission avait demandé l'audition de techniciens de la circulation, ainsi que le TCS et l'ATE. Genève Tourisme avait également fait l'objet d'une demande d'audition.

La proposition d'audition de la police municipale est acceptée par 8 oui contre 4 non (2 PDC, 1 Ve, 1 MCG) et 1 abstention.

La proposition d'audition du TCS est soutenue par 9 oui contre 1 non et 1 abstention.

La proposition d'audition de l'ATE est soutenue par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

Une commissaire propose de procéder aux auditions ayant déjà été votées, et de voir par la suite si des auditions supplémentaires sont réellement nécessaires au lieu d'en voter plus ce soir. Un commissaire souhaiterait également auditionner par la suite Genève Tourisme, ce qui permettrait d'obtenir l'avis des hôteliers sur douze dimanches sans voitures sur la rade. Un commissaire note que l'Office cantonal des transports, l'OCT, serait tout à fait à même de répondre aux questions de la commission. Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

Un commissaire souhaite revenir sur l'audition d'un ingénieur de la circulation de la police. Cette proposition est refusée par 5 non contre 5 oui et une abstention.

Un commissaire souhaite que la commission puisse voter sur cet objet lors d'une prochaine séance, les commissions pouvant interrompre leurs travaux à tout moment. Un commissaire suggère donc de passer à la discussion et au vote de cette motion lors de la prochaine séance.

Séance du 3 octobre 2019

Audition de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat chargé du Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé (DSES)

Le président annonce une modification de l'ordre du jour, M. Poggia ne pouvant plus venir se présenter devant la commission en raison d'un refus du Conseil d'Etat qu'il se présente devant la commission. Le président fait lecture à la commission de la réponse écrite de M. Poggia concernant cette absence. En remplacement de M. Poggia, un fonctionnaire de l'administration cantonale sera entendu par la commission.

Audition de M. Thierry Messenger, directeur à la direction régionale Lac-Rhône pour la Direction générale des transports (DGT)

M. Messenger rappelle que cette motion a déjà été examinée dans des termes identiques au Grand Conseil, motion rejetée en session parlementaire en novembre 2017. La référence de cette motion est une journée sans voitures sur la rade, s'étant tenue en 2016, qui ressemble en partie à la proposition faite dans la motion. Ce type d'opérations représente un coût certain pour les autorités, le coût d'une telle journée ayant été évalué à environ 200 000 francs. Ce coût est composé des heures des agents de police et des APM (pour environ 75 000 francs) et de la signalisation et des mesures architectoniques, soit les mesures

de protection nécessaires pour se prémunir des risques d’attentat, notamment des blocs de béton (pour environ 50 000 francs). Le dispositif déployé à l’époque était d’environ 70 policiers et APM. Si ce type d’événements devait être produit de nouveau, il appartiendrait selon le Canton à la commune d’assurer l’organisation et la prise en charge financière de cet événement, bien que le Canton s’y associerait en tant que partenaire. La politique cantonale en termes de pacification des quartiers se porte aujourd’hui plutôt sur des mesures pérennes, avec la mise en place de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Pour donner un avis sur le nombre de jours proposés par cette motion, il apparaît à M. Messenger que le nombre de douze est relativement important, et qu’un nombre plus modeste pourrait être envisagé, du moins pour commencer. D’autre part, si la Ville venait à entrer en matière sur cet objet, il serait dans son intérêt de focaliser ce type d’actions sur des journées estivales.

Questions des commissaires

Un commissaire souhaite savoir si la Ville pourrait mettre en place ces journées lors de dimanches où des manifestations se produisent déjà, et si cela reviendrait au même prix, ou si cela permettrait de diminuer les coûts. M. Messenger répond que ces coûts sont plutôt relatifs à la police, et que la cheffe de service de la police municipale serait plus à même de répondre à cette question. Cela dit, le fait d’utiliser une manifestation déjà existante permettrait forcément d’optimiser les coûts. Une commissaire note que le coût avancé par l’auditionné est étonnant, une ouverture des magasins le dimanche représentant par exemple un coût similaire. La conseillère municipale se demande cependant si de telles mesures sécuritaires sont réellement pertinentes au vu du faible risque d’attentat à Genève. M. Messenger note que la Ville peut effectivement se féliciter de ne pas avoir subi d’attentats, mais qu’il reste normal de sécuriser ce type d’événements, des attentats ayant eu lieu dans des pays voisins. Un commissaire rappelle que les Verts avaient déposé cette motion à l’époque par intérêt environnemental, et souhaite savoir si le Département des infrastructures (DI) dispose de données sur les effets de ce type d’opérations censées réduire les émissions de CO₂ et permettre de réaliser des économies d’énergie (par le biais de l’utilisation accrue des transports publics lors de ces opérations dominicales). M. Messenger ne dispose pas d’un bilan CO₂ sur cette mesure. En revanche, en ce qui concerne l’impact du réseau routier, le département a noté une augmentation du trafic sur l’autoroute, ainsi que sur les trois autres ponts de la Ville, avec une baisse du trafic général. Un commissaire souhaite savoir si ce projet pilote a été accompagné d’un aspect éducatif, notamment pour inciter les familles à plus utiliser les transports publics (transfert modal). M. Messenger n’a pas souvenir en détail de la façon dont s’était déroulée cette journée, mais rappelle que la politique du DI en matière de pacification des secteurs et de changement de paradigme dans l’urbanisation est de

pousser à la mise en œuvre de la LMCE, cette loi permettant d'apaiser des quartiers entiers de manière pérenne. Les journées sans voiture peuvent participer à l'éducation, mais ne s'inscrivent pas dans le long terme. La LMCE s'appuie cependant effectivement sur une moyenne ceinture routière. Un commissaire note que l'auditionné a notifié que le nombre de douze était un nombre ambitieux, et souhaite savoir quel serait alors le nombre optimal. M. Messenger répond que cela dépend de la capacité de l'organisateur à générer ce type d'événements. Il serait difficile d'estimer le nombre optimal. Cela dit, les périodes de beau temps sont plus favorables pour occuper l'espace public de façon récréative. Le président aimerait un avis de l'auditionné sur le chiffre de deux week-ends par an. M. Messenger note que les quais sont de toute façon déjà fermés plusieurs fois par an, en général deux ou trois fois; il enverra à la commission les statistiques des dernières années. Un commissaire souhaite savoir si l'auditionné dispose de statistiques sur l'empiètement causé par les voitures le dimanche, et si des statistiques sont disponibles sur l'utilisation des voitures au quotidien par des familles ramenant leurs enfants de l'école par exemple. M. Messenger répond qu'il ne dispose pas de la deuxième statistique demandée par le conseiller municipal, même s'il peut constater que des voitures venant chercher des enfants à l'école représentent un problème sur plusieurs aspects. En ce qui concerne la première statistique demandée, M. Messenger tentera de voir s'il peut obtenir des éléments quantitatifs sur les variations du trafic lors de dimanche sans voitures. Un commissaire note que des événements comme les Fêtes de Genève limitent l'accès aux voitures, mais également à certains citoyens, et souhaite savoir si une telle opération comme le demande la motion permettrait d'ouvrir l'accès à toutes et tous. M. Messenger note que cette question relève de l'organisation, et que c'est donc à la commune de répondre à cela. Un commissaire s'étonne du coût prohibitif annoncé par l'auditionné, et se demande si des mesures plus douces ne pourraient pas être envisagées pour fermer tout de même les quais. Le conseiller se demande par exemple si les effectifs déjà présents ne suffiraient pas. M. Messenger note qu'une partie des 200 000 francs concerne le coût des heures de la police. Un commissaire souhaite également savoir si le Canton participe parfois à des journées mobilité, pour favoriser la mobilité douce sur le secteur de la rade. M. Messenger rappelle le projet de revalorisation de la rade, copiloté par l'Etat et la Ville, et qui vise justement à redonner plus de place aux piétons au niveau de la rade et une plus forte perméabilité entre l'eau et la Ville. La rade joue cependant un rôle important dans le dispositif routier cantonal, avec environ 50 000 véhicules par jour, ce qui limite aussi les possibilités d'action. Un commissaire revient sur la question de la valorisation de la rade, et souhaite savoir si ce projet supposerait une diminution de l'utilisation de cet axe par les automobilistes ou si la situation resterait identique. M. Messenger note que la LMCE prévoit que le U lacustre fasse partie d'un dispositif de moyenne ceinture routière jusqu'à la réalisation d'un dispositif de traversée du lac. Pour le DI, il est important de maintenir le trafic routier sur cet axe

pour pouvoir pacifier les quartiers environnants. À court terme, le trafic devrait rester comme tel, même si la perspective du Léman Express fin 2019 devrait avoir des effets bénéfiques sur la diminution du trafic. Un commissaire comprend donc que la piétonisation de la rade n’aura pas lieu. M. Messenger estime qu’il y a d’autres moyens de favoriser l’accès aux piétons autour de la rade, par exemple en donnant plus de temps de feux piétons sur les heures où la circulation est plus faible. Un commissaire aimerait savoir si les quais sont sous la responsabilité du Canton. M. Messenger note que les quais sont gérés par la Ville. Le président intervient pour revenir sur la question du Léman Express, et note que certains habitants de France voisine ont déjà annoncé qu’ils continueraient à utiliser leur véhicule personnel, le temps de transport avec le Léman Express n’étant pas assez court. M. Messenger observe qu’Annecy est effectivement le point le moins bien connecté du réseau, même si des améliorations sont produites du côté français. En revanche, Annecy n’est pas l’unique point desservi par le réseau, et note que le Léman Express sera le moyen le plus évident pour se déplacer pour d’autres communes desservies par le réseau. Il est important que le réseau routier ainsi libéré ne soit pas un appel d’air pour la mobilité automobile, mais soit désormais utilisé par les acteurs économiques qui en sont tributaires et permette de renforcer les transports publics et la mobilité douce. Un commissaire note que ce type d’opérations devrait diminuer la pollution pendant la journée, mais se demande si cette pollution est vraiment diminuée ou si elle est simplement déportée vers d’autres secteurs de la Ville. M. Messenger répond que des données doivent exister sur le sujet, et rappelle qu’il va fournir des chiffres sur la fréquentation automobile pendant ce type d’opérations. En revanche, il faudrait voir quelle est la pollution produite durant ces journées. Un commissaire rappelle qu’à Genève, en 2019, huit dépassements de plus d’une heure des limites légales de taux de pollution de l’air (taux de particules fines notamment) ont été observés. Il est donc étonnant de voir que la position du Canton est aujourd’hui de dire qu’il participerait financièrement de moindre manière à une telle opération, alors que les bénéfices sur la santé lors de ces manifestations en valent la peine et qu’ils vaudraient pour l’ensemble de la population genevoise. M. Messenger rappelle que le Canton s’associerait en tant que partenaire de l’événement. En ce qui concerne la question de la pollution, M. Messenger rappelle que le trafic au centre-ville sera restreint durant les périodes de pic de pollution, et ce dès début 2020, grâce à un système de macarons. Un commissaire revient sur les mesures préconisées par le plan climat cantonal 2018-2022 (volet 21), et souhaite savoir quel type de mesures d’accompagnement le Canton pourrait mettre en œuvre pour limiter le report du trafic sur d’autres axes routiers (exemples: limitations de vitesse à 80 km/h sur l’autoroute, gratuité des transports publics, etc.). M. Messenger note que tout peut être envisagé, mais que cela dépend de l’offre financière proposée. Un commissaire aimerait une précision sur le macaron mentionné par l’auditionné. M. Messenger explique que des macarons seront mis en place pour les véhicules en fonc-

tion de leur niveau de pollution, pour limiter leur accès au centre-ville durant les pics de pollution.

Le président remercie M. Messenger pour sa présentation et lui donne congé.

Audition de M^{me} Christine Camp, cheffe de service et commandante du Service de la police municipale

Le président souhaite la bienvenue à M^{me} Camp et l'invite à entamer sa présentation auprès de la commission. M^{me} Camp rappelle que les demandes pour l'organisation d'une manifestation se font au guichet universel de l'Etat, en présentant un concept de sécurité, un concept de circulation et un concept sanitaire en fonction de l'événement. À la suite de cela, c'est le DSES qui prend position sur la faisabilité de cette manifestation. En cas d'accord, c'est la police cantonale et le médecin cantonal qui valident les concepts présentés. Parallèlement, il faut également penser qu'en raison de menaces internationales, la Brigade de la sûreté intérieure (BSI) se charge d'évaluer les risques que peut présenter cette manifestation. En fonction du risque, des mesures architectoniques peuvent être mises en place, et/ou le déploiement de personnel armé. La police municipale apporte son soutien à la police cantonale en lui mettant à disposition certains effectifs en fonction de ses possibilités. M^{me} Camp rappelle que pour l'édition s'étant déroulée en 2016, 30 personnes avaient été mobilisées pour la circulation, dont 6 APM. En partant du principe d'un engagement allant de 8h à 18h, l'engagement réel pour la police municipale serait de 5h30 à 21h, en raison des préparatifs le matin (fermeture du périmètre avec les moyens architectoniques par phases, enlèvement de véhicules, etc.) et de la réouverture du secteur le soir (enlèvement des moyens architectoniques par phases, nettoyage de la chaussée par la Voirie-Ville propre, etc.), soit un engagement total de 15,5h. Le risque est que des événements connexes aient lieu le même jour, par exemple des votations, qui demandent une importante mobilisation de l'effectif de la police municipale pour récupérer les urnes. D'autres événements, comme La ville est à vous, requièrent la présence de la police municipale dans le cadre de sa fonction principale de police de proximité. Une multitude d'événements connexes rend difficile la mise à disposition de personnel à la police cantonale, le service ne pouvant pas reprendre des agent.e.s en congé. Le dimanche, la police municipale dispose en général de 18 unités, réparties sur la tranche horaire 6h-24h. Si elle doit assurer cette mission d'appui à la police cantonale, il lui faudra reprendre du personnel en congé, ce qui est possible en prévenant le personnel au moins deux semaines à l'avance. Onze heures de repos doivent être prévues entre la fin de service et la reprise. Il faut compter en moyenne 48 francs de l'heure par agent-e, et pour couvrir 15,5 heures d'engagement en tenant compte des relèves, le coût total moyen du personnel serait de 37 200 francs, soit un taux horaire de 2400 francs. Si le Conseil adminis-

trafic décidait de ne pas payer les agent.e.s, environ 1000 heures seraient alors à rendre au personnel. À titre de comparaison, les agent.e.s de sécurité privée sont à environ 50 francs de l'heure, ce qui représentait un coût total de 38 750 francs, soit une somme relativement proche de celle requise pour la police municipale. Si du personnel de la PCi effectuait cette tâche, en tenant compte du fait que la demande doit parvenir une année à l'avance, le coût total serait de 12 000 francs, ce qui serait plus rentable pour la Ville, sachant que le coût pour un milicien se monte à 60 francs pour un engagement de 4 heures.

Questions des commissaires

Un commissaire note que la présentation de M^{me} Camp permet de ramener la réalité des horaires, les coûts engagés. Le conseiller municipal souhaite savoir si ces coûts peuvent être amoindris ou du moins compressés, par exemple avec une diminution du personnel. Un commissaire note également que la création d'événements est limitée en Ville en raison d'un nombre d'APM peut-être insuffisant, et souhaite savoir comment le service compte faire face à de futures créations d'événements. M^{me} Camp répond qu'en ce qui concerne la première question, la marge de manœuvre serait de fournir moins de personnel à la police cantonale, ce qui augmenterait les coûts au niveau de la police cantonale. En revanche, certains standards existent, comme un contrôle systématique des rues adjacentes et le respect des normes de sécurité, ce que seul un personnel formé peut faire. La seule façon de compresser les coûts serait d'engager la PCi. Pour la deuxième question, la marge de manœuvre est plus compliquée et cela n'est pas dû à la police municipale, car n'importe quel organisateur a de la peine à organiser un événement en raison de normes de sécurité toujours à la hausse. Pour la police municipale, si un événement imprévu venait à se produire pendant la manifestation demandée par la motion, il serait compliqué de quitter la manifestation pour se rendre ailleurs. Certaines missions des APM péjorent leur rôle de police de proximité, et devraient rester dans le giron de la police cantonale, par exemple la gestion de la circulation routière, très gourmande en personnel.

Un commissaire constate également que les coûts sont élevés, si l'on garde le même schéma que l'édition de 2016, alors même qu'il n'y a pas de manifestation à proprement parler, simplement une libération de l'espace. Cela dit, le périmètre étant connu, le conseiller municipal se demande pourquoi la Ville ne pourrait pas installer des bornes à l'entrée de ces axes, afin de sécuriser et fermer le périmètre sans demander de personnel, d'autant plus si la manifestation a lieu tous les mois. M^{me} Camp note que la sécurité se joue sur trois zones: la zone de la manifestation, la zone autour de la manifestation et la zone plus large des déviations. La proposition du commissaire pourrait être envisageable, mais il s'agirait de savoir si ces bornes peuvent résister à des charges ou attaques de type «béliet» de camions ou

autres. Il faudrait également voir si la police cantonale accepterait de remplacer du personnel par des bornes. Le conseiller municipal rappelle qu'un tel système existe déjà dans le quartier des organisations internationales.

Un commissaire se réjouit des propos de M^{me} Camp à propos des missions de la police municipale, et note qu'elles font écho aux différentes motions actuellement traitées par le Conseil municipal concernant la requalification des missions de la police municipale. Le conseiller municipal souhaite savoir si la police municipale, dans le cadre du budget 2020 actuellement annoncé par le Conseil administratif, dispose d'effectifs suffisants pour assurer les manifestations à venir (notamment si les douze dimanches sans voiture étaient décidés). M^{me} Camp rappelle qu'aucun poste budgétaire supplémentaire n'est à la disposition de la police municipale, mais qu'avec l'effectif actuel, le service arrive à remplir ses missions. En revanche, il faut s'assurer que la police municipale puisse continuer à assurer ses missions de base, sans être péjorées par les missions ad hoc de renfort à la police cantonale. Un commissaire souhaite savoir si la police municipale a le droit de ne pas répondre aux demandes de soutien de la police cantonale. M^{me} Camp rappelle que le service n'est pas obligé de fournir du personnel à la police cantonale, et qu'en cas d'impossibilité, le service n'en fournit pas. En revanche, si le Conseil d'Etat émet un arrêté, alors la police municipale est obligée de fournir le personnel demandé.

Le président revient sur la question de l'effectif et souhaite savoir si deux dimanches par an sans voiture seraient plus faciles à gérer en termes d'effectif pour la police municipale. M^{me} Camp répond que le dimanche est toujours un jour problématique en raison de l'effectif plus faible, et que c'est la tenue d'événements connexes qui rend la gestion de l'événement plus compliquée. Cela dit, deux dimanches par an, pouvant être mis en place de façon libre, seraient évidemment plus faciles à organiser, les événements connexes pouvant alors être évités. Une commissaire se trouve stupéfaite de cette augmentation de l'activité de la police pour des questions de circulation, et se pose la question de la pertinence d'un tel dispositif sécuritaire, dispositif pouvant s'avérer menaçant. Une commissaire rappelle que l'idée est d'inviter les gens à descendre dans la rue, et non pas à augmenter le dispositif sécuritaire et la présence de voitures dans cet espace. M^{me} Camp comprend l'argument de la conseillère, mais rappelle qu'au moment où un rassemblement a lieu, des normes de sécurité doivent être appliquées, faute de quoi l'Etat ou la Ville pourraient être tenus responsables, en cas d'événements tragiques. Même si aucun aspect festif n'est organisé conjointement, il s'agit tout de même d'une privatisation de l'espace public, nécessitant donc des normes de sécurité.

Une commissaire souhaite savoir si le dispositif de sécurité est imposé par la Confédération. M^{me} Camp répond que selon les manifestations, les normes de

sécurité sont plus souples, notamment sur de plus petits périmètres. Elle rappelle que c'est la BSI qui est en charge d'évaluer la menace. Pour un périmètre aussi large que celui de la rade, des normes de sécurité importantes, avec probablement port d'arme et gilets lourds, sont obligatoires. Un couloir de sécurité pour les secours doit également être prévu, avec un encadrement sécuritaire. Un commissaire se demande si l'armement permettrait à la police municipale de faire des économies. M^{me} Camp invite le conseiller à poser la question à son magistrat. Un commissaire souhaite savoir quels sont les moyens en termes de caméra vidéo par rapport à des manifestations comme celle discutée ce soir. M^{me} Camp n'a pas connaissance de tous les emplacements de caméras sur ce territoire, mais ils sont effectivement relativement nombreux. Depuis le PC de la police cantonale, il est possible de réarticuler l'engagement au fur et à mesure, si l'on constate par exemple que certaines zones sont plus occupées que d'autres. Les APM n'ont cependant pas accès aux images fournies par ces caméras, seul.e.s les employé.e.s de la DPBA en ont le droit. Un commissaire souhaite savoir ce qui se passerait si la police municipale venait à reprendre des agent.e.s alors même que des événements connexes se produisent. M^{me} Camp note que l'on ne peut pas rappeler des personnes en congé le jour même. La police municipale n'est pas une police qui fonctionne 24h/24, et la prévision assez large est donc essentielle lors de la planification d'engagement en lien avec des événements. Le président résume donc l'intervention de M^{me} Camp en notant que la police municipale répond à des normes fédérales de sécurité auxquelles elle ne peut pas déroger.

Le président remercie M^{me} Camp pour sa venue à la commission et lui donne congé.

Audition de M. René Desbaillets, président de l'ACS Genève

Le président souhaite la bienvenue à M. Desbaillets, qui se présente devant les membres de la commission en indiquant qu'il est président de l'ACS Genève, membre du comité de RouteGenève (regroupement du TCS, de l'ACS, de l'UPSA et de l'ASTAG). Il entame sa présentation au sujet de la M-1175 en notant que cette motion a été déposée en 2015. Il remarque qu'il est fait mention des trois dimanches sans voiture en 1973, et estime cet argument plus «expérimental», ces événements ayant simplement eu lieu en raison d'une pénurie de pétrole. La situation a changé depuis, les citoyens genevois ayant voté en 2016, à 68%, la LMCE. La motion examinée aujourd'hui concerne principalement la rade, soit l'axe lacustre, ce qui entre en contradiction avec la LMCE, qui dit en son article 2 que l'axe lacustre devrait être maintenu comme une voie de moyenne ceinture en attendant la réalisation d'une traversée du lac. Cet axe lacustre est amélioré, notamment grâce à des travaux sur la rive droite qui ont permis de donner des axes distincts pour les piétons, pour les cyclistes et pour les automobilistes. La

circulation va donc être facilitée sur ce U lacustre, à l'exception du pont du Mont-Blanc, pour lequel un projet de passerelle était censé être mis en place (le président précise que ce projet est actuellement traité par la CTC). La demande de fermeture de l'axe lacustre est donc contraire à ce que stipule la LMCE, pourtant largement acceptée par le peuple.

Des parkings seraient bloqués, l'accès à certains objets touristiques serait bloqué, ce qui ne bénéficierait pas à la dimension internationale de Genève.

Questions des commissaires

Un commissaire se demande si ce type de motion n'est pas une attaque contre les voitures plutôt qu'une réelle lutte contre les émissions de CO₂, et s'il n'existerait pas des moyens plus efficaces de lutter contre le problème. M. Desbaillets rappelle qu'en 2015, lorsque l'on commençait à parler des problèmes d'émissions de CO₂, il était membre d'Écologie libérale, avec des propositions pour limiter les émissions de CO₂. Il note qu'une voiture arrêtée pollue beaucoup plus qu'une voiture en train de rouler. M. Desbaillets précise à nouveau que cette motion est contradictoire avec la volonté populaire exprimée en 2016. Il rappelle que lors des premières attaques contre l'automobile dans les années 1980, les véhicules s'étaient adaptés aux nouvelles technologies, et qu'il est donc évident que les véhicules vont continuer à évoluer. Une motion déposée en 2015 ne prend pas en compte les nouveaux moteurs développés depuis. Un commissaire note que cette motion a avant tout une visée éducative, notamment sur le lien entre émissions de CO₂ et santé, et que les problèmes environnementaux doivent être abordés d'une manière ou d'une autre. Un commissaire souhaite alors savoir si l'auditionné peut penser à une solution concrète autre que celle proposée par la motion. M. Desbaillets répond que le plus concret serait pour lui la traversée du lac, seule solution pour sortir les voitures de la Ville. Le flux automobile est très sensible au moindre blocage, et la fermeture des principaux axes risque d'augmenter la présence des voitures dans les quartiers limitrophes de la rade. Un commissaire s'étonne que pour douze dimanches, le dimanche étant par ailleurs un jour de faible fréquentation, la circulation réduite puisse impacter à un tel point le flux automobile du canton. M. Desbaillets répond que Genève doit garder sa dimension internationale. De nombreux touristes arrivant le dimanche seraient gênés pour accéder au centre-ville. D'autre part, le risque est que trop de manifestations aient lieu en même temps et que cela finisse par nuire au tourisme en Ville.

Le président note que l'idée de cette motion est de rendre aux piétons les quais, afin de ne pas être agressés par les véhicules automobiles. Or, l'une des premières libertés de la démocratie est celle de la mobilité. Le président se demande si cette motion ne brime finalement pas la liberté de mobilité des citoyens. Le président demande alors à M. Desbaillets si l'on ne pourrait pas plutôt retenir le nombre

de deux dimanches par année, de préférence en été, organisés de façon à ne pas déstabiliser d'autres événements. M. Desbaillets note que ces deux dimanches existent déjà dans l'année avec des événements incontournables. Mais le problème reste le même, Genève ne dispose pas de périphérique, contrairement à d'autres villes de la même dimension. Le peuple a voté la LMCE en attendant un périphérique, et l'axe lacustre est devenu la voie à privilégier et à éviter d'encombrer. La Ville doit se mettre à la place des communes rurales, alors même que beaucoup de commerces mettent la clé sous la porte par défaut de fréquentation. Il est important de pallier face à la montée des surfaces commerciales de France voisine, très facilement accessibles pour les voitures. Pour M. Desbaillets, l'axe lacustre doit rester une voie principale, et ne doit pas être fermé. Il faudrait plutôt envisager la fermeture d'autres rues, par exemple la rue du Rhône.

Un commissaire regrette le peu d'ouverture de M. Desbaillets sur cette motion et sa non-entrée en matière consistant à refuser tout dimanche sans voiture. Alors que M. Desbaillets met en avant la LMCE, un commissaire rappelle que les citoyens genevois ont non seulement voté pour cette loi mais qu'ils ont également élu des pouvoirs législatifs ayant décrété l'urgence climatique, ratifiée à la fois par le parlement cantonal et le Conseil municipal de la Ville de Genève. Cette urgence climatique devrait prévaloir en termes de priorité politique et juridique puisqu'elle traduit l'article 19 de la Constitution genevoise qui stipule que les citoyen.ne.s ont le droit à un environnement sain. Or, on sait aujourd'hui que 32% de la pollution aux particules fines proviennent du trafic autoroutier et que 37% de l'origine des oxydes d'azote proviennent aussi du trafic autoroutier. Au final, le parc automobile genevois est responsable de près d'un tiers de la pollution du canton. Le droit au libre choix de transport ne peut pas s'opposer ni prévaloir sur le droit à un environnement sain. Si l'on reprend la LMCE, on y trouve des principes d'organisation et cent mesures d'accompagnement préconisés par l'ancien DETA devenu le Département des infrastructures (DI). En ce qui concerne l'hyper-centre-ville, la priorité est donnée à la mobilité douce, à la piétonisation et à la pacification des espaces («la priorité aux modes doux et transports publics par des mesures portant principalement sur la piétonisation et la pacification des espaces»).

Un commissaire demande alors à M. Desbaillets s'il est prêt à accepter d'autres mesures d'accompagnement, notamment des mesures éducatives, dans le cas d'une adoption de cette motion par la Ville. M. Desbaillets rappelle qu'il est venu parler de l'interdiction de véhicules sur l'axe lacustre. D'autre part, il rappelle que les émissions de CO₂ émises par les avions ne sont pas comptabilisées, ces émissions étant produites par des étrangers, et donc non comptabilisées. La première chose à faire serait alors de soutenir la taxe sur les billets d'avion, soutenir la loi sur un contrôle démocratique de l'aéroport, se demander pourquoi des compagnies peuvent multiplier les allers-retours quotidiens. La priorité serait

donc les avions avant les voitures. M. Desbaillets note ensuite que si l'on interdit l'accès aux voitures, les Genevois, notamment celles et ceux vivant dans les communes rurales, iront faire leurs achats en France (aujourd'hui estimée à 1 million d'achats par an), avec les risques économiques qui s'ensuivent, sans diminuer aucunement les émissions de CO₂. D'autre part, il faut également réfléchir aux importations, qui pèsent lourdement sur les émissions de CO₂. Douze dimanches sans voiture ne feraient que reporter des effets négatifs sur l'extérieur du canton. La création de bonnes zones piétonnes serait une bonne idée, mais trop de places de parc sont supprimées à Genève. Un commissaire note que les parkings à Genève sont vides le dimanche. Un commissaire note donc que M. Desbaillets n'est pas prêt à aller dans le sens de la motion ni à faire quelque concession. L'auditionné rappelle qu'il est l'un des responsables de la poursuite de la ligne de RER jusqu'à Satigny, permettant ainsi une autre mobilité dans le Mandement. Interdire n'est donc pas la solution selon lui. D'autre part, la plus grosse augmentation des immatriculations se fait parmi les artisans, qui ont toujours besoin de livrer, et qui ne peuvent pas se passer de leur véhicule pour cela.

Un commissaire revient sur la motion, et note que les dimanches sont des jours suscitant peu d'activité économique. Le blocage de l'axe lacustre permet d'éviter aux Genevois d'aller faire leurs courses en France. Pour un commissaire, cette motion peut donc présenter des aspects intéressants, même si elle ne règlera pas le problème du CO₂. Le conseiller note que l'auditionné a insisté sur l'aspect international de Genève, et se demande si cette fermeture ne serait pas au contraire un atout pour Genève. Cette plus-value touristique pourrait donc être un attrait, avec la possibilité d'organiser des événements autour de cette fermeture de la rade.

Un commissaire aimerait savoir quel est le degré d'ouverture de M. Desbaillets sur une priorité aux piétons et une vitesse réduite pour les véhicules, au lieu d'une fermeture de la rade. M. Desbaillets répond que tous les feux de circulation du quai Gustave-Ador vont être programmés afin de créer une onde verte pour la fluidité du trafic. Cela dit, des véhicules roulant moins vite polluent plus. D'autre part, si les Genevois pourraient être au courant d'une telle organisation, elle risquerait de perturber les touristes. Un commissaire rappelle qu'il avait demandé au motionnaire lors de sa venue à la commission s'il pouvait envisager que les dimanches sans voiture puissent être associés à des dimanches où avaient déjà lieu d'autres événements. Or, M. Gomez souhaitait plutôt que ces dimanches soient dissociés d'autres événements. Pour un commissaire, il s'agit d'une motion déguisée pour être contre l'utilisation de la voiture.

Un commissaire note que l'auditionné a rappelé le caractère touristique de Genève, et donne l'exemple de la Ville de Paris qui a piétonnisé ses quais durant l'été pour y installer des plages, des buvettes, des animations. M. Desbaillets note que Paris dispose de deux giratoires permettant de faire le tour de la cité, et que les quais de la Seine ne sont pas des voies de circulation prioritaires. Tant qu'il

n’y aura pas de traversée en amont du pont de Mont-Blanc, la rade ne pourra pas être fermée sans répercussions sur l’économie genevoise. L’absence de périphérique redirige les automobilistes vers les communes rurales au lieu de les inciter à adopter d’autres moyens de mobilité.

En l’absence d’autres questions, le président remercie M. Desbaillets pour sa venue à la commission et lui donne congé. Le président remercie les membres de la commission pour leur présence et lève la séance.

Séance du 10 octobre 2019

Audition de M. Matthieu Jotterand, membre du bureau de l’association Transports et environnement (ATE)

M. Jotterand rappelle que l’ATE défend une mobilité durable et responsable, axée sur la mobilité douce et les transports publics. L’ATE est donc évidemment favorable à une telle motion. Durant la seconde moitié du XX^e siècle, un modèle tout voiture a été développé en ville, avec la suppression d’un réseau de tramways dense. Or, le modèle de la voiture individuelle pour tous ne fonctionne pas dans une agglomération de 500 000 habitants. Il est important pour le rayonnement de Genève, pour le confort et la qualité de vie des habitants de développer la ville sur des modèles progressistes, et non pas sur des modèles appartenant au passé. D’autres villes en Europe ont déjà procédé à la piétonisation de certains axes les dimanches, voire de façon permanente, comme à Bruxelles. Il est aussi possible de citer l’exemple de Rio de Janeiro, où les avenues le long des principales plages sont fermées à la circulation. Actuellement à Genève, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la saturation de l’espace sont autant de problèmes causés par la circulation routière. Au XX^e siècle, la ville a donc été construite par et pour des automobilistes, avec peu de possibilités pour les piétons. Les besoins et les envies ont pourtant changé. Il faut par ailleurs noter qu’un plan piéton a été voté en 2004, bien que très partiellement réalisé, avec quelques ratés comme le quai des Bergues. Un plan directeur communal mentionnait l’horizon 2010 pour un nouveau plan piéton, ce qui n’a pas non plus été réalisé. L’espace pour les piétons n’est donc actuellement pas suffisant, bien que la moitié des ménages de la Ville ne possèdent aujourd’hui pas de voiture. L’aménagement de l’espace uniquement basé sur l’automobile est discriminant, alors que la mise en place d’espaces piétons profite à l’ensemble de la population. Une piétonisation de l’espace public est bénéfique sur plusieurs aspects, à commencer par la question de la santé, qu’elle soit individuelle ou publique (moins de pollution, moins de nuisance sonore). En ce qui concerne d’ailleurs les nuisances sonores, Genève ne respecte toujours pas les normes de protection fédérales. Des mesures doivent là aussi être prises. Au niveau de l’environnement, le centre-ville est la zone la plus polluée du canton, le trafic autour de la rade y contribuant en bonne partie. D’autre part,

il est important de rappeler que la marche à pied ne coûte rien, et permet de profiter de l'espace public, notamment des nouveaux aménagements autour du lac à l'instar de la nouvelle plage des Eaux-Vives. La piétonisation représente aussi un confort en termes de sécurité, notamment pour les familles. Étant donné que les travailleurs ne sont pas sur la route le dimanche, et que les personnes circulant en voiture le sont majoritairement pour des loisirs, il serait intéressant d'accorder la priorité aux piétons et aux cyclistes. Il faut noter qu'il existe des alternatives pour se rendre en ville sans voiture, notamment grâce au réseau de transports en commun performant du canton. Pour les automobilistes les plus concernés, il faut rappeler la mise en place du Léman Express dès le mois de décembre. Avec la mise en place de ces dimanches sans voiture, toute la population pourra profiter de la rade librement, en toute sécurité, pour organiser des activités différentes et se réapproprier l'espace public. En conclusion, l'auditionné rappelle que l'ATE soutient pleinement cette mesure.

Questions des commissaires

Le président souhaite savoir si deux dimanches pourraient suffire comme ballon d'essai pour cette mesure, au lieu de douze dimanches par année, et si cette manifestation pourrait avoir lieu dans un autre endroit de la Ville, par exemple aux Pâquis. M. Jotterand répond qu'il serait favorable à une réappropriation de l'espace public dans d'autres quartiers, mais note que la rade a un potentiel nettement supérieur à celui de rues annexes. La rade possède un panorama connu à l'international et un environnement très agréable, qui le serait d'autant plus sans trafic automobile. L'auditionné retourne la question du président, en se demandant pourquoi ne pas appliquer cette mesure à tous les dimanches de l'année. Selon lui, le chiffre de douze dimanches par année constitue déjà un ballon d'essai.

Un commissaire revient sur les auditions précédentes en les faisant dialoguer avec la présente audition, et note que le précédent auditionné avait estimé qu'une telle mesure pourrait représenter un report du trafic automobile sur d'autres axes routiers comme l'autoroute.

Un commissaire souhaite savoir quelle est l'opinion de l'ATE sur le sujet. M. Jotterand explique que le trafic pourrait tout à fait être reporté sur le pont de la Coulouvrenière, sans créer de congestion dramatique et de hausse du bilan carbone. En revanche, l'idée ne serait pas forcément de reporter le trafic ailleurs, mais de le diminuer, notamment avec la promotion d'autres moyens de transport durant ces journées. En effet, la fermeture d'axes montre plutôt un repli de la part modale automobile qu'un report complet.

Un commissaire note qu'une autre critique formulée était celle du bénéficiaire commercial, les commerçants étant apparemment péjorés par des piétonisa-

tions de l'espace public. Il souhaite savoir si l'ATE dispose d'exemples pouvant contredire ces allégations. M. Jotterand répond en préambule que les commerçants touchés le dimanche seront principalement des commerces alimentaires, qui seront gagnants dans ce type d'événements. Pour ce qui est des autres jours de la semaine, il se trouve que les commerçants ont tendance à surestimer le nombre de personnes venant en voiture faire leurs achats. À Bruxelles, les commerçants pensaient, avant la piétonisation, que 60% de leurs clients venaient en voiture. Suite à une étude, il s'est avéré que ce chiffre était plutôt de 15%. Des exemples ont montré que la piétonisation, bien faite, avait tendance à faire augmenter le chiffre d'affaires des commerçants.

Une commissaire note que la zone piétonne de Bordeaux fonctionne effectivement bien, mais que six parkings sont situés à proximité. En revanche, lors de la mise en place de cette zone piétonne, un grand nombre de commerces ont fermé et ont été remplacés par d'autres.

Une commissaire souhaite savoir quelles mesures seraient prévues pour les personnes à mobilité réduite, notamment en termes d'accès à la manifestation, cette partie de la population ayant une utilisation des transports en commun réduite. M. Jotterand note qu'il n'a pas travaillé sur la question des personnes à mobilité réduite mais que des dérogations seraient envisageables pour les personnes ayant des difficultés à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture, ces dérogations étant d'ailleurs potentiellement mentionnées par la motion. L'ATE estime que l'inclusion des personnes handicapées est importante dans un plan de mobilité, et M. Jotterand note que la piétonisation rendrait plus agréable le passage des personnes à mobilité réduite sur la rade. Pour revenir sur l'exemple de Bordeaux, l'auditionné rejoint la commissaire sur ses propos, et note qu'une piétonisation efficace doit s'accompagner de mesures qui permettent de la rendre effective.

Par rapport à des faillites de commerces, un long temps de travaux avait pu causer des difficultés pour les commerçants. Mais il faut garder à l'esprit qu'en France, on observe un grand nombre de zones commerciales en dehors des villes, qui font périlcliter les commerces urbains.

Une commissaire revient sur la question du bilan carbone, et note que M. Jotterand a déclaré dans sa présentation que le centre-ville de Genève était l'une des deux zones les plus polluées du canton avec l'aéroport. La commissaire souhaite savoir si l'ATE a lancé des initiatives pour faire face à cette pollution automobile, rappelant que le Conseil fédéral avait déjà par le passé souhaité restreindre l'accès à des voitures polluantes. M. Jotterand rappelle que l'ATE a contribué à lancer l'initiative pour un pilotage démocratique de l'aéroport. Malheureusement, le Grand Conseil lui oppose un contre-projet vidé de la substance initiale. En revanche, l'ATE Genève n'a pas récemment lancé d'initiatives à proprement parler, mais fait tout ce qu'elle peut pour encourager les élu-e-s à agir dans ce sens.

La commissaire note par la suite qu'en tant que commerçante, elle ne pourrait pas livrer sa marchandise en transports publics. En revanche, elle possède un véhicule professionnel aux dernières normes européennes anti-pollution. La commissaire explique qu'elle travaille sur le marché de Plainpalais le dimanche, et constate qu'un blocage de la circulation dissuaderait la population de se rendre au marché, et la pousserait à se rendre en France.

Un commissaire rappelle que la motion réclame précisément douze dimanches sans voiture par an, et que le coût estimé pour ces manifestations est effectivement de 200 000 francs par manifestation, en raison d'un coût de sécurité important. Le commissaire trouve ces dimanches sans voiture intéressants, mais se demande si une telle dépense en vaut vraiment la peine. Le commissaire note que cette motion propose uniquement une mesure provisoire, qui ne résoudrait pas le problème le reste du temps. Le conseiller se demande alors s'il n'existerait pas d'autres solutions, moins ponctuelles, et donc moins coûteuses. M. Jotterand répond que les coûts devraient être évalués de façon plus précise par la police, mais que le coût annoncé semble effectivement très élevé et extrapolé d'autres manifestations pas entièrement comparables. En ce qui concerne d'autres possibilités, il n'existe pas de mesures de piétonisation gratuites. Même si de tels événements représentent un coût, il est important de permettre à la population de se réapproprier l'espace public.

Un commissaire rappelle que douze dimanches sont concernés, mais se demande si en hiver, ces manifestations pourraient tout de même attirer la population. M. Jotterand note que l'on peut par exemple imaginer un dimanche enneigé sans voiture tout à fait agréable pour la population. D'autre part, rien n'empêche la Ville de mettre en place ces dimanches à d'autres moments qu'en hiver.

Une commissaire souhaite savoir quelle est la vision de l'ATE pour une mobilité plus équilibrée entre automobilistes et piétons. M. Jotterand rappelle que l'ATE veut mieux partager l'espace public entre les différents modes de transport, sans nécessairement retirer les voitures de la route. La commissaire note que ces dimanches peuvent recouvrir une dimension sociale, de création de lien. M. Jotterand partage ce constat, et trouve que les familles seraient plus à l'aise dans des espaces piétons, plus accueillants. La commissaire souhaite savoir si l'auditionné estime que la rade est un bon endroit, malgré sa forte privatisation, ou si un autre lieu conviendrait également. M. Jotterand note que la rade est un endroit symbolique, avec une vraie valeur ajoutée par rapport à une rue piétonnisée dans un quartier moins fréquenté.

Pour revenir sur la question des coûts, un commissaire souhaite savoir si des études sont parlantes en termes de bénéfices/économies sanitaires. M. Jotterand répond que le trafic automobile est nuisible pour la santé, et que les coûts qui en résultent sont extrêmement importants. Il est cependant difficile de chiffrer

à l'année. Le commissaire souhaite ensuite savoir si l'ATE fait un lien entre les dimanches sans voiture et un rééquilibrage de l'application disproportionnée de la LMCE. M. Jotterand note que l'application de cette loi devrait être pérenne, alors que la motion M-1175 met en avant des actions ponctuelles de sensibilisation.

Une commissaire note qu'elle souhaiterait amender cette motion pour réserver ces dimanches aux piétons uniquement, et ce sans la présence d'aucun véhicule, y compris les vélos, les trottinettes, les patins à roulettes. M. Jotterand répond qu'il ne s'y opposerait pas dans l'absolu, le trafic automobile créant des nuisances nombreuses. En revanche, interdire l'accès aux vélos serait peu pertinent, au vu des faibles nuisances créées par les vélos. La commissaire souhaite donc savoir si l'ATE verrait un inconvénient à cet amendement. M. Jotterand ne verrait pas l'intérêt d'un tel amendement, mais note qu'il ne poserait sûrement pas de problème majeur.

Le président donne congé à M. Matthieu Jotterand et le remercie pour sa venue à la commission.

Le président rappelle que la validation d'une manifestation sur le domaine public est de la compétence du Canton, et non pas de la Ville. Le DSES risque de ne pas valider ou de fortement limiter le nombre annuel d'événements. Le président souhaite alors savoir s'il ne serait pas possible de commencer par un ballon d'essai d'un ou deux dimanches sans voitures par année. Une commissaire revient sur les chiffres avancés par un commissaire. Elle rappelle que les pertes au niveau de la TVA sur le canton de Genève sont de 1 600 000 000 de francs. D'autre part, une commissaire constate que des auditions supplémentaires ont été demandées, et note que son groupe souhaite réellement avoir connaissance de ces détails supplémentaires avant de procéder au vote. C'est pour cela que ce parti insiste à nouveau sur l'audition de M. Poggia. Le président rappelle que le Conseil d'Etat a déjà refusé l'audition de M. Poggia, par le biais d'un courrier transmis à la commission. La commissaire constate qu'en tant que présidente de commission, elle a déjà reçu des membres du Conseil d'Etat, en passant par le Conseil administratif. Si la commission insiste pour demander à nouveau l'audition de M. Poggia, le président en fera la demande.

L'audition du conseiller d'Etat est acceptée à l'unanimité.

Une commissaire souhaite savoir sur quelle base le Canton pourrait interdire à la Ville d'organiser un tel événement. Le président répond que c'est dans la prérogative du DSES d'octroyer ou non l'autorisation de ce type de manifestations. La conseillère municipale répond que dans ce cas, la Confédération pourrait aussi décider d'interdire certaines manifestations.

Le président souhaite savoir quels sont les arguments à développer lors de l'audition de M. Poggia, si cette audition venait à être acceptée. Une commis-

saire répond qu'il faut dire à M. Poggia que la CSDOMIC souhaite l'auditionner pour connaître le prix exact d'une fermeture de la rade, les obligations de la Ville concernant cette fermeture, les conditions posées par le Conseil d'Etat pour cette fermeture, le bilan tiré des précédentes éditions et les reports observés sur d'autres axes routiers.

Un commissaire note que la séance du 3 octobre a déjà apporté des réponses à toutes ces questions, et qu'elles se trouvent toutes dans le procès-verbal. Un commissaire partage ses propos et estime que M. Messenger représentait déjà le Conseil d'Etat. D'autre part, la venue de M. Poggia était liée à la question des APM, et non pas à la motion M-1175. Toutes les réponses nécessaires ont donc déjà été fournies. Le président entend les propos du conseiller, mais note que l'audition de M. Poggia ayant été votée, elle devra avoir lieu quoi qu'il en soit.

Une commissaire rappelle qu'il faut continuer à se concentrer sur cette motion, et que cette motion n'a pas été faite pour seulement un dimanche ou deux. La volonté d'origine était de douze dimanches par mois, et il faudrait s'y tenir. Un dimanche sans voiture par mois permet à la population, de façon régulière, de respirer et de profiter des points de vue de la rade, à pied.

Le président communiquera toutes ces raisons au Conseil d'Etat et verra si cette demande d'audition est acceptée cette fois-ci. L'objet restera en suspens jusque-là.

Un commissaire aurait souhaité qu'une analyse financière précise du coût des dimanches sans voiture soit effectuée par le département des finances de la Ville et celui du Canton, par le biais qu'une question écrite. Le président en fera la demande.

Un commissaire pense qu'il serait judicieux d'auditionner M. Barazzone sur la motion M-1175. Le président soumet cette proposition au vote, qui est acceptée à l'unanimité.

Séance du 28 novembre 2019

Le président souhaite que les commissaires établissent la liste des questions à éventuellement poser au représentant de l'Etat.

Le président note que le Conseil d'Etat ne semble pas vouloir autoriser M. Poggia à être auditionné par la CSDOMIC. La commission insistant sur ce sujet, le président souhaite alors connaître les motivations de la commission pour entendre un membre du Conseil d'Etat afin de les transmettre aux autorités cantonales. Un commissaire note que la commission aimerait entendre les positions de M. Poggia sur le sujet, ses positions politiques, ainsi que des réponses aux questions concrètes des commissaires. Un commissaire note que M. Dal Busco

s'est rendu hier à la CTC avec toute son équipe sans problème. Un commissaire trouve tout à fait étonnant que toutes les auditions sur le sujet aient été des auditions focalisées sur les chiffres. Il trouve également étonnant qu'il soit si difficile de connaître la position politique du Conseil d'Etat sur cette interdiction. Le commissaire regrette d'autre part le manque d'ouverture de la droite sur le sujet de l'interdiction ponctuelle de la circulation dans le centre-ville, alors même que d'autres municipalités de droite ont validé ce principe ailleurs en Europe. Le président entend donc que la commission veut entendre des positions politiques sur le sujet, ce que ne peut pas faire un employé de l'Etat.

Séance du 9 janvier 2020

Audition de M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif en charge du département de l'environnement urbain et de la sécurité (DEUS), accompagné de M. Jean-Baptiste Saucy, chef du service Logistique et manifestations, ainsi que de M^{me} Alexandra Lawi et M. Lucien Scherly, collaborateurs personnels

M. Barazzone rappelle qu'il ne vient pas donner la position du Conseil administratif sur ce principe mais des informations sur l'éventuelle implication des services municipaux dans la mise en place d'un tel projet. La gestion de la circulation sur les quais est une compétence exclusivement cantonale. Même si la motion préconise une collaboration entre la Ville et le Canton, cette mesure ne pourrait être autorisée que par le Canton. Cette motion impliquerait effectivement des coûts ainsi qu'une mobilisation des moyens humains dont dispose la Ville. Pour rappel, l'engagement des APM pour un dimanche sans voitures en 2016 avait représenté une dépense d'environ 37 000 francs, soit un tarif horaire de 2400 francs, comme l'avait déjà rappelé dans cette commission la commandante de la police municipale. Il faudrait donc multiplier ces coûts par douze pour ce qui est des coûts humains uniquement pour la police municipale, dans le cas où elle serait à nouveau sollicitée pour cette mission. D'autre part, le LOM devrait mobiliser des centaines de barrières Vauban, de tables, de bancs et trois toilettes chimiques, avec des dizaines d'allées et venues de camions pour installer puis récupérer ce matériel comme il l'a déjà fait lors des éditions précédentes. Tous les gestionnaires du domaine public seraient également mobilisés dans le cadre de ces manifestations, ce qui pourrait se faire au détriment d'autres événements organisés sur le territoire municipal. Au-delà de la question de la fluidité du trafic qui peut se poser durant certains mois, les quais restent un axe primaire de circulation. Il serait effectivement plus facile de fermer à la circulation certains quartiers. M. Barazzone se demande également si le succès serait au rendez-vous en hiver pour ce type de manifestations. Concernant les coûts, le total concernant les APM pour douze dimanches correspond à environ 444 000 francs. Sans compter les aménagements, notamment des vaubans, ou la location de toilettes.

Questions des commissaires

Une commissaire ne voit pas pourquoi fermer l'espace public au trafic automobile justifierait une augmentation du nombre de toilettes publiques. S'il existe un réel manque de toilettes publiques en Ville, ce manque est général, et non pas spécifique à des manifestations ponctuelles. M. Barazzone répond que les dimanches sans voiture attirent énormément de monde, parfois sur un mode festif. Cette augmentation de la population sur place justifie donc le déploiement d'un plus grand nombre de toilettes puisqu'il s'agit d'une manifestation en tant que telle. M. Saucy précise que les demandes de tables et de bancs augmentent également durant ces manifestations. Une commissaire constate qu'en relisant la motion, elle ne voit pas de demandes spécifiques pour organiser, en plus de la fermeture au trafic, une fête. Si l'on compare ces coûts à ceux mobilisés pour l'organisation du Salon de l'automobile, par exemple, ils apparaissent comme relativement peu excessifs. D'autre part, organiser ces dimanches dans un lieu où la circulation est forte est plus pertinent que dans des quartiers où la circulation est plus faible. M. Barazzone ne souhaite pas s'immiscer dans un débat de fond sur la mobilité, mais note que même sans le déploiement de toilettes supplémentaires, des coûts seraient quand même associés à la fermeture de rues, au déploiement des APM pour faire en sorte que les voitures ne puissent plus passer, etc.

Une commissaire souhaite avoir des précisions sur les coûts engagés. M. Barazzone rappelle le coût journalier de 37 000 francs pour l'engagement des APM, auquel il faudrait ajouter les milliers de francs engagés par le LOM. Le conseiller administratif note que ce ne sont pas les coûts en soi qui posent problème, mais plutôt la possibilité pour le LOM de mobiliser son personnel un grand nombre de dimanches à la suite, au détriment potentiellement d'autres manifestations. Un commissaire aimerait également des chiffres plus précis concernant l'implication du LOM. Lorsque le Canton avait été auditionné sur la question, le chiffre de 200 000 francs par dimanche avait été avancé, montant qui ne prenait pas en compte la participation de la Ville. M. Saucy donne deux exemples ayant eu lieu en 2017. Lors de la journée pour la mobilité douce, 26 415 francs avaient été déboursés, en comptant notamment 92 transports par camion. Autre exemple, la journée «sans ma voiture», avec une trentaine de transports par camion, avait représenté une dépense de 12 612 francs. Au-delà de ces chiffres, M. Saucy rappelle que le LOM dispose d'un nombre limité de collaborateurs et collaboratrices, bien que l'effectif soit renforcé durant la période estivale par des auxiliaires, où un grand nombre de manifestations ont lieu. Un commissaire estime que la Ville pourrait financer 80% de la manifestation. M. Barazzone note que cela serait tout à fait possible si c'est la volonté de ce conseil.

Un commissaire note que le magistrat mentionne un budget de 432 000 francs. Or, il rappelle qu'avec le budget municipal voté récemment, il n'y a pas de limitations. M. Barazzone répond que le problème ne serait effective-

ment pas budgétaire, la Ville disposant d'un budget suffisant, mais plutôt humain. Les disponibilités du LOM sont limitées et le personnel ne peut pas être mobilisé en permanence. Les employé-e-s ne peuvent pas travailler tous les dimanches et doivent pouvoir disposer de temps de repos. Un commissaire souhaite par la suite savoir si un impact écologique a pu être calculé lors des précédents événements. M. Barazzone répond que le Canton était l'organisateur, et qu'il faudrait voir cela avec le Service de la mobilité, mais on peut aisément imaginer que le bilan était positif. Un commissaire constate que la motion interdit la circulation des véhicules dépassant les 20 km/h, ce qui exclut les vélos électriques. M. Barazzone répond que cela dépendra des règles de limitation fixées par le Canton. Un commissaire se trouve très surpris par la façon dont se déroulent les discussions autour de cette motion. Il entend les chiffres avancés par le conseiller administratif, ainsi que les possibles répercussions sur d'autres manifestations. Un commissaire rappelle que cette question, fondamentalement politique, est uniquement discutée en termes de gestion et de finances. Aucune proposition n'est faite en termes de calibrage, aucune proposition de changement de lieu n'est faite.

Un commissaire rappelle l'exemple de Bordeaux, souvent cité dans cette commission, qui a mis en place depuis longtemps ses douze dimanches sans voiture. Au vu de la situation écologique, ce projet ne semble pas recevoir l'attention qu'il mériterait. Un commissaire regrette la position du Conseil administratif, qui attend que le Conseil municipal se décide sur le sujet, alors même que le Conseil administratif dispose d'une large marge de manœuvre sur le sujet. M. Barazzone rappelle au commissaire que le Conseil municipal peut tout à fait demander au Conseil administratif une position politique, mais que cette demande devrait alors être faite au magistrat en charge de la mobilité, en l'occurrence M. Pagani. M. Barazzone s'est rendu à la CSDOMIC ce soir pour donner des éléments factuels sur l'organisation d'une telle manifestation, comme cela le lui avait été demandé par l'ancien président. M. Barazzone note cependant qu'il serait peu pertinent à son avis d'organiser cette manifestation l'hiver, où le succès serait moindre. Il faudrait plutôt envisager d'organiser ces journées sans voitures à des moments où la température est plus clémente et où les gens peuvent se balader sur les quais en favorisant la mobilité douce. Le Conseil administratif veut favoriser les projets concrets, qui favoriseraient au mieux la mobilité douce en Ville. Un commissaire est heureux d'entendre M. Barazzone sur ces questions, et souhaite savoir si le Conseil administratif serait prêt à revenir à la CSDOMIC pour expliciter ces projets. M. Barazzone propose à la commission d'inviter M. Pagani à la commission pour obtenir des réponses plus claires en lien avec les aménagements et la mobilité. Un commissaire rappelle que les Verts étaient au courant de l'impact financier d'une telle motion au moment de la déposer. L'idée était avant tout d'apporter une nouvelle culture de la mobilité et de l'appropriation de l'espace public. La question soulevée par cette motion n'est pas mathématique.

L'idée est d'habituer les Genevois-e-s à se déplacer différemment. Un commissaire aimerait plutôt se focaliser sur le bien-être apporté par de telles mesures, les exemples similaires ailleurs en Europe ayant montré les bienfaits pour la population, qu'il s'agisse de conséquences sur l'environnement ou sur la santé. Un commissaire aimerait savoir si le magistrat dispose d'informations sur ces possibles conséquences positives. M. Barazzone note qu'effectivement la pollution devrait diminuer, même si rien n'indique que le trafic automobile ne se déplacera pas sur d'autres secteurs de la Ville. Le dimanche, peu de commerces sont ouverts, ce qui risque d'être un obstacle à une possible augmentation des revenus des commerçants dans le cadre de ces journées. M. Barazzone comprend l'idée de régularité dans un tel projet, mais rappelle que les quais sont surtout empruntés par les personnes de passage. Les Genevois-e-s utilisent principalement les quais pour sortir de la ville, et non pas pour s'y promener, ce qui fait douter le magistrat sur les possibles retombés d'un tel projet. Les quais ne sont pas nécessairement le meilleur endroit à envisager pour une interdiction du trafic, il faudrait plutôt envisager des actions concrètes dans certains quartiers où il y a plus de vie.

Un commissaire souhaite savoir s'il y a une possibilité légale ou institutionnelle d'avoir une participation du Canton, de l'Association des communes genevoises (ACG) voire de la Confédération. M. Barazzone est presque sûr que la Confédération n'apportera pas de soutien financier. En revanche, des négociations sont possibles avec le Canton. Il faudrait cependant voir quels projets similaires sont déjà en cours au niveau du Canton. Le magistrat rappelle les coûts engagés pour une telle manifestation, et note que la Ville avait trouvé des financements auprès d'autres partenaires comme le TCS ou l'ATE. Un commissaire se demande si le magistrat serait plus ouvert au projet si la régularité était moindre, en partant par exemple sur une base de six ou sept dimanches par an. Le magistrat répond que cela serait effectivement moins coûteux et qu'il serait alors possible de mener une analyse sur les dates les plus propices pour organiser ces journées. Un commissaire rappelle que la commandante de la police municipale avait évoqué avec la commission que les effectifs étaient en flux tendu et que sa hantise principale était de devoir répartir les APM sur plusieurs manifestations simultanées, en plus de leur mission de police de proximité. Le conseiller municipal se demande, si ces douze dimanches sont votés en l'état, s'il faudrait embaucher du personnel en intérim. Un commissaire se demande si ce projet est réalisable ou s'il est utopique sur une telle durée, en l'absence de moyens pour le réaliser. M. Barazzone répond que cette motion ne peut pas être votée en demandant à la Ville d'organiser ces dimanches à coûts constants. Il faut qu'un budget correspondant soit voté, un crédit extraordinaire, qui permettrait d'augmenter le budget de fonctionnement. En ce qui concerne les effectifs, il est tout à fait possible d'envisager l'embauche de personnel de surveillance pour permettre aux APM de continuer à assurer leur mission principale, comme cela se fait dans d'autres communes. Un commissaire se demande si, dans le cas où ces dimanches auraient lieu

l'été, des dispositifs pourraient être envisagés pour faire de l'ombre sur les quais. Le magistrat répond que cela n'est pas prévu. Une commissaire note que les projets de plantation d'arbres seront utiles pour créer de l'ombre sur les quais. La conseillère municipale entend que ce projet ne représenterait pas d'augmentation de revenus pour les commerces, la plupart étant fermés, mais cela ne réduirait pas non plus les revenus. Une commissaire rappelle que peu de chiffres ont été avancés par le Canton concernant l'organisation, et que seulement des craintes sécuritaires ont été formulées. Un commissaire souhaite savoir combien de dimanches par année le LOM est occupé. M. Saucy répond que le LOM est à peu près mobilisé tous les dimanches, mais que les chiffres pourraient être vérifiés et confirmés à la commission par écrit. Un commissaire se demande si, dans le cas où ces dimanches auraient lieu lorsque des manifestations sont déjà organisées, cela réduirait les coûts, les quais étant déjà fermés. M. Barazzone répond que cela réduirait effectivement les coûts, mais qu'une analyse devrait être effectuée par le département à ce sujet.

Séance du 6 février 2020

Audition de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat chargé du Département de la sécurité, de l'emploi et de la santé (DSES)

M. Poggia note qu'il n'est concerné, dans cette motion, que par l'aspect sécuritaire, et non pas par l'aspect mobilité, qui dépend du dicastère de M. Dal Busco. Le choix d'un dimanche fermé à la circulation automobile est un choix politique. Si la question de savoir à qui incombe la responsabilité d'un tel événement se pose, il faut principalement garder à l'esprit les coûts qu'il engendre. M. Poggia pense qu'il faut avant tout lancer un projet pilote, en essayant sur une journée, pour voir comment cela fonctionne, comment la population réagit et quels sont les effets induits sur la circulation. Mettre en place des blocages s'avère toujours problématique, notamment vis-à-vis des véhicules sécuritaires, pour lesquels il faut prévoir des passages particuliers. M. Poggia note que malgré tout, la Ville de Genève organise un grand nombre d'événements, et que tout est possible. Des événements ont déjà eu lieu pour promouvoir la mobilité douce, avec du succès. Le conseiller d'Etat insiste sur la nécessité de faire un essai pour pouvoir en tirer un premier bilan avant d'agir.

Questions des commissaires

Un commissaire note que pour certaines personnes dans la commission, il faudrait abaisser la sécurité autour de cet événement, car il s'agit du facteur le plus cher. Le conseiller municipal rappelle les événements ayant eu lieu à Nice, un attentat ayant profité du manque sécuritaire autour d'un événement fermé à

la circulation. Un commissaire souhaite savoir qui porterait la responsabilité si un tel événement venait à arriver en Ville. M. Poggia rappelle que des tels événements peuvent avoir lieu à n'importe quel autre moment, même si un système de sécurité resterait nécessaire pour ces dimanches sans voiture, système impliquant des coûts financiers, pour la Ville et pour le Canton, certaines routes étant cantonales. Un commissaire revient sur la deuxième invite de la motion, qui préconise de n'autoriser que la circulation des transports en commun, des véhicules de sécurité et des automobilistes munis d'une autorisation. Or, comment les bus pourraient-ils circuler sur des axes bloqués par une affluence piétonne? M. Poggia estime qu'il faudrait fermer toute la circulation, à l'exception unique des véhicules de sécurité.

Une commissaire relève que le problème de sécurité sera le plus coûteux, en raison de l'installation de plots en béton ou encore de la mobilisation de la police, voire de la sécurité anti-terroriste. Une commissaire se questionne sur la pertinence de tels moyens face à une majorité de piétons investissant la rue. M. Poggia estime que les mesures de sécurité essaient de viser le plus juste possible, tout en ne pouvant pas prévoir tous les risques. Encore une fois, le conseiller d'Etat préconise de chiffrer le coût de l'opération. M. Poggia note que pour la Course de l'Escalade, des mesures sécuritaires sont déjà mises en place.

Un commissaire s'étonne, dans le cadre des auditions sur cet objet, de n'entendre parler que de financement, alors que les arguments climatiques ne sont que peu mobilisés. Un commissaire souhaite savoir si le Canton envisagerait avec bienveillance la constitution d'un dossier chiffrant précisément l'organisation de l'événement. M. Poggia répond que le Conseil d'Etat n'a pas été saisi sur le sujet, mais qu'a priori, une telle proposition serait étudiée au même titre que d'autres. En revanche, la question financière ne peut pas être écartée. Un commissaire rappelle que dans le cadre d'autres auditions, il a été signifié à la CSDOMIC que les risques d'attentats restaient relativement faibles à Genève, et que l'argument de la sécurité risque de tuer le projet en faisant augmenter fortement les coûts. M. Poggia note qu'il faut effectivement agir avec mesure, tout en gardant à l'esprit que l'on ne peut pas tout prévoir, et que des accidents pourraient de toute façon avoir lieu.

Un commissaire rappelle que le projet pilote a déjà eu lieu en 2004 dans le cadre d'une autre manifestation ayant bloqué la circulation routière. Financièrement, les coûts avancés par la police municipale sont de 200 000 francs par dimanche. Or, l'approche des Verts était aussi une approche de santé. Un commissaire souhaite savoir si le Département de la santé serait aujourd'hui en mesure d'allouer des fonds pouvant faire la promotion des effets sur la santé de ces douze dimanches. M. Poggia répond qu'à l'heure actuelle, le budget est totalement affecté, même si la marche et l'exercice font partie des pratiques mises

en avant par le département. Une fois encore, tout peut malgré tout être envisagé, tant que l'on chiffre les coûts.

Un commissaire revient sur l'aspect sécuritaire, et note que la plupart des attaques terroristes récentes sont l'œuvre de piétons. Le principal risque reste les mouvements de foule liés à ces attaques. Un commissaire souhaite également savoir combien de dimanches par année sont concernés par un blocage de la circulation. M. Poggia ne dispose pas de ces chiffres mais les communiquera au commissaire, mais cela arrive assez régulièrement. M. Poggia note également que des incidents peuvent avoir lieu à n'importe quel instant, et que sans devenir obnubilé par les problèmes sécuritaires, il faut les garder à l'esprit.

Suite à cette audition un commissaire rappelle que des auditions sont encore prévues. Un commissaire estime que la commission dispose désormais de suffisamment d'informations nécessaires sur cet objet. Le Mouvement citoyens genevois souhaite donc passer au vote le plus vite sur cette motion. Un commissaire rappelle qu'effectivement d'autres motions sont prévues, et réitère sa demande d'auditionner Genève Tourisme. Un commissaire note que les Verts estiment que les positionnements sont désormais figés sur le sujet, et qu'il faudrait passer à la discussion et au vote dès ce soir.

Le président propose de passer au vote concernant les propositions émises, à savoir l'audition de Genève Tourisme et le vote de la motion.

Vote pour l'audition de Genève Tourisme

L'audition de Genève Tourisme est acceptée par 12 oui (2 EàG, 4 S, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC) contre 2 non (MCG) et 1 abstention (Ve). Par conséquent, les travaux se poursuivront sur la motion M-1175.

Séance du 1^{er} octobre 2020

Le président indique que la commission s'était arrêtée dans ses travaux à une audition en attente de Genève Tourisme, pour avoir leur avis sur cette motion. Cependant, il rappelle que nous sommes dans une nouvelle législature et que le Conseil d'Etat a depuis rendu un avis défavorable sur cette fermeture des quais. Un commissaire précise qu'il n'a pas encore reçu les notes du précédent rapporteur, mais qu'il a parcouru tous les procès-verbaux des auditions ayant eu lieu sur le sujet. Il note que M. Barazzone avait avancé des coûts très importants en termes de mobilisation des APM, ce qui représentait plus d'un million de francs par année. Le même commissaire se demande s'il est encore très pertinent de continuer les travaux sur le sujet, encore plus au vu de la situation sanitaire. Un autre

commissaire note que la réponse négative du Conseil d'Etat a peu de chances de se transformer en réponse positive. Une commissaire rappelle que cette motion a engendré beaucoup de débats, qui traduisent un intérêt et un besoin de la population pour des mesures de piétonisation. Une commissaire se demande quel signal un arrêt des travaux sur cette motion enverrait à la population. Une commissaire souhaite s'assurer que tout le monde ait eu le temps de lire les procès-verbaux, et note qu'au vu du grand nombre d'auditions, il serait aussi temps de passer au débat. Un commissaire note que cette motion date de 2015, et que cette thématique reste très actuelle. Un commissaire se demande si cette motion n'est pas caduque, suite à la votation de ce week-end, qui entend déjà, suite à la suppression des places de parking, limiter le trafic en Ville. Un commissaire note que ce sujet traîne depuis quelque temps, mais rappelle le changement de magistrature. M^{me} Perler s'est entretenue avec M. Dal Busco et il serait intéressant de l'entendre pour se mettre à la page sur la situation. Un commissaire rappelle que M. Dal Busco a d'ores et déjà rappelé que la fermeture des quais relève de la volonté cantonale. Il rejoint des propos tenus précédemment en estimant que cette motion se trompe de cible. Face à la difficulté de mise en œuvre et face aux mesures déjà entreprises au niveau cantonal, le commissaire se demande s'il serait pertinent de continuer les travaux sur ce sujet.

L'audition de M^{me} Perler est acceptée par la commission, avec une abstention du PLR.

Séance du 12 novembre 2020

Audition de M^{me} Frédérique Perler (DACM) par visio-conférence

M^{me} Perler rappelle avant toute chose que la M-1175 date de 2015, et qu'elle fait suite dans son traitement à la motion M-1547, de juin 2020, motion à laquelle le Conseil d'Etat a fourni une réponse.

Cette motion a retenu toute l'attention de M^{me} Perler, qui était signataire, au niveau cantonal, de la motion M 2373, dont le rapport a été traité en octobre 2017 par le Grand Conseil. Cette motion préconisait également d'interdire la circulation sur la rade douze dimanches par an.

Face à l'urgence climatique et à la crise sanitaire, M^{me} Perler rappelle que la population doit changer son mode de vie et mener une réflexion sur l'impact de ses loisirs. Ces dimanches sans voitures permettent de mettre en avant une nouvelle utilisation de l'espace public qui reste trop souvent confisqué par l'automobile.

Si M^{me} Perler soutient pleinement cette motion, la conseillère administrative rappelle que le Conseil municipal est soumis aux autorités cantonales en la

matière. Comme les membres de la commission le savent déjà, le Conseil administratif avait écrit en juin 2020 au Conseil d'Etat pour obtenir son autorisation vis-à-vis de cette fermeture des quais. Le gouvernement avait répondu par la négative, en se référant à la LMCE, qui prévoit une circulation automobile sur la moyenne ceinture, qui comprend le pourtour de la rade. Le U lacustre n'est donc pas seulement un aménagement cyclable, mais est surtout, aux yeux du Canton, un aménagement permettant de fluidifier le trafic. M^{me} Perler note cependant que, depuis le mois de juin, la votation sur la modification de la LMCE a été un succès, et que cela pourrait remettre en question les choses auprès du Canton.

Questions des commissaires

Un commissaire souhaite savoir si la Ville a imaginé de mettre en place cette interdiction de circuler sur d'autres axes moins fréquentés, comme au niveau du pont des Bergues. M^{me} Perler répond que la motion est très claire à ce sujet, et que les invites concernent une fermeture à la circulation sur les axes faisant le pourtour du lac (quai Wilson, quai Gustave-Ador, pont du Mont-Blanc et quai des Bergues) et ce chaque premier dimanche du mois, de 8h à 18h.

M^{me} Perler précise que la Ville est soumise au Canton pour prendre des arrêtés de circulation. S'agissant de la fermeture de la rade, le Canton avait rappelé, via M. Dal Busco, que les aménagements de mobilité douce au printemps avaient déjà suscité assez de revendications, que le Conseil d'Etat cherchait encore à stabiliser. D'autre part, cet axe est considéré par la LMCE comme un axe de fluidification du trafic entre les deux rives du lac. La fermeture des quais serait donc en contradiction avec cette loi votée en 2016. Ces deux arguments avaient justifié le refus du Département des infrastructures d'entrer en matière. Cela dit, M^{me} Perler note qu'il serait intéressant d'entendre l'OCT et son conseiller d'Etat.

M^{me} Perler estime qu'il faut persister dans ces demandes de fermetures, puisque cela se fait ailleurs. Ces fermetures s'inscrivent dans le mouvement de réappropriation de l'espace public, qui rencontre un fort succès partout.

Un commissaire souhaite également savoir si un plan de détour est prévu pour les voitures.

M^{me} Perler note que son département n'a pas imaginé un autre tracé pour dévier la circulation, mais précise que des parcours alternatifs existeraient si cette motion devait entrer en vigueur.

Le président note que cette motion pourrait être considérée comme caduque, le Conseil d'Etat ayant refusé d'entrer en matière. Les chances seraient donc aujourd'hui quasiment nulles pour une autorisation. M^{me} Perler répond qu'à la lecture de la réponse du Conseil d'Etat, il serait effectivement normal de présager

que les chances de voir le Conseil d'Etat changer d'avis sont minces. Il revient malgré tout au Conseil municipal de décider de ce qu'il veut faire de cet objet législatif. Le président trouve qu'il faut cependant rester réaliste et cohérent, et que ce serait plutôt au Grand Conseil d'amender la loi.

En l'absence de questions supplémentaires, le président remercie M^{me} Perler pour sa venue auprès de la commission et lui donne congé. Le président souhaite désormais savoir quelles suites la commission souhaite donner à cette motion.

Un commissaire estime qu'au vu de la situation sanitaire, il serait plus pertinent de reporter cette motion à 2022 et d'envisager un traitement à la CAE, qui est compétente sur l'aménagement de l'espace public. Un commissaire aimerait également entendre M. Dal Busco sur cette motion. Un commissaire trouve que les raisons du refus avancé par M^{me} Perler ne sont pas très claires, et soutient l'audition de M. Dal Busco pour clarifier ces questions. Une commissaire note qu'au vu des difficultés de circulation pouvant résulter de ces fermetures, il faudrait auditionner l'Office cantonal des transports. Une commissaire se demande s'il ne faudrait pas aussi entendre l'ACG pour connaître sa position, via son président éventuellement, sur cette motion. Un commissaire rappelle que cette motion a déjà mobilisé de longues heures de débats, qu'un grand nombre d'auditions ont déjà eu lieu sur le sujet, et trouve dommage de recommencer un cycle d'auditions sur ce sujet, alors que la CSDOMIC a déjà largement étudié cette question. Une commissaire rappelle que les lois sont faites pour être respectées, mais aussi pour être changées, et qu'il incombe à la nouvelle législature de se ré-informer sur cette motion pour pouvoir changer la loi et répondre aux besoins de la population.

Votes

Le président propose de passer au vote concernant la possibilité d'un vote ce soir, ce qui est refusé par 12 non (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 PLR, 1 MCG) contre 3 oui (2 PLR, 1 UDC).

La commission choisit donc de continuer les travaux sur cette motion.

Sur l'audition conjointe de M. Dal Busco et de l'OCT

Elle est acceptée par 12 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 PLR, 1 MCG) contre 3 non (2 PLR, 1 UDC).

Sur l'audition de l'ACG

Cette audition est acceptée par 11 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 MCG) contre 3 non (2 PLR, 1 UDC) et 1 abstention (PLR).

Séance du 3 décembre 2020

Discussion concernant le courriel de M. Serge Dal Busco du 20 novembre 2020

Le président rappelle que la commission avait demandé à M. Dal Busco une audition concernant la piétonisation de la rade douze dimanches par an. Le conseiller d'Etat a rappelé que ses services s'étaient déjà déplacés avec M. Poggia pour parler de cette motion en commission. Un commissaire précise que le courrier du magistrat invite les membres de la commission à lui transmettre par courriel d'éventuelles questions supplémentaires. Le président propose de poser les questions au magistrat par mail et de pouvoir passer au vote sur cette motion par la suite, motion qui a d'ores et déjà suscité un grand nombre d'heures de travail pour la commission.

Vote

La commission passe au vote concernant un vote ce soir, ce qui est accepté par 7 oui (1 MCG, 2 S, 2 PLR, 1 PDC, 1 UDC) et 4 abstentions (2 Ve, 2 S).

Discussion

Le président rappelle qu'un très grand nombre d'auditions ont déjà eu lieu avec, dernière en date, celle de M^{me} Perler, avec des discussions très complètes et franches sur le sujet. Le président rappelle la réponse de M. Dal Busco, qui note que la Ville n'est pas compétente sur la question, et invite les commissaires à passer au vote sur cet objet.

Un commissaire rappelle que cette motion a suscité un débat riche mais qu'une audition de l'ACG était encore programmée. Un commissaire rappelle que si une audition a été votée, il faut aller jusqu'au bout, même s'il incombe aux commissaires de maintenir cette demande ou non. Un commissaire aimerait savoir quel était le motif de cette demande d'audition. Une commissaire rappelle que l'idée était de connaître la position des autres communes, via l'ACG, face à ces bords dans le domaine de la mobilité, notamment en se renseignant sur les mesures prises ailleurs. Le président rappelle que cette audition a été votée et acceptée et propose d'annuler le vote ce soir, de maintenir l'audition et de passer au vote suite à cette audition.

Séance du 28 janvier 2021

Courrier de M. Xavier Magnin

Au vu de la réponse de M. Magnin, qui ne juge pas pertinente son audition, le président estime que la commission va désormais pouvoir voter sur cette motion

après de nombreuses auditions. Cependant, au vu de l'heure avancée, le président propose de repousser ce vote à la semaine suivante, ce qui est accepté par la commission.

Séance du 4 février 2021

Discussion et vote éventuel

Le président rappelle qu'aucune audition supplémentaire n'ayant été demandée, la commission passera ce soir au vote de cette motion.

Un commissaire rappelle que cette motion est ancienne et qu'elle demande douze dimanches sans voiture via la piétonisation de la rade. M. Barazzone et la cheffe de service de la police municipale avaient rappelé à l'époque de leur audition les coûts potentiels de 200 000 francs pour chaque dimanche, pour des questions de sécurité notamment. La régularité de ces événements posait un problème pour l'organisation des événements ayant normalement lieu sur la rade. Les partis du centre et de droite avaient proposé un amendement commun limitant ces dimanches à une période de six mois dans l'année.

Le groupe socialiste demande la suspension de séance pour organiser un caucus, ce qui est accepté par le président.

Le président annonce que les Verts ont déposé un amendement qui stipule que «Les manifestations sportives ou culturelles qui occupent déjà la chaussée en question les dimanches ne sont pas considérées comme des dimanches sans voitures». Cet amendement serait considéré comme une troisième invite.

Un commissaire Vert rappelle que son groupe souhaite être sûr que l'on piétonise réellement la rade douze dimanches par an, en dehors des autres manifestations.

Votes

Amendement des Verts

Cet amendement est refusé par 7 non (3 PLR, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC) contre 7 oui (4 S, 3 Ve).

Amendement du Parti démocrate-chrétien

Le Parti démocrate-chrétien propose l'amendement qui modifierait la première invite comme suit: «le premier dimanche du mois, de 8 h à 18 h, au minimum six fois par année».

Cet amendement est refusé par 7 non (4 S, 3 Ve) contre 2 oui (PDC) et 5 abstentions (3 PLR, 1 MCG, 1 UDC).

Prises de position et vote

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle que les différentes auditions ayant été tenues sur le sujet ont montré les limites de la mise en pratique de cette motion, c'est pourquoi le Mouvement citoyens genevois ne la votera pas en plénière.

Un commissaire du Parti libéral-radical annonce que son groupe ne votera pas cette motion et rappelle que les quais sont une voie de circulation prioritaire importante pour la Ville. D'autre part, au vu de la situation financière de la Ville, les coûts avancés sont une dépense exagérée, et les mesures demandées par la motion représenteraient une contrainte pour le secteur du tourisme.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien annonce que son groupe ne votera pas cette motion bien qu'ayant initialement considéré les demandes de la motion comme intéressantes. Les coûts avancés par les autorités ont cependant convaincu le Parti démocrate-chrétien de refuser ces objets, ainsi que l'organisation préexistante d'événements limitant déjà la circulation sur la rade. Le président ajoute que le Conseil administratif s'est déjà prononcé contre ce que préconisait la motion, M^{me} Perler sachant pertinemment qu'elle n'obtiendra pas l'aval de l'Etat sur cette fermeture.

Un commissaire du groupe des Verts annonce que son groupe va s'abstenir sur le vote pour des questions de forme et non pas sur le fond. Il rappelle également le soutien de la population envers les mesures demandées par la motion, un soutien qui se traduit dans les résultats des dernières élections et votations. Pour les Verts, le soutien à ce projet est avant tout un message politique et une volonté de la Ville et de ses habitant-e-s envoyés au Canton pour l'inviter à prendre ses responsabilités.

Une commissaire du Parti socialiste annonce que son groupe soutiendra cette motion malgré son vote en commission. Elle rappelle que la majorité au sein du Conseil municipal n'est plus la même que lors de la précédente législature et que cela nécessite un nouveau regard sur ce projet, surtout en période de Covid. La commissaire rappelle également le succès de la fermeture des quais d'Ouchy l'été dernier à Lausanne, un exemple qui souligne le besoin actuel de la population d'occuper les rues avec ses pieds et son vélo dans ce contexte de crise sanitaire. La commissaire regrette la position de certains membres de la commission qui choisissent de monétiser la qualité de vie dans notre ville.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche annonce que son groupe soutiendra cette motion. Réinvestir les espaces différemment de temps à autre est une

bonne chose. Les événements précédents ayant d'ores et déjà limité la circulation sur la rade ont rencontré un grand succès, ce qui justifie d'autant plus le soutien à cette motion.

Une commissaire de l'Union démocratique du centre annonce qu'elle ne votera pas cette motion et rappelle les coûts avancés par les autorités pour la mise en place des mesures demandées par la motion. En effet, ceux-ci s'élèvent à 200 000 francs par dimanche, ce qui fait un total de 2 400 000 francs pour une année.

La motion M-1175 est refusée par 7 non (2 PDC, 3 PLR, 1 MCG, 1 UDC) et 7 abstentions (4 S, 3 Ve).