

---

---

# MÉMORIAL

DES

## SÉANCES DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA VILLE DE GENÈVE

---

---

Dix-neuvième séance – Lundi 7 octobre 2024, à 17 h 30

**Présidence de M<sup>me</sup> Livia Zbinden, présidente**

La séance est ouverte à 17 h 30 dans la salle de l'Hôtel de Ville.

Font excuser leur absence: *M<sup>me</sup> Christina Kitsos*, maire, *M. Sami Kanaan*, vice-président, *M<sup>me</sup> Léonore Baehler*, *M. James Berclaz-Lewis* (remplacé par *M<sup>me</sup> Cecilia Zaugg*), *M. Pierre de Boccard*, *M. Simon Brandt*, *M. Olivier Gurtner* (remplacé par *M. Luis Vazquez*), *M. Yves Herren*, *M. Amar Madani* (remplacé par *M<sup>me</sup> Gabriela Sonderegger*), *M<sup>me</sup> Bineta Ndiaye* (remplacée par *M. Jérôme Gasser*), *M. Mathieu Romanens* (remplacé par *M. Jean Zahno*), *M<sup>me</sup> Melete Solomon-Kufom* (remplacée par *M. Jean-Marie Mellana*), *M. Daniel Sormanni* (remplacé par *M. Jean-François Albanesi*) et *M<sup>me</sup> Elena Ursache*.

Assistent à la séance: *M. Alfonso Gomez*, conseiller administratif, *M<sup>me</sup> Frédérique Perler* et *M<sup>me</sup> Marie Barbey-Chappuis*, conseillères administratives.

### CONVOCATION

Par lettre du 19 septembre 2024, le Conseil municipal est convoqué dans la salle de l'Hôtel de Ville pour mardi 1<sup>er</sup>, mercredi 2 et lundi 7 octobre 2024, à 17 h 30 et 20 h 30.

## 1. Exhortation.

**La présidente.** Mesdames les conseillères municipales et Messieurs les conseillers municipaux, prenons la résolution de remplir consciencieusement notre mandat et de faire servir nos travaux au bien de la Cité qui nous a confié ses destinées.

## 2. Communications du Conseil administratif.

Néant.

## 3. Communications du bureau du Conseil municipal.

**La présidente.** Nous avons aujourd'hui une absence annoncée, celle de M<sup>me</sup> Christina Kitsos, qui ne sera pas là ce soir durant les deux périodes.

Je vous rappelle le déroulement de la séance d'aujourd'hui. Nous traiterons le rapport P-505 A/B, avant de passer aux rapports de la liste 95ter, en commençant par le rapport M-1260 A/B. La liste vous a été transmise le 26 septembre 2024. Ce soir, dès 22 h, nous procéderons au huis clos pour le point 3.a (Fondation communale pour le développement des emplois et du tissu économique en ville de Genève (Fondetec): demande de révocation (statuts de la fondation du 7 avril 2006, art. 15).

Vous êtes cordialement invités à participer à l'activité proposée par le Service du Conseil municipal (SCM) dans le cadre de la Semaine de la démocratie. Cette activité est intitulée «Le *Mémorial* du Conseil municipal de la Ville de Genève, témoin et outil de la démocratie locale». Elle aura lieu ce jeudi, de 19 h à 21 h, à la Bibliothèque de la Cité, avec une visite guidée et un atelier pratique pour faire connaissance avec cette ressource unique sur l'histoire, la vie politique et l'actualité de notre ville... (*Brouhaha.*) Qu'est-ce qui se passe? Vous ne m'entendez pas, c'est ça?... Je parle plus près du micro, très bien. Je me rapproche du micro, je ferai corps avec le micro. (*Remarques. Rires.*)

Je rappelle que les motions M-1528 et M-1529, points 180 et 181 de l'ordre du jour, qui portent sur le soutien aux habitants de la ville en matière d'emploi en période post-Covid, sont des objets liés. Je l'annonce chaque fois, comme ça, vous le saurez et ce sera noté au *Mémorial*.

#### 4. Pétitions.

**La présidente.** Nous avons reçu la pétition suivante, qui est renvoyée sans discussion à la commission des pétitions:

- P-527, «Contre la fermeture de l'accès entre l'avenue Louis-Aubert et le chemin De-Normandie».

#### 5. Rapports de majorité et de minorité de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 28 novembre 2023: «Pont-d'Arve: non à une autoroute en centre-ville! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie» (P-505 A/B)<sup>1</sup>.

24 juin 2024

##### A. Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Fabienne Beaud.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions lors de la séance plénière du Conseil municipal du 28 novembre 2023. La commission s'est réunie, sous la présidence de M. Didier Lyon, les 29 janvier, 5 février, 4 mars et 15 avril 2024. Les notes de séances ont été prises par M<sup>me</sup> Maude Jaunin, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

##### Texte de la pétition

(Voir annexe.)

##### Séance du 29 janvier 2024

*Audition de M<sup>me</sup> Christiane Winter, M<sup>me</sup> Virginie Schöni, M. Antoine Durupt et M<sup>me</sup> Hélène Ponpon, pétitionnaires*

M. Durupt, membre fondateur de l'association Pont d'Air, habitait au boulevard du Pont-d'Arve 16, avant de déménager il y a un an en raison des nuisances.

M<sup>me</sup> Ponpon remercie la commission pour son accueil. La pétition a récolté environ 2000 signatures. L'idée est venue aux pétitionnaires au moment du premier confinement en 2020. Jusque-là, un problème de densité du trafic, de bruit

---

<sup>1</sup> *Mémorial* 181<sup>e</sup> année: Commission, N° 23, p. 3994.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

et de pollution de l'air se constatait déjà. Durant le confinement, l'arrêt du trafic a permis de rendre le Pont-d'Arve un endroit vivable. Les habitant-e-s se sont mobilisés afin de ne plus accepter la situation de fait qu'ils subissent depuis de nombreuses années. La pétition a été créée après discussions avec le voisinage. Son objectif est de faire respecter les normes fédérales de protection de l'air et du bruit, dont les limites sont clairement dépassées sur le boulevard du Pont-d'Arve. La pétition propose ainsi de limiter le trafic individuel motorisé sur une seule voie, pour laisser le reste de la voie aux TPG, aux ambulances et aux cyclistes. Les pétitionnaires, qui ne demandent pas la piétonnisation, estiment leur demande raisonnable. Cette mesure est dans l'air du temps. Personne n'ignore le changement climatique imposant d'agir sur certains facteurs tels que les émissions de CO<sub>2</sub>. Les habitant-e-s subissent depuis des années et comptent sur le Conseil municipal pour prendre des mesures adéquates afin de protéger leur santé.

M. Durupt ajoute que la pétition tourne autour du boulevard du Pont-d'Arve, mais s'inscrit dans l'air du temps. Les nuisances sur la santé de la pollution et du bruit sont connues. Dans le contexte du changement climatique, les décisionnaires assument une certaine responsabilité face à l'histoire et aux générations futures. La demande principale de la pétition vise le respect des normes fédérales. Les pétitionnaires sont conscient-e-s que les choses sont complexes. Pour cette raison, leur exigence de respect des normes est le point de départ. Les moyens à mettre en œuvre peuvent être rediscutés. La mesure de réduire à une seule voie le trafic individuel motorisé n'a pas un impact dramatique et est applicable immédiatement.

Les préoccupations de M<sup>me</sup> Schöni ont majoritairement trait à la santé. Les habitant-e-s consomment énormément de pollution en vivant au Boulevard, malgré les doubles vitrages. Le bruit des ambulances coincées dans le trafic s'entend extrêmement fort même les fenêtres fermées. Les nuisances sont continues, même la nuit. Les enfants ne peuvent pas travailler dans la chambre en raison du bruit des véhicules et les habitant-e-s ne peuvent pas vivre les fenêtres ouvertes. Il est difficile de voir ses enfants grandir dans ce contexte. M<sup>me</sup> Schöni préférerait les voir évoluer dans un climat plus sain.

M<sup>me</sup> Winter complète que des mesures ont été effectuées en dessous de son immeuble quinze ans auparavant. L'appareil de mesure a été placé en bordure du Boulevard, de sorte que les valeurs ne sont pas au maximum, mais se situent tout de même au-dessus des valeurs limites. A l'époque, la circulation était moins importante qu'aujourd'hui. L'autre problème est celui du bus de la ligne 1, desservie au diesel, ayant ainsi des émanations très polluantes. Souvent bloqué par la circulation, le bus doit alors redémarrer dans la pente.

M. Durupt précise que les mesures ont été mises en place en 2005. Elles sont tout à fait minimisées en raison de l'emplacement de la station de mesure.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Depuis, le trafic a augmenté. Le trafic de l'époque comptait 17 000 véhicules par jour, dont 1250 durant les heures de pointes. Située à moins de 4% en 2005, la part des véhicules diesels a décuplé pour atteindre les 37 à 38% aujourd'hui. Les diesels émettent moins de CO<sub>2</sub>, mais plus d'autres gaz. La situation est probablement pire que ce que mentionne le rapport de 2006.

M<sup>me</sup> Winter ajoute que le Conseil administratif a déjà apporté une réponse, en acceptant le 17 janvier dernier une résolution demandant des mesures sur la qualité de l'air, notamment au boulevard du Pont-d'Arve.

Une commissaire remercie les auditionné-e-s pour leur présentation. Elle évoque l'époque du Covid, lors de laquelle le Boulevard ne comptait quasiment pas de circulation. Lors des travaux, le bus 1 ne circulait pas, et aucun véhicule ne circulait non plus, si ce n'est depuis la rue des Voisins.

M<sup>me</sup> Winter confirme que seules quelques voitures venaient depuis la rue Leschot.

Concernant le bruit des ambulances, M<sup>me</sup> Ponpon précise qu'aucun-e habitant-e ne peut en vouloir à une ambulance de passer. La problématique provient du stress que la situation génère. Au-delà de la sirène, les ambulances doivent actionner leur klaxon. Les voitures ne parviennent pas à s'écarter pour laisser passer l'ambulance. En sécurisant une ligne, le stress est éliminé pour les citoyen-ne-s, les ambulancier-e-s, et les personnes nécessitant des soins en urgence. La période des travaux a permis de démontrer que la circulation peut être réduite sans engendrer de catastrophe. Les gens ont trouvé des alternatives. L'idée n'est pas de bloquer complètement le trafic mais de limiter la circulation à une seule voie pour trouver un équilibre. Un goulot d'étranglement ne s'est pas formé tout autour.

M<sup>me</sup> Schöni partage qu'à la réouverture des travaux, les pétitionnaires attendaient un retour en force des voitures, qui ne sont finalement revenues qu'au compte-gouttes. Les rues adjacentes accueillait plus de monde, mais la circulation était fluide. Les automobilistes ont trouvé d'autres itinéraires et ont changé leur façon de se rendre en ville. Les travaux ont été l'occasion de tester d'autres moyens d'accéder au centre-ville.

M. Durupt insiste sur la faisabilité et le caractère raisonnable de la demande. Genève a survécu à la fermeture du Pont-d'Arve durant plusieurs mois. Conserver une voie paraît ainsi extrêmement raisonnable. L'argument avancé quant au fait que la diminution du trafic ne rend pas nécessaire le passage à une seule voie est fallacieux. L'aménagement doit être pérennisé. Des alternatives existent pour réduire les nuisances.

Une commissaire récapitule que les pétitionnaires souhaitent une voie de circulation et une voie pour les bus, les ambulances et les vélos.

M. Durupt confirme. Les pétitionnaires n'ont pas d'avis arrêté sur la taille de la voie. Ces variables peuvent être ajustées.

### *Questions des commissaires*

Sur question d'une commissaire, M. Durupt indique ne pas avoir pris contact avec les TPG pour la mise en place d'un bus électrique, mais l'idée est intéressante. Selon les informations des TPG, la vitesse du bus 1 est ralentie sur le boulevard du Pont-d'Arve. M. Durupt attire toutefois l'attention sur le fait de ne pas se limiter à des mesures moindres. Les ambulances pourraient renoncer à enclencher les sirènes tard dans la nuit, mais l'impact de la mesure n'est pas très conséquent.

Elle souhaite enfin savoir si les pétitionnaires ont été reçus par la Ville de Genève.

M. Durupt informe avoir été reçu il y a plusieurs années, au début de l'association, par M<sup>me</sup> Perler, qui semblait trouver la demande réaliste, modérée et applicable. La Ville est plutôt en accord avec la requête, mais le Canton n'y est pas favorable. L'association date de 2020.

Un commissaire s'enquiert d'une éventuelle amélioration constatée à la suite des aménagements du quartier, à savoir la fermeture du bas de la rue Leschot, l'interdiction de tourner à droite au rond-point de Plainpalais, la limite de vitesse à 30 km/h et les feux désynchronisés.

M<sup>me</sup> Schöni constate une constante augmentation du trafic tout au long de l'année, avec une réduction durant les vacances d'été et le dimanche.

Une fermeture impliquant un transfert de circulation, il demande si les pétitionnaires seraient d'accord de rouvrir certaines routes, afin d'alléger le trafic.

M. Durupt comprend le point de vue. L'idée n'est pas d'envoyer les voitures dans les rues adjacentes. La démarche ne doit pas s'effectuer au détriment d'autres rues, mais au bénéfice des rues avoisinantes, de la planète et des divers-e-s usagères et usagers.

M<sup>me</sup> Ponpon insiste sur le fait que la réduction est possible alors que les rues adjacentes sont fermées, comme démontré lors des travaux.

M<sup>me</sup> Ponpon répond que le trafic s'est en partie déplacé, mais tout n'a pas été absorbé autre part. Les gens ont changé leurs habitudes.

M<sup>me</sup> Schöni précise que les véhicules d'urgence passaient essentiellement par la place de Neuve, secteur contenant moins d'habitations.

M. Durupt souligne que le secteur du Pont-d'Arve est un secteur d'habitation. La situation pourrait éventuellement être acceptable si le boulevard accueillait

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

des locaux commerciaux, avec des systèmes de climatisation. Les habitant-e-s sont présent-e-s toute la journée et toute la nuit. La solution préconisée par certain-e-s de placer du double vitrage n'est pas efficace contre la pollution. Les habitant-e-s doivent pouvoir ouvrir la fenêtre. Dans l'ancien appartement de M. Durupt, le bruit n'était pas un problème majeur lorsque les fenêtres étaient fermées. Néanmoins, entre six heures du matin et 21h, les fenêtres ne peuvent simplement pas être ouvertes. Des photos et vidéos postées sur le compte Instagram de l'association témoignent de l'importance du trafic le matin.

M<sup>me</sup> Schöni fait également état d'une couche blanche de pollution qui revient constamment sur les fenêtres. Pour elle, une telle situation était acceptable dans les années 1970, mais plus aujourd'hui.

M<sup>me</sup> Winter reprend l'idée générale de limiter la circulation à l'intérieur de Genève. Au boulevard des Acacias et à la rue de Lausanne, une voie de circulation est ouverte dans chaque sens, avec le tram au milieu, de larges trottoirs et une piste cyclable. En plein centre-ville, l'argument en faveur de deux voies de circulation ne fonctionne pas, qui plus est dans un secteur où la limitation à 30 km/h est peu respectée.

Une commissaire est étonnée qu'une pétition n'ait pas été déposée avant. Elle souhaite connaître les itinéraires alternatifs désormais empruntés par les automobilistes.

M<sup>me</sup> Winter informe qu'une partie de la circulation s'est déplacée à la rue Dancet, entraînant des bouchons sur la place de Neuve.

M<sup>me</sup> Schöni confirme que le plus gros du trafic a été orienté sur la place de Neuve. Celle-ci n'étant pas équipée de feux de circulation, des agent-e-s ont été engagés pour guider la circulation. Les auditionnées ne peuvent que conseiller de préférer le réseau des TPG, extrêmement développé à la place de Neuve et au boulevard du Pont-d'Arve. M<sup>me</sup> Schöni comprend que les piéton-ne-s évitent les trottoirs très étroits. Les commerçant-e-s bénéficieraient également d'une rue plus agréable à parcourir à pied, et pourraient en tirer des client-e-s supplémentaires.

M. Durupt rebondit sur les craintes entendues par les commerçant-e-s quant à leur chiffre d'affaires. La santé et le climat ne peuvent pas être placés sur le même plan que le chiffre d'affaires. Les études démontrent que les commerces sont gagnants lors d'une piétonnisation. En l'état, le boulevard du Pont-d'Arve n'est pas un endroit donnant envie de s'y promener pour faire du shopping. Les contraintes de places de livraison doivent être prises en compte. La solution proposée est favorable à tout le monde. Un boulevard apaisé signifie une plus grande envie d'y passer.

Sur question de la commissaire, les pétitionnaires indiquent ne pas s'être posé la question de leur préférence quant au sens de la circulation.

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Une commissaire demande si la pétition a aussi été déposée au Grand Conseil.

M. Durupt informe que la pétition a effectivement été déposée au Conseil d'Etat, qui en a accusé réception. Le 24 novembre 2023, un courrier a également été envoyé à M. Maudet, dont il a été accusé réception un mois après. M. Maudet a indiqué ne pas souhaiter recevoir les pétitionnaires, et a lié le sujet à l'aménagement de la rue du Mail, ce qui ne semble pas opportun et ne ferait que prolonger l'échéance.

M. Durupt conclut que la démarche est totalement apolitique. L'association de riverain-e-s s'est créée à la fin du confinement et a été rejointe progressivement par des gens s'unissant. M. Durupt remercie les partis ayant déposé des motions allant dans le sens de leur demande. Une action, initiée par les Vert-e-s, le Parti socialiste et Ensemble à gauche, a également pu être menée la semaine dernière. M. Durupt remercie les sympathisant-e-s et invite les moins convaincu-e-s à réfléchir sur leur responsabilité de contribuer à la mutation du trafic automobile. Tout le monde a droit à de l'air respectant les normes fédérales, quelles que soient ses positions politiques.

M<sup>me</sup> Ponpon souligne le souhait de vivre en bonne intelligence entre toutes les usagères et tous les usagers du Boulevard. Chacun-e doit faire des concessions pour trouver un équilibre. Les auditionnés ne se positionnent contre personne et souhaitent trouver une solution optimale pour tout le monde. Le Boulevard pourrait tout à fait survivre avec une restriction du trafic. Le coût politique de la décision n'est pas démesuré.

M<sup>me</sup> Schöni mentionne la quinzaine de places de stationnement, qui ne sont pas souvent utilisées, ce qui est plutôt rare à Genève. Le trottoir à côté est minuscule et la piste cyclable coincée entre ces places et les deux autres voies. La suppression de ces places de stationnement pourrait aider à élargir le boulevard.

Pour préciser à l'attention du président, M. Durupt explique que la suppression des places de stationnement n'est pas la demande initiale. La demande se concentre sur la réduction du trafic automobile à une seule voie.

Le président évoque le parking situé à dix mètres du boulevard du Pont-d'Arve, vide le week-end et en soirée, mentionné sur la page Instagram de l'association.

M. Durupt indique que ce parking est situé en souterrain au 5-7 rue Prévost-Martin. Son occupation, pleine en semaine et vide le week-end, démontre que le parking est utilisé par des pendulaires venant travailler dans le secteur de Plainpailais.

M<sup>me</sup> Schöni indique en outre que l'exposition continue au bruit et aux vibrations l'a rendue plus sensible et lui a fait développer un stress lié au bruit.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

M. Durupt précise que la pollution de l'air engendre 4500 décès prématurés par an en Suisse. Les études scientifiques démontrent que l'exposition à du bruit augmente notamment le risque d'AVC. Le bon sens, la science et l'histoire sont en faveur de la demande.

*Audition de M<sup>mes</sup> Sabrina Berreghis, Marie-France Isgro, Alexandra Giacomelli, Rose Pereira, Valérie Perruchoud, Lydia Gremion, MM. Dominique Gremion, Erik Wagenaar et Amer Chaila, pour les commerçant-e-s du Pont-d'Arve*

Le président souhaite la bienvenue aux auditionné-e-s et leur cède la parole.

M<sup>me</sup> Berreghis, propriétaire de Ma vie sur Mars, fait part de ses inquiétudes face à la pétition déposée par Actif-traffic et Pont d'Air, au sujet de la modification du trafic et de l'accès au Pont-d'Arve. Ce projet représente la mort de la vie au Pont-d'Arve, une rue vivante foisonnant d'activités commerciales, d'échanges humains et de passages de toutes sortes, aidés entre autres par le stationnement de nonante minutes facilitant un renouvellement de l'accès par les voitures. La vision proposée transformerait le boulevard en un couloir à voitures, bus, ambulances et vélos, et rendrait impossible l'arrêt, même momentané, ce qui, de fait, découragerait la population de tenter d'y accéder. Le boulevard ne serait plus un endroit où l'on va, mais que l'on traverse rapidement et que l'on fuit. L'assainissement de l'air à Genève et le problème de la pollution de la ville ne se régleront pas en mettant à mort les commerces sur un tronçon de 150 mètres. Les commerces locaux sont des alliés face aux problèmes environnementaux. L'environnement ne doit pas être opposé au commerce local. Une ville doit faire face aux défis environnementaux en incluant toutes les actrices et tous les acteurs locaux, et non en les lésant. La mort du petit commerce de proximité fait le jeu de la grande distribution, qui participe grandement à la pollution, par la production et le transport aérien et maritime nécessaire à l'importation des marchandises.

Les commerçant-e-s produisent ou achètent localement la grande majorité des produits. Toutes les décisions politiques rendant le travail plus pénible et la survie incertaine facilitent la concurrence inégale de la grande distribution, contre laquelle les commerçant-e-s luttent déjà seul-e-s depuis des années, notamment contre l'e-commerce et la fast consommation. La disparition d'une offre variée de proximité pousse les consommateurs et les consommatrices vers les achats en ligne ou dans les enseignes de fast consommation, en grande partie responsables des problèmes environnementaux mais rarement inquiétées par les décisions politiques. M<sup>me</sup> Berreghis n'accepte pas que des actions pro-climat soient menées sur le dos des commerçant-e-s, pendant que les acteurs et les actrices causant les problèmes peuvent agir en toute impunité. Le trafic réduit sur le Pont-d'Arve sera reporté sur les autres rues du quartier, en obligeant les voitures à emprunter des itinéraires plus longs, comme durant les travaux. De fait, cela polluera plus

et créera un quartier engorgé et invivable pour la population. Même le boulevard des Philosophes, comportant trois voies et très peu de commerces, contient des places de stationnement. Un trottoir a été condamné pour le transformer en piste cyclable, tout en laissant des places de parking.

Il est ahurissant de vouloir rendre le Pont-d'Arve, qui a sa vie de quartier propre, inaccessible à la population. Les habitant-e-s aussi utilisent cette possibilité d'accès et seront également pénalisé-e-s de ne plus pouvoir s'arrêter pour décharger des objets. L'accès sera difficile pour les personnes à mobilité réduite et la clientèle qui vient ou repart en taxi. La clientèle devra aller ailleurs, aucun taxi ne prenant le risque de s'arrêter sur une voie de bus et d'ambulance. Le boulevard deviendra inhospitalier, et la population ne l'envisagera que comme un couloir. L'usage d'un boulevard est précisément de désengorger le trafic. Cette artère joue un rôle essentiel dans la ville. Durant les travaux, une partie de la clientèle a annoncé éviter le quartier, ce qui s'est effectivement produit de juillet à décembre. Une des sources les plus importantes de bruit est les sirènes d'ambulance, que la pétition ne permet pas de diminuer. Les encombrements passagers existent, de sorte qu'il y aura toujours potentiellement une ambulance coincée par un bus ou les voitures de la voie unique. Les ambulances font sonner leur sirène même quand la voie est libre.

La plus grande peur est que la solution proposée n'en soit pas une, et qu'elle ne change pas la situation tout en faisant payer le prix fort aux commerçants. Il ne s'agit pas d'un caprice, mais de la subsistance des commerces. D'autres solutions de réduction du bruit et de désengorgement du trafic doivent être envisagées, notamment par une modification des flux de voitures en amont dans la ville. Un effort de réduction de l'utilisation de la voiture ne peut pas être uniquement fourni sur un tronçon de trois coins de rue. La pétition est une mise à mort, et non un projet environnemental. Soit une politique de réduction de la circulation est appliquée à tout Genève, soit le Pont-d'Arve est sacrifié. Les habitant-e-s et les commerces ne devraient pas être mis en danger par la municipalité qu'ils participent à faire exister. Les commerces créent la diversité à Genève. M<sup>me</sup> Berreggis rappelle que le premier signe de retour à la normale après les guerres est le resurgissement de petits commerces. Leur nombre n'est pas négligeable, et l'importance de leur contribution sociale et financière ne peut pas être invisibilisée. Les commerçant-e-s ne peuvent pas être traité-e-s comme une partie du problème, alors qu'ils-elles font grandement partie de la solution d'un monde plus juste et écologique. Dans son courrier du 28 août 2023, la délégation à l'économie de la Ville de Genève tenait les propos suivants: «En tant qu'entreprises basées sur le territoire communal, vous participez très concrètement au développement et à la prospérité de Genève. Le Conseil administratif de la Ville vous en est très reconnaissant, et il est conscient de sa responsabilité en matière de soutien à l'économie genevoise.»

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

M<sup>me</sup> Berreghis questionne ce soutien lorsque des motions, soutenues par le Conseil administratif et annonçant la mise à mort des commerces, sont votées. Les commerçant-e-s ont difficilement survécu aux fermetures Covid, et viennent de traverser six mois de travaux, impliquant des baisses de chiffre d'affaires qu'ils-elles assument sans aucune aide. La motion M-1792, soutenue par le Conseil administratif, signifie, sur un terme plus ou moins long, la fin des commerces et au minimum de nouvelles difficultés à gérer. Les commerçants n'ont jamais été consulté-e-s dans le processus d'élaboration de cette motion qui bouleverserait l'activité économique du Pont-d'Arve. Il est stressant de se rendre compte qu'une décision aussi impactante soit prise autant à la légère sans aucune consultation de toutes les parties impliquées. La Ville, que les commerçant-e-s participent à rendre belle par leur investissement et leur travail, a peu de considération et semble même les mépriser. Preuve en est que les commerces n'ont pas été prévenus suffisamment à l'avance des travaux, afin de prévoir leurs investissements en conséquence de la baisse de chiffre d'affaires. Un minimum de six mois aurait été décent, pour se préparer à ce qui a été une difficulté immense. Les commerces ont appris le retard des travaux par la presse et par des journalistes venus récolter leurs impressions sur le vif. Les commerçant-e-s avaient déjà pris sur eux-elles pour tenir un mois de plus, jusqu'à mi-octobre, se débrouillant pour obtenir des informations sur d'éventuels retards en discutant avec un contremaître. Le second retard, prolongeant les travaux jusqu'à début décembre, a également été communiqué par les journalistes. La rue devait initialement rouvrir sur une voie le 15 septembre. Les deux mois et demi supplémentaires ont ruiné la saison des ventes.

Les commerçant-e-s sont des travailleurs et des travailleuses travaillant beaucoup plus que la moyenne, pour des salaires inférieurs à la moyenne, dans le but d'offrir des biens et services à la population. Les auditionné-e-s demandent ainsi de pouvoir travailler dans la dignité et de ne pas voir leur droit à gagner leur vie déceimment entravé par des difficultés insurmontables. Les idées reçues sur le commerce sont nombreuses. Les commerçant-e-s ne représentent pas le 1% le plus riche. Si le problème provient du 1%, la Ville ne doit pas s'attaquer aux petits commerces, dont le seul recours est la ténacité et la fatigue qui s'accumule et s'accroît au travers des crises. Le Covid n'est pas terminé. Le télétravail a profondément changé les habitudes. La clientèle dépense plus pour les voyages et consomme sur internet. Face à ces éléments, les commerces ont dû adapter leur offre, accepter une baisse du chiffre d'affaires structurelle et des réductions de salaire, sans aucune aide de la classe politique. Les commerçant-e-s ne peuvent pas seulement exister en période électorale lorsque la Ville rappelle leur importance. Le Conseil municipal peut agir pour éviter la disparition des petits commerces, en cessant de prendre des décisions les mettant à mort.

M. Wagenaar attire l'attention sur l'impact de la pétition sur le trafic du boulevard du Pont-d'Arve. Les gens ne prennent pas moins la voiture malgré les

incitations et les encombrements. Le trafic sera dispersé dans le quartier. La Ville souhaite aussi piétonniser la rue de Carouge, enlevant des places de parking et de livraison, affectant déjà le trafic dans le quartier. Aucune solution n'est offerte pour les encombrements à prévoir. La pétition et la motion de la Ville ont été lancées sur une base émotive et politique. Certaines demandes et réflexions peuvent être comprises, mais en l'absence d'une réelle question sur l'impact du trafic dans le quartier, les deux décisions représentent un réel danger pour les commerçants et les rues aux alentours. Les émotions passent avant un esprit pragmatique, permettant de trouver une solution convenable pour tout le monde. En l'absence d'une vision réaliste, les rues avoisinantes ou donnant sur le site de la rue de Carouge deviendront inaccessibles et manqueront de places de livraison. Le boulevard compte une vingtaine de commerces, employant 80 à 100 personnes. Supprimer les places de stationnement et de livraison et laisser uniquement une voie de circulation entraînera la mort du commerce.

La pétition engendrera un boulevard mort, une perte de place de travail et d'activité dans le quartier. Cet élément économique n'est pas pris en compte par les pétitionnaires. La vie en ville a obligatoirement des avantages et des inconvénients. Les personnes décidant d'habiter au boulevard du Pont-d'Arve sont conscientes des problèmes existants. Depuis plus de cinquante ans, ce boulevard permet de traverser la ville. Il représente un réel écosystème. Dans une démocratie comme la Suisse, prendre en compte les besoins des un-e-s et des autres est primordial. Cet élément doit être gardé à l'esprit avant d'accepter une pétition oubliant une grande partie de l'écosystème. Depuis la réouverture, la circulation est atténuée. Les bouchons ont fortement diminué, et le trafic est plus fluide depuis que les feux de circulation ont été réglés pour se suivre.

M<sup>me</sup> Gremion, propriétaire du tea-room La Maison du Carac, récapitule les étapes endurées par les commerçant-e-s depuis la pandémie, afin de mettre en exergue l'impact de la pétition sur leur activité. Durant le Covid-19, lors de la fermeture, les commerçant-e-s ont vécu plus de douze mois sans aucun dédommagement, à l'exception d'un versement basé sur la surface du local et deux mois de loyer. Le reste des loyers de plus de 5000 francs par mois a dû être payé, malgré le manque à gagner d'un commerce fermé. Durant toute la durée de la fermeture, les fonds de roulement et les salaires ont été sacrifiés, ce qui a impacté les AVS. Alors qu'avant le Covid, les finances étaient saines et des projets d'aménagements étaient envisagés, la fermeture imposée a mis l'entreprise de M<sup>me</sup> Gremion et son mari en péril. Tous les fonds de roulement ont été absorbés pour sauver le commerce. Les commerçant-e-s travaillent plus de quinze heures par jour sans pouvoir se verser de salaires. Durant la pandémie, les commerçant-e-s sont restés ouverts et ne sont pas restés à la maison en étant payés. M<sup>me</sup> Gremion estime que les commerces empêchés de travailler doivent être dédommagés. La solution a été de proposer un prêt à rembourser par la suite, sans savoir si l'activité allait reprendre.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

M<sup>me</sup> Gremion a refusé ce prêt, excluant d'enrichir les banques sur son dos. Le télétravail lui a donné raison par la suite. L'activité n'a pas repris comme avant le Covid. Son entreprise a toujours fonctionné avec de la clientèle de bureau. Le tea-room n'a aujourd'hui toujours pas retrouvé son rythme de croisière.

Par ailleurs, plusieurs clients-restaurant ayant reçu des réductions de l'horaire de travail (RHT) ont en outre contracté des prêts de la Confédération. A ce jour, le tea-room en est au second client-restaurant en faillite, laissant des factures impayées. Pour les commerces, la peine est double. Alors que les commerces, contrairement aux restaurants, n'ont pas été dédommagés durant le Covid, ces mêmes restaurants ne paient plus leurs factures. Le dernier en date, le restaurant des Philosophes, a fait faillite pendant l'été durant les travaux du boulevard du Pont-d'Arve, et laisse derrière lui trois mois de factures impayées. Par ailleurs, certains restaurants, dont les associé-e-s ont d'autres structures, arrivent à ouvrir des restaurants quelques mois plus tard, alors qu'ils ont fait faillite et laissent des artisan-e-s impayés. Cette impunité est intolérable, au vu des conséquences sur les trésoreries. La votation sur le salaire minimum a eu pour effet de faire grimper certains barèmes salaires de la convention collective de travail (CCT). En balayant tous les barèmes négociés par secteurs d'activité, un-e employé-e peut prétendre au même salaire minimum sans tenir compte du chiffre d'affaires de l'entreprise. M<sup>me</sup> Gremion relate avoir dû engager une étudiante durant trois heures par semaine au salaire minimum, pour pouvoir s'occuper de l'administratif. La recette des trois heures de vente ne couvre pas le salaire de l'étudiante, pour laquelle M<sup>me</sup> Gremion s'est en outre vu facturer un émolument de 50 francs en raison de sa provenance étrangère.

Le scandale des cartes bancaires durant le Covid a également contribué à réduire les marges en pleine période d'augmentation des matières premières. L'impact des recommandations de systématiquement payer par carte bancaire dans les commerces, tout en augmentant les frais prélevés aux commerçants, était non négligeable sur de petits montants. Le tea-room produit ses produits lui-même, à l'aide d'un four de quatre étages. Les factures d'énergie peuvent atteindre 1800 francs, et une nouvelle augmentation est attendue cette année. En l'état actuel, la fabrication de pain n'est pas rentable pour un artisan. Pour le bien de l'environnement, la consommation doit être responsable, en aidant l'artisan-e à mieux gérer sa production pour satisfaire la demande tout en évitant le gaspillage. Toutefois, la concurrence des grandes surfaces impose au contraire des rayons débordants de marchandises, même en fin de journée. Récompensée plusieurs fois au *Swiss baker trophy*, M<sup>me</sup> Gremion garde espoir que son travail et sa persévérance lui permettront de retrouver son chiffre d'affaires d'avant Covid. Il est important que les vrai-e-s artisan-e-s continuent d'exister, exercer et préserver le savoir-faire artisanal. Il est très décourageant de constater à quel point Genève ne tient pas à protéger le peu de savoir-faire restant.

M<sup>me</sup> Gremion constate qu'au nom de l'écologie, il est plus facile de reconfigurer la circulation d'un boulevard que de remettre en cause les comportements individualistes qui génèrent les déchets du *take-away* à tout va. Au lieu de mener une campagne sur les box réutilisables, qui finiront tout de même en déchets, la Ville aurait pu inciter les client-e-s à prendre place dans les tea-rooms, désertés à la suite des décisions prises durant la pandémie. Consommer sur place ne produit aucun déchet d'emballage, ce qui est bénéfique à l'environnement et à la santé du consommateur ou de la consommatrice, supprimant les risques de microparticules plastiques. La Ville aurait ainsi pu relancer la reprise du secteur sensibilisé par la pandémie et sensibiliser le public aux déchets résultant des emballages de la vente à l'emporter. Le prix de ces emballages ne cesse d'augmenter, mais ne peut être répercuté sur le prix de la boisson.

L'activité a repris durant l'année 2023. La route du boulevard du Pont-d'Arve a ensuite été fermée durant l'été, sans même avoir pris la peine de l'annoncer aux commerçant-e-s. Les travaux ont eu un impact sur le chiffre d'affaires, sans dédommagement. Les commerces ne disposaient plus d'aucune visibilité ni de passant-e-s sur les trottoirs. La fin des travaux a été retardée plusieurs fois, la première en raison de la canicule, sous laquelle les artisan-e-s étaient forcé-e-s de travailler, malgré la baisse de clientèle. Le second report de l'échéance des travaux était ensuite dû à une machine de forage non adaptée. M<sup>me</sup> Gremion estime que ce genre de problème aurait pu être anticipé. Lorsque les travaux ont enfin été terminés, la Ville a pu payer des agent-e-s de circulation, mais pas dédommager les commerces pour leur manque à gagner. Ayant placé un panneau sur le trottoir en désespoir de cause, afin d'attirer l'attention sur son commerce, M<sup>me</sup> Gremion s'est vue priée par un-e employé-e de l'espace public de le retirer. Au vu de la situation, ce geste était déplacé.

Alors que les commerçant-e-s sortent à peine des travaux, le combat doit désormais s'orienter vers une pétition souhaitant supprimer les places de stationnement. Cette mesure va directement impacter la clientèle et, partant, le chiffre d'affaires. Certains client-e-s à mobilité réduite se rendent dans les commerces en taxi. Actuellement, les places de stationnement ne sont pas assez nombreuses. Certain-e-s client-e-s exacerbés stationnent à cheval sur la route et le trottoir, mettant en péril les piéton-ne-s et les cyclistes. D'autres partagent qu'ils-elles viendraient plus souvent s'il était plus facile de stationner. Les livreurs et livreuses, parfois obligés de s'arrêter sur la route, se font insulter par les riverain-e-s. Cela pose problème pour transporter les marchandises lourdes. M<sup>me</sup> Gremion n'est par ailleurs pas convaincue que transformer un trottoir en autoroute à vélos et trottinettes électriques sécurisera le quartier. Présentement, alors que le trottoir n'est pas large, des vélos et trottinettes descendent chaque matin le boulevard à contresens et à grande vitesse. L'existence des cyclistes n'est pas nouvelle, mais les incivilités de certain-e-s le sont. Alors qu'un parking à vélos existe devant l'arcade, certain-e-s laissent parfois leur vélo en travers de la porte. Ce n'est pas

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

aux commerçant-e-s de gérer ces problèmes. Les vitrines font partie des outils de communication. La Ville n'assume pas son rôle de réprimer les abus et veut libérer de l'espace public aux dépens des commerçant-e-s. Certains comportements risquent de devenir ingérables. Il y a des limites à ce que peuvent supporter les commerces sur le long terme.

Les commerçant-e-s sont épuisé-e-s, mentalement et physiquement. Leur énergie doit être utilisée à faire prospérer leur commerce, et non à se battre pour que leur réalité soit considérée. Vu ce qui précède, la pétition engendre des craintes de baisse de chiffre d'affaires. Les entreprises ont déjà été sinistrées, et continuent d'être malmenées par des pétitions portant atteinte au bon fonctionnement des commerces. La demande vise à laisser les commerçant-e-s travailler, sans placer d'obstacle, afin qu'ils et elles puissent retrouver leur rythme et pérenniser leur activité. M<sup>me</sup> Gremion ne peut continuer d'accepter qu'on lui mette des bâtons dans les roues. Elle comprend que la pollution et le bruit peuvent déranger les habitant-e-s du boulevard. Néanmoins, il lui est impossible de déménager son commerce. Le boulevard a toujours été pollué et bruyant. Les personnes décidant de signer un contrat de bail ont le choix. Ne faire qu'une seule voie risque de faire stagner les voitures, amplifiant ainsi la pollution et le bruit. Des travaux ont déjà été réalisés sur le boulevard six ans auparavant. Le feu de circulation a été ajouté et réglé pour créer des bouchons. Une circulation fluide, en adaptant les feux, tout en plaçant un radar afin de faire respecter les limitations de vitesse serait la meilleure solution. Depuis début janvier, la circulation est plus fluide et connaît moins de bouchons. M<sup>me</sup> Gremion conclut qu'il est essentiel de trouver un compromis, pour léser le moins de personnes possible. Les commerçant-e-s souhaitent simplement sauver leurs entreprises, pour lesquelles ils et elles ont travaillé dur.

*Questions des commissaires*

Une commissaire remercie les auditionné-e-s pour la présentation et entend leurs doléances. Elle rapporte les propos des pétitionnaires, qui n'ont pas pour priorité de supprimer les places de stationnement.

Sur question de la commissaire, M<sup>me</sup> Berreghis expose que certaines de ces places sont situées devant son commerce.

Devant l'arcade de M. Wagenaar, il est interdit de stationner. Les fournisseurs et les fournisseuses transportent de grandes plaques d'aluminium en grand nombre et doivent désormais venir livrer très tôt le matin, faute de possibilité de pouvoir s'arrêter la journée. Lorsque M. Wagenaar doit livrer un-e client-e, il ne peut officiellement pas s'arrêter devant son commerce pour charger son véhicule.

M<sup>me</sup> Berreghis souligne que la surface existe pour créer des places de stationnement. Onze places sont situées en aval du commerce Saveurs d'Italie, et

cinq en amont, de l'autre côté de la rue, après la rue Prévost-Martin. Elle entend l'argument des pétitionnaires sur le fait qu'il est de toute manière difficile de stationner, mais les client-e-s ne viendraient pas s'ils savaient qu'il n'y a pas de place. Elle rapporte que la clientèle de sa voisine Vania Coiffure est composée à 50% de personnes âgées venant en taxi. La demande d'élargir le trottoir inquiète les commerçant-e-s. La réalité de fait est que certain-e-s cyclistes descendent le boulevard à toute allure en sens inverse. L'élargissement du trottoir signifie plus de trottinettes et de vélos. Une voie de circulation plus serrée entraîne une impossibilité de s'arrêter. Les commerces ont également des livraisons régulières, dont ils ne peuvent imposer les horaires. Se déplacer à pied et à vélo est possible et sympathique pour les jeunes, mais pas pour les personnes âgées, ou les gens avec des enfants. Chacune et chacun a une mobilité différente. Condamner un accès est symboliquement important. Ces commerces sont déjà ouverts dans des quartiers plus reculés que le centre-ville, faute pour celui-ci d'être accessible financièrement. Les commerces présents font face à la concurrence du centre-ville, et d'autant plus si ces quartiers deviennent trop difficiles à la circulation.

Une commissaire est touchée par les propos des auditionné-e-s. Elle ne comprend néanmoins pas comment l'aménagement des trottoirs pourraient péjorer leur situation. Un élargissement améliore la qualité de vie et la facilité de se promener dans le quartier. Aujourd'hui, à pied, le quartier n'est pas agréable. L'aménagement d'un trottoir plus large, lié à la piétonnisation de la rue de Carouge, rendrait le quartier plus fréquentable et convivial.

M<sup>me</sup> Berreghis n'est pas d'accord avec cette remarque. Selon elle, les photos du projet de la rue de Carouge ressemblent plus à des photos de vacances qu'à un quartier urbain vivant. Un quartier plus agréable est un quartier grouillant. Une place de stationnement pourrait être remplacée par des arceaux à vélos, afin de libérer l'espace des vélos qui stationnent en bloquant des entrées. Bénéficier d'un grand trottoir pour ne voir personne s'arrêter est déprimant. Pendant les travaux, le boulevard était calme, mais uniquement sur la partie haute. Les gens aiment aussi la ville. M<sup>me</sup> Berreghis ne conteste pas que le niveau de bruit soit au-dessus des normes. Lorsque le boulevard était fermé, l'atmosphère était triste. Certains espaces appellent à une piétonnisation. Des trottoirs plus larges peuvent avoir du sens dans certains endroits, comme au bord des quais, mais pas dans le quartier de Plainpalais. A titre d'exemple, la rue Masbou, devenue piétonne, n'accueille personne et fait presque peur. Le boulevard du Pont-d'Arve est utilisé comme faisant partie de la ville.

Pour M<sup>me</sup> Gremion, la situation serait compliquée si la pétition était réalisée au détriment de places de livraison.

La même commissaire mentionne le fonctionnement des Rues-Basses, dans lesquelles les livraisons sont autorisées durant un temps déterminé le matin. Ce même système serait mis en place au Pont-d'Arve.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

M. Wagenaar estime que les Rues-Basses ne sont pas comparables au boulevard du Pont-d'Arve.

M<sup>me</sup> Gremion complète que les moyens de transport doivent être considérés. L'infrastructure est différente. Qui plus est, le boulevard est en montée, ce qui représente une difficulté pour les personnes âgées.

M. Gremion remarque l'absence d'arrêt de tram entre la rue de Carouge et le boulevard du Pont-d'Arve. Beaucoup de commerces sont situés à la rue de Carouge, la rue étant connue. L'embellissement du boulevard du Pont-d'Arve ne va pas pousser les client-e-s à monter jusque-là alors que la rue de Carouge contient déjà le nécessaire.

M<sup>me</sup> Gremion informe qu'à l'époque, le boulevard comptait sept boulangeries, puis quatre en 1979, pour n'en compter plus qu'une aujourd'hui.

Une commissaire est touchée par le récit des phases et des situations difficiles vécues par les entreprises, et comprend la fatigue des commerçant-e-s. Cependant, la pétition ne demande pas la suppression des places de stationnement. La commissaire comprend le besoin de livraison et des personnes à mobilité réduite. La pétition semble formuler une proposition qui n'est pas trop extrême. La pétition vise à restreindre les voies de circulation, mais pas les places de parking.

M. Wagenaar détaille qu'actuellement, le boulevard comprend deux pistes. Elargir les trottoirs n'est pas compatible avec la conservation des places de parking. La place doit provenir de quelque part.

La commissaire relève alors que cette suppression est prévue par la motion, et non la pétition. Elle poursuit que le boulevard ne donne pas envie de s'y arrêter en tant que piéton, ce à quoi il pourrait être remédié par une réduction du bruit.

M<sup>me</sup> Berreghis entend cette remarque, qui ne reflète pas forcément la réalité. Des passant-e-s marchent le long de la plaine de Plainpalais et s'y arrêtent, alors que le trafic et le bruit sont plus importants. Elle réfute les dires d'un article mentionnant le bruit qui empêcherait de s'entendre sur le boulevard. La résonance ne s'entend que lorsque les ambulances passent. Certains appartements sont construits de manière que les chambres donnent sur l'arrière. Les cloches de l'église sonnent également très fort. La principale provenance du bruit est les sirènes de l'ambulance, que l'on ne peut pas empêcher de sonner. La situation est difficile, mais le bruit est lié à la situation urbaine. M<sup>me</sup> Berreghis ne nie pas la problématique de particules fines, la pollution au Pont-d'Arve est souvent décrite comme excessive, alors qu'elle ne diffère pas sensiblement de toute la Ville de Genève.

M. Wagenaar rappelle que le trafic ne va pas disparaître mais s'éparpiller, engendrant des nuisances ailleurs. Décider de suivre la pétition va en entraîner

d'autres. Une vision globale du trafic doit être adoptée pour être efficace. La problématique doit être abordée depuis l'entrée de Genève.

M<sup>me</sup> Gremion s'interroge sur le fait de savoir si les pétitionnaires ont remarqué l'amélioration depuis le réglage des feux au mois de janvier.

M. Gremion ajoute qu'il serait judicieux de réaliser des tests. Aujourd'hui, des ambulances passent avec des sirènes hurlantes très tôt le matin. En l'état actuel de la circulation, les véhicules ne stagnent plus sur le boulevard. Pour M. Gremion, les feux étaient volontairement mal réglés. Depuis la fermeture pour les travaux, les automobilistes ont pris l'habitude de passer ailleurs.

M<sup>me</sup> Gremion rapporte le cas d'une cliente arrêtée au feu rouge lui ayant demandé depuis sa voiture les produits restants afin de ne pas tenter de trouver une place de parking pour rien. Les client-e-s n'ont plus envie de s'arrêter.

Une commissaire souligne qu'une grande difficulté du Conseil administratif est de faire la part des choses entre les différents intérêts. A titre d'exemple, l'ouverture des terrasses a nécessité une pesée d'intérêts entre les habitant-e-s ayant besoin de dormir et les jeunes souhaitant faire la fête. La même situation se retrouve en l'espèce. Les habitant-e-s ont réellement des difficultés à vivre, et les commerçants ont leurs propres besoins. La commissaire demande combien d'auditionnés habitent concrètement sur le boulevard.

M<sup>me</sup> Isgro répond travailler et habiter sur le boulevard.

M. Gremion y a vécu un certain nombre d'années. La circulation à l'époque était similaire.

M<sup>me</sup> Gremion souligne en outre que les appartements actuels sont équipés de doubles vitrages, ce qui n'était pas le cas anciennement.

M<sup>me</sup> Berreghis reconnaît la nuisance du bruit la journée, mais le soir et la nuit, le Pont-d'Arve est calme. La situation n'est simple pour personne. Les travaux ont été un cauchemar, respectivement un cadeau, pour une partie de la population du Pont-d'Arve. Elle regrette que la situation des travaux souhaite être pérennisée par certaines personnes. Bien que sensible au réchauffement climatique, les travaux lui ont permis de s'apercevoir qu'elle appréciait l'illumination apportée à l'espace urbain par les voitures.

La commissaire remarque enfin que les auditionné-e-s ne peuvent pas faire tourner leur business uniquement grâce aux 16 places de parking.

M<sup>me</sup> Isgro explique que la clientèle vient de l'extérieur.

La commissaire est étonnée d'entendre que la piétonnisation tue les entreprises. Le bord du lac Majeur à Ascona, autoroute jusqu'aux années 1990, attire

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

aujourd'hui de nombreux-ses touristes. La piétonnisation du centre-ville de Sion a permis aux commerçant-e-s de doubler leur chiffre d'affaires. La Ville de Londres est en train de piétonniser entièrement certains quartiers. La réduction ou la suppression du trafic amène plus de recettes aux commerces, une meilleure qualité de l'air, un sentiment d'appartenance au quartier, améliorant ainsi la qualité psychique de la vie en ville. La Ville assume une responsabilité d'assurer la santé des habitant-e-s et touristes. La motion visant à élargir les trottoirs va dans le sens des commerçant-e-s. Seul le rythme du piéton permet d'observer les vitrines.

M<sup>me</sup> Berreghis répond que la piétonnisation n'a de sens que dans certains endroits. Les gens se promènent volontiers au bord du lac à Ascona, mais pas au Pont-d'Arve, qui, contrairement aux quais d'Ascona, n'est pas un site touristique. La suppression des places de parking dissuaderait les client-e-s de venir. Il est plus simple pour eux-elles de stationner en centre-ville. Le trottoir sera certes large, mais situé au bord d'un couloir à voitures, et non vers une zone agréable pour s'installer.

M. Wagenaar estime que la configuration de l'espace est importante dans l'enjeu de piétonnisation. Le boulevard du Pont-d'Arve n'a pas les infrastructures adaptées pour accueillir une telle zone piétonne. Le nombre de commerces est plus ou moins égal au nombre d'habitations. Dans beaucoup de zones piétonnes, les commerces restants sont des restaurants, des cafés-bars, mais pas certains commerces du Pont-d'Arve qui ne trouvent plus de clientèle.

M<sup>me</sup> Gremion ajoute que l'élargissement du trottoir ne changera pas l'habitude prise par certaines et certains cyclistes de descendre le boulevard à contresens.

M. Chaila résume que l'aménagement ne sert à rien si les commerces disparaissent.

Un commissaire partage habiter le quartier depuis trente ans et éviter le boulevard du Pont-d'Arve, qui est bruyant, pollué et pas agréable. La disparition des boulangeries est réelle. En revanche, la boulangerie Le Saint Honoré fonctionne très bien alors que la rue de Carouge a été limitée à 30 km/h et que le stationnement devant est impossible. La pétition ne vise pas à supprimer les places de stationnement, mais à rendre le boulevard plus agréable. Elle entend les problématiques des commerçant-e-s et tente de faire revenir du monde pour qu'il soit plus agréable d'y déambuler. Par ailleurs, le bus est situé au-dessus. La majorité des client-e-s ne cherchent pas absolument à venir en voiture.

M<sup>me</sup> Gremion explique que lorsque les client-e-s viennent chercher de grosses quantités de marchandises, ils-elles viennent en voiture. Lorsqu'ils ne trouvent pas de place, ils stationnent en double file. Lors de sa collaboration avec la boulangerie d'Onex, la problématique du parking a rendu la livraison des marchandises difficile.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule voie au boulevard du Pont-d'Arve

M<sup>me</sup> Berreghis mentionne que des places de parking existent devant la rue de Carouge. La clientèle des commerçant-e-s n'est pas nécessairement du quartier.

Le commissaire répond que la problématique est la même. Le boulevard du Pont-d'Arve n'est pas un microcosme économique différent. La clientèle de la rue de Carouge vient également de l'extérieur.

M<sup>me</sup> Gremion, M. Gremion et M<sup>me</sup> Berreghis sont d'avis que la clientèle est plus locale.

Une commissaire les remercie d'avoir amené le débat urbain. Elle demande une précision sur l'amélioration des feux de circulation et sur la nature des tests à effectuer.

M<sup>me</sup> Gremion explique que lors des travaux de revêtements du boulevard, des tests de pollution avaient été effectués.

Concernant les feux de circulation, M. Wagenaar s'estime satisfait. Lorsque le feu à l'entrée de Plainpalais est vert, tous les autres le sont simultanément, apportant de la fluidité au trafic.

M<sup>me</sup> Gremion imagine que le feu supplémentaire servait à réduire la vitesse des automobilistes. Faire arrêter les voitures tous les vingt mètres ne peut toutefois rien apporter de bénéfique.

M. Gremion ajoute que la limitation à 30 km/h est efficace, même si elle n'est pas toujours respectée.

Le président remercie et libère les auditionné-e-s.

### **Séance du 5 février 2024**

*Vote sur la proposition d'audition de M<sup>me</sup> Perler*

La proposition d'audition est acceptée à l'unanimité des membres présents.

*Vote sur la proposition d'audition de M. Maudet et des services concernés*

La proposition d'audition est acceptée par 14 oui (1 UDC, 3 PLR, 2 LC, 3 Ve, 4 S, 1 EàG) contre 1 non (MCG).

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

### Séance du 4 mars 2024

*Audition de M<sup>me</sup> Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée par M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)*

M<sup>me</sup> Perler informe que, dès l'été 2023, les équipes du département sont entrées en contact avec celles du Canton pour proposer des mesures d'apaisement. L'association Pont d'Air a formulé une demande semblable, ce qui a motivé à poursuivre l'étude de marquage. Après une discussion entre les services du Canton et de la Ville, tous admettaient que la possibilité était envisageable.

C'est une décision politique. Aucune autorisation n'est requise puisqu'il s'agissait d'un plan de marquage. Contrairement à ce qu'ils prétendent, M. Maudet et ses services étaient parfaitement au courant de la demande de la Ville, laquelle relayait aussi la demande de Pont d'Air, depuis le mois d'août. M. Maudet a décidé de ne pas entrer en matière. Jusqu'au bout, M<sup>me</sup> Perler a tenté d'obtenir des mesures d'apaisement, même à titre temporaire par un essai durant six mois. La Ville a ainsi été contrainte de rouvrir la circulation sur le boulevard telle qu'elle existait auparavant.

M. Betty projette le plan transmis à l'OCT. Le projet proposait un rabattement des véhicules sur une seule voie avant la rue de Carouge, et qu'une voie soit réservée aux bus, aux véhicules d'urgence et aux vélos. Cette configuration perdurait jusqu'au bout du boulevard, en conservant les places de stationnement existantes dans le sens de la montée. Selon la vision de l'AGCM, les gabarits de la chaussée étaient suffisants. Les quatre mètres cinquante dédiés aux bus, aux véhicules d'urgence et aux vélos sont la largeur courante, de même que les trois mètres quarante dédiés au transport individuel motorisé. Le projet ne touchait volontairement aucun aménagement, mais visait uniquement un changement du marquage et une reprogrammation des feux de circulation par l'OCT. Cet aménagement était proposé jusqu'au boulevard des Philosophes et au bas de la place Claparède. Des places de stationnement étaient même recrées plus haut, au vu des places supprimées sur le boulevard de la Tour. En termes de mise à l'essai, le projet pouvait se réaliser facilement.

M<sup>me</sup> Perler ajoute que le courrier du Département de la santé et des mobilités (DSM) indiquait l'impossibilité d'accorder le plan de marquage, mais que la question pourrait être réétudiée au début du démarrage des travaux de l'avenue du Mail. Si les recourants sont déboutés et poursuivent en seconde instance, voire au Tribunal fédéral, les travaux de l'avenue du Mail ne seront pas entrepris avant plusieurs années.

*Questions des commissaires*

Sur question d'un commissaire, M. Betty informe qu'un recours a été interjeté à l'encontre du permis de construire de l'avenue du Mail.

M<sup>me</sup> Perler complète qu'arriver à un consensus impliquait de renoncer à 30% de la végétalisation.

La problématique du quartier est le report du trafic. Le commissaire s'intéresse au lieu de transfert du flux de voitures si le trafic est restreint sur le boulevard du Pont-d'Arve.

Selon sa vision, appuyée par un outil basé sur l'utilisation des GPS de voiture, M. Betty indique que le trafic du boulevard de la Tour a deux origines: la route des Acacias et le secteur du PAV. La destination du trafic est le quai Gustave-Ador ou la route de Malagnou. Pour le Département, ce trafic doit passer par la moyenne ceinture, sur la Commune de Carouge, au Bout-du-Monde, en remontant l'axe Rieu. Un faible trafic provient de la Jonction et du quartier des banques. Un trafic important provient de la rive droite, depuis l'avenue d'Aire ou la Servette, traverse le pont de la Coulouvrenière, le boulevard du Pont-d'Arve ou l'avenue du Mail, pour redescendre sur le quai Gustave-Ador ou la route de Malagnou. Durant les travaux et dès qu'une intervention se produit à la place du Cirque, ce trafic provenant de la rive droite remonte la rue de la Croix-Rouge depuis la place de Neuve, pour se retrouver sur le boulevard Emile-Jaques-Dalcroze ou le boulevard Helvétique. Ce trafic doit prendre la moyenne ceinture. Plutôt que de traverser le centre-ville, ce trafic doit remonter sur l'axe Charmilles-Nations puis redescendre l'avenue de la Paix pour reprendre les quais.

Il s'enquiert de la situation actuelle après les travaux. La commission a reçu les commerçant-e-s, qui ont rapporté une amélioration de la situation au niveau des nuisances par rapport à celle qui prévalait avant les travaux.

M<sup>me</sup> Perler indique que le phono-absorbant ne produit aucun effet sur le boulevard la journée, car la circulation stagne (bouchon). La nuit, lorsque le trafic est plus fluide il diminue le bruit. Les habitant-e-s se plaignent d'une circulation constante depuis tôt le matin jusqu'à tard le soir. Quelques heures dans la journée sont plus calmes, mais le boulevard est tout de même très fréquenté.

Il demande si une action quelconque est mise en place pour rediriger le trafic sur la moyenne ceinture comme développé par M. Betty.

M<sup>me</sup> Perler et M. Betty informent que la Ville a placé des panneaux avec un logo particulier sur la rive droite, où la moyenne ceinture est fonctionnelle. Emprunter un chemin plutôt qu'un autre est une habitude de circulation, et une question de logique et de respect des habitant-e-s des quartiers. Certain-e-s

automobilistes empruntent l'autoroute de contournement, alors que d'autres traversent la ville.

Une commissaire remarque que, depuis le début de la législature, la présente commission a traité plusieurs pétitions de citoyen-ne-s souhaitant plus de végétalisation et de piétonnisation, mais peu de changements s'observent en ville. D'autres villes de Suisse et d'Europe parviennent à piétonniser les centres-villes et les vieilles villes. Partout ailleurs, une tendance se relève, mais elle n'est pas observable à Genève. Elle demande si le département est toujours en contact avec l'association et a pu leur expliquer le travail et le dialogue avec le Canton, et si M<sup>me</sup> Perler souhaite qu'un message soit transmis à la suite des travaux de la commission.

M<sup>me</sup> Perler répond maintenir le contact avec l'association. Une autre voie tente d'être trouvée. La particularité de Genève est que les prérogatives sont moins étendues que dans d'autres communes en Suisse. La Ville a une prérogative sur les petites rues de quartier, pour autant qu'elles n'aient pas d'influence sur un réseau plus structurant, primaire ou secondaire. En Ville de Genève, il est rare qu'aucune rue n'ait d'influence sur une autre. M<sup>me</sup> Perler partage la mention de l'opinion politique. Néanmoins, sous l'ancienne législature cantonale, le magistrat était plus ouvert et a procédé à quelques améliorations. Par exemple, il a fallu dix-huit mois de discussions pour une bande cyclable à l'avenue Pictet-de-Rochemont. Des frais ont dû être engagés pour une étude scientifique démontrant l'absence de danger accru sur ce tronçon malgré les nombreuses rues transversales.

Les cyclistes provenant de la voie verte ou de la gare des Eaux-Vives gagnent maintenant une dizaine de minutes en traversant l'avenue Pictet-de-Rochemont pour se rendre sur la rive droite, temps non négligeable. La réalité est telle que soit le Canton refuse, soit des recours sont interjetés ou des référendums sont lancés. Les projets existent et sont prêts à démarrer. Dans d'autres Communes suisses et d'autres pays, les compétences en matière d'aménagement sont plus étendues. Le Canton de Genève a considéré qu'un aménagement par chacune des quarante-cinq communes ne donne pas une vision d'ensemble. La Ville ne peut rien imposer. Certaines villes italiennes et françaises ont lancé des programmes ambitieux et peuvent les mettre en place rapidement après la prise de décision.

Le président tient à rappeler les propos de M. Wagenaar, commerçant, lors de son audition: «Depuis la réouverture, la circulation est atténuée. Les bouchons ont fortement diminué et le trafic est plus fluide depuis que les feux de circulation ont été réglés pour se suivre.»

Une commissaire s'intéresse aux répercussions de la déviation mise en place lors des travaux sur le boulevard du Pont-d'Arve.

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

M. Betty partage que les premières analyses montrent une augmentation des remontées de files sur la route des Acacias, ce qui n'a pas préterité le fonctionnement des carrefours ni le tram. L'effet clairement constaté est le report du trafic provenant du pont de la Coulouvrenière et du boulevard Georges-Favon sur la place de Neuve. Au départ, la Ville n'avait pas prévu d'agent-e-s de circulation en continu sur la place de Neuve, mais a dû adapter.

### Séance du 15 avril 2024

*Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné par M. Gérard Widmer, directeur au Département de la santé et des mobilités (DSM)*

M. Maudet salue la commission et la remercie pour l'invitation. Il présente M. Widmer, directeur régional à l'Office cantonal des transports (OCT) qui couvre la zone considérée pour le boulevard du Pont-d'Arve. Sous l'angle des mobilités, l'OCT est organisé en trois zones, égales en termes de Communes. La zone Arve-Lac couvre le secteur de la rive gauche jusqu'à l'Arve. Le secteur Arve-Rhône couvre le sud-ouest du canton. Le nord du canton, de l'autre côté du Rhône et du lac, est un troisième secteur.

### *Questions des commissaires*

Une commissaire souhaite savoir si, durant la fermeture du boulevard du Pont-d'Arve pour les travaux, des utilisateur-trice-s de la voie publique ayant dû trouver d'autres itinéraires de contournement ont formulé des réclamations.

M. Maudet informe recevoir des réclamations au quotidien. Le degré de sensibilité des chantiers peut se mesurer au nombre de courriers reçus. Pour le Pont-d'Arve, le chantier était lié aux collecteurs des SIG, repoussé depuis une douzaine d'années. Comme souvent à Genève, lorsque des chantiers sont envisagés, l'opportunité de les combiner avec d'autres chantiers ou activités d'aménagements est analysée, repoussant les chantiers. Le collecteur en question devait impérativement être renouvelé. Le chantier, d'une durée prévue de quelques semaines, a finalement duré plusieurs mois. Le réchauffement climatique l'a également affecté, en ce sens que les ouvrier-e-s ont dû cesser de travailler durant deux semaines d'été en raison de la chaleur. En parallèle de ces aléas ordinaires, des décisions sont prises par les services de M. Maudet, en concours avec la Ville, pour décider si le chantier doit être réalisé le plus vite possible, en bloquant toute la route, ou si une partie du trafic doit pouvoir continuer à circuler. Ces décisions sont tributaires du plan d'ensemble des chantiers. A Genève, un chantier impacte nécessairement d'autres endroits. Le boulevard du Pont-d'Arve a généré de nombreuses réactions, positives et négatives, de riverain-e-s, de commerçant-e-s et

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

d'utilisateur-trice-s. En tête de ces dernier-e-s figuraient notamment les utilisateur-trice-s professionnel-le-s de la route se rendant sur la rive gauche pour des livraisons.

M. Widmer complète que le maintien d'une voie de circulation a été prévu jusque tard dans la planification du chantier. Initialement, seuls les TPG étaient déviés par la place de Neuve. Au dernier moment, vu la proximité de l'eau en souterrain, les SIG ont réalisé que la route menaçait de s'effondrer. L'entier du trafic a ainsi dû être détourné, ce qui s'est traduit par de fortes perturbations, nécessitant une présence quotidienne d'agents de circulation à la place de Neuve. Cette mobilisation du personnel pour éviter notamment que le tram ne soit perturbé était particulièrement onéreuse. Les habitants et habitantes des rues Dancet et Prévost-Martin ont passablement souffert du trafic dévié naturellement. De nombreux et nombreuses automobilistes ne respectaient pas l'interdiction de tourner à gauche placée au quai Ernest-Ansermet. Ils et elles se retrouvaient à passer par la rue Rodo, à proximité de l'école Hugo-de-Senger. Des plaintes de parents d'élèves se sont fait entendre puisque le chantier s'est étendu au-delà de la période estivale, empiétant sur l'année scolaire. Les contraintes ont entraîné des nuisances supplémentaires pour les riverain-e-s.

Un commissaire remercie les auditionnés pour leur présence. Il souligne l'enjeu sanitaire des demandes de la pétition, le Pont-d'Arve connaissant un trafic important, avec des nuisances sonores et de pollution de l'air. Il souhaite connaître la position du ministre de la Santé sur ces questions.

M. Maudet explique que le boulevard est déjà frappé d'une limitation de vitesse à 30 km/h, résultant d'une action en justice des riverains, ayant contraint l'Etat à placer la rue à 30 km/h. Il est établi et reconnu que la rue connaît de fortes nuisances et est extrêmement passante. A l'image d'autres artères du quartier, cette situation n'est pas idéale du point de vue de la santé. Dans l'abstrait, en tenant uniquement compte de cette rue, les pétitionnaires devraient être suivis pour l'enjeu de santé publique. En revanche, comme vérifié durant les travaux, la réduction des voies au boulevard du Pont-d'Arve a reporté le trafic sur les rues adjacentes. La volonté de la Ville de réduire le trafic à l'avenue du Mail doit également être gardée en tête.

La problématique de la santé publique, en lien avec les nuisances sonores et la pollution de l'air, se pose de façon globale, et ne peut être résolue pour une seule rue sans imaginer la reporter sur les autres. En date du 16 octobre 2023, la Ville de Genève, par l'entremise de la magistrate chargée de la mobilité, a transmis au Canton une proposition de marquage pour passer de deux à une piste. Le chantier avait toutefois débuté depuis quatre mois. La démarche de proposition survenue dix jours avant la réouverture n'est pas sérieuse. En matière de mobilité, des études d'impact doivent être réalisées, et le travail mené en concertation

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

avec les habitant-e-s. M. Maudet se sentait mal à l'aise de pérenniser la situation de goulot d'étranglement et de report d'une partie du trafic sur les rues Prévost-Martin et Dancet. Par ailleurs, le dossier de l'avenue du Mail est frappé de plusieurs recours. L'étendue de son avancement, floue, a un impact évident sur le boulevard du Pont-d'Arve. Le Canton n'est pas non plus au clair sur l'avancement du projet de la rue de Carouge, frappé pour sa part d'un référendum. Dans les faits, fermer les rues ne coïncide pas avec une diminution du nombre de voitures. Dans le même sens, la fermeture envisagée de la gare Cornavin a été arrêtée, justement pour éviter d'envoyer le trafic aux Pâquis ou à Saint-Gervais. M. Maudet partage l'avis que la situation n'est pas idéale.

Une commissaire rapporte les propos des pétitionnaires concernant les bus bruyants et polluants des TPG. Les pétitionnaires ont indiqué ne pas avoir écrit aux TPG pour demander l'installation d'un bus électrique.

M. Maudet indique avoir anticipé l'éventuel courrier des pétitionnaires de façon globale au niveau de l'ensemble du Canton. L'année dernière, le Grand Conseil a voté plusieurs crédits d'un montant total de sept cents millions de francs, permettant l'électrification totale du parc automobile des TPG d'ici à 2030. L'investissement a été voté à une large majorité du Grand Conseil. Sous réserve que les carnets de commandes puissent être honorés, cette mesure permettra d'atténuer les effets constatés par les pétitionnaires de bruit et de pollution.

Une commissaire constate que le trafic n'a pas retrouvé la densité d'avant les travaux. Elle s'enquiert d'éventuelles mesures prises en ce sens et de la différence de taux de fréquentation.

M. Maudet explique que les feux de circulation sont gérés par la Direction de la régulation du trafic. Modifier un feu, automobile ou piéton, de quelques secondes génère des effets positifs ou négatifs. Une analyse fine a été menée donnant cette impression, mais le recul n'est pas encore suffisant. Dans cette zone où le Canton n'a aucune marge de manœuvre sur la vitesse, la consigne donnée par M. Maudet était de fluidifier le trafic. La régulation minutieuse du feu permet d'éviter les saturations. Le degré de complexité est élevé en raison du franchissement de la ligne de tram. Les lignes 12 et 18 sont extrêmement fréquentées.

M. Widmer ajoute que l'objectif est de chasser les véhicules du Pont-d'Arve, pour les pousser en direction du boulevard Helvétique. Une onde verte a été recréée à cet endroit, pour que les véhicules n'aient plus à s'arrêter sur le Pont-d'Arve. Auparavant, l'onde verte était faite de sorte que les véhicules provenant de la rue de Carouge devaient rouler à une certaine vitesse pour voir le feu vert arriver. Certain-e-s automobilistes roulant trop rapidement étaient contraints de s'arrêter fréquemment, indépendamment du soir où l'encombrement était conséquent. Depuis décembre 2023, les mesures mises en œuvre montrent une

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

réduction de quarante à cinquante secondes aux heures de pointes du matin et cent secondes le soir.

M. Maudet complète ces informations en indiquant que la ligne de bus 1 a gagné vingt-cinq secondes, tandis que la ligne 5 a perdu trente secondes.

M. Widmer précise que les piéton-ne-s gagnent en fréquence du feu vert. De son point de vue, cette amélioration est positive. Elle nécessiterait d'être croisée avec des données de comptages et de mesures sur le bruit. Les charges de trafic requièrent des données annuelles pour mettre en lumière les variations saisonnières. La sensation auditive a également été améliorée par le fait que les voitures ne s'arrêtent plus à cet endroit.

Une commissaire demande s'il est imaginable que des conducteur-trice-s aient modifié leurs habitudes de circulation.

M. Maudet trouve cette hypothèse ambitieuse. Les quatre feux successifs peuvent être franchis successivement au vert si la vitesse est respectée. Une certaine frustration est compréhensible lorsque les automobilistes sont contraint-e-s de s'arrêter quatre fois. Des incivilités s'observent dans cette rue.

Le changement des feux a pareillement créé des tronçons plus fluides à l'avenue Wendt et à la rue Hoffmann. Une commissaire remarque de plus en plus de véhicules électriques, moins bruyants et moins polluants. Un dogme de fermer des rues existe en Ville de Genève, alors que les véhicules sont de plus en plus propres et qu'une loi est entrée en vigueur sur la propreté des véhicules. Au vu de ce qui précède, elle demande pourquoi continuer à fermer des voies de circulation. Les citoyen-ne-s doivent pouvoir continuer à travailler, à se déplacer, et les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir être transportées sans trop de contraintes.

M. Maudet rebondit sur la mention des nuisances réelles, qui ne sont pas uniques. Un véhicule est parfois statique. L'occupation accrue du domaine public dans une ville dense représente un problème. Par endroits, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) formalise la volonté de privilégier les transports en commun. Ceux-ci transportent de plus en plus de monde, pour autant d'avoir des voies en site propre, ce qui implique de supprimer des places de stationnement, pour transformer l'espace en site propre ou en piste cyclable. La question peut notamment se poser à la rue Barthélémy-Menn. Au-delà du caractère non émissif de bruit ou de particules du véhicule, la dimension d'occupation de l'espace est importante. La Ville de Genève est particulièrement militante. Les véhicules propres génèrent tout de même des bouchons. La politique de M. Maudet vise à reprioriser les véhicules professionnels en leur réservant certaines pistes à certaines heures. La logique de hiérarchisation en fonction de l'usage du véhicule correspond à une réorientation politique souhaitée par le

Conseil d'Etat. De façon globale, les problématiques ont trait au stationnement et au transport individuel motorisé trop volumineux.

En termes de bruit, M. Widmer complète que les analyses européennes montrent qu'à 20-30 km/h, le bruit généré provient principalement du moteur. De ce point de vue, les véhicules électriques présentent un avantage indéniable. En revanche, au-delà de 30 km/h, le bruit généré provient du roulement. Par ailleurs, certains véhicules électriques ont des pneus larges générant un bruit plus important qu'un véhicule thermique de dimension raisonnable.

M. Maudet résume qu'une ville remplie de SUV électriques n'est pas non plus souhaitable. Le phono-absorbant s'érode et nécessite un traitement et un renouvellement réguliers. Les atténuations de nuisances dans le domaine routier partent de bonnes intentions. Dans un monde idéal, le transport individuel privé devrait être composé de petits véhicules électriques en autopartage, une flotte électrique pour des professionnel-le-s avec un dispositif d'électromobilité, et un renforcement massif des transports en commun, notamment dans l'hypercentre. D'ici à 2027, six lignes de tram, transfrontalières pour la plupart, traverseront le canton.

Une commissaire s'interroge sur la manière de concilier l'électrification avec l'insuffisance de la production d'électricité.

M. Maudet indique que cette problématique fera indirectement l'objet du vote populaire du 9 juin prochain. Les besoins en électricité augmentent. L'autonomie genevoise en matière énergétique est de l'ordre de 25%, car 75% de l'énergie est importée. Genève est en retard sur la pose de panneaux solaires, et ne dispose pas d'espace pour installer des éoliennes. Le projet du barrage de Conflan est en cours, mais déjà sur le territoire français. Investir massivement uniquement dans l'électricité présente une part de risque. La décarbonisation s'accompagne d'une dépendance à un nouveau type d'énergie. Cet aspect a été pris en considération par le Grand Conseil lors du vote sur l'électrification du parc des TPG, mais n'a pas été retenu comme suffisamment rédhibitoire pour renoncer à l'investissement.

Une commissaire rebondit sur les analyses et les études d'impact pour savoir qui a la charge de les réaliser.

M. Maudet explique que la réponse varie. Pour la rue de Carouge que la Ville souhaite piétonniser, le Canton a émis une série de demandes, à charge de la Ville de mener les études et de répondre aux interrogations. Il appartient à la Ville de mandater un ou une spécialiste indépendant-e pour calculer la capacité maximale de charge sur la rue Dancet et la rue Prévost-Martin, le cas échéant de développer les mesures collatérales à prendre. En principe, les études sont à la charge de l'autorité qui allègue. Quand bien même toutes les routes appartiennent à la Ville, l'Etat se livre à des études lorsqu'il est demandeur.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

La commissaire comprend que, dans le cas d'espèce, le Canton attend de la Ville qu'elle réalise les études d'impact et sollicite le Canton.

M. Widmer ajoute que la réponse dépend si l'axe doit être assaini ou non au niveau du bruit. La commission cantonale Prassob gère les projets d'assainissement du bruit. Le détenteur de la route, soit toujours la Ville de Genève sur la Commune de Genève, doit assainir la route pour respecter les normes et doit ainsi déterminer les aménagements à réaliser, le type de revêtement à poser et une vitesse de projet. Après cette évaluation, l'assainissement est complété par des mesures acoustiques liées aux charges de trafic actuelles et futures. L'expertise est réalisée selon la nature et la configuration des locaux situés de part et d'autre de la route concernée. Les normes protégeant le respect de la quiétude et de la santé des habitant-e-s diffèrent entre le jour et la nuit. Une évaluation est encore réalisée selon le nombre de récepteurs sensibles et selon les mesures à prendre pour les assainir du point de vue du bruit. Certaines analyses tiennent compte du coût des différentes mesures, proportionnellement au nombre de personnes protégées, respectivement péjorées. A titre d'exemple, la nouvelle route créée aux Communaux d'Ambilly doit répondre à des exigences plus fortes que celles régissant les routes existantes.

Pour respecter certaines normes de bruit, des murs de sept à huit mètres de haut auraient dû être construits, alors que la loi genevoise proscrit les murs anti-bruit de plus de deux mètres de haut. L'évaluation est précise et fait ensuite l'objet de l'autorisation de construire, qui peut être contestée. Des demandes d'allègement, soumises également à autorisation de construire, peuvent être faites lorsque toutes les mesures à prendre dépassent ce qui est économiquement supportable et bénéfique au projet. Les habitant-e-s du Pont-d'Arve ont justement recouru contre des mesures d'allègements. Jusqu'alors, la loi sur les routes (LRoutes) proscrivait une limitation à 30 km/h sur le réseau primaire. Le boulevard du Pont-d'Arve est le premier axe primaire genevois à avoir été mis à 30 km/h de jour comme de nuit, par décision de justice.

La même commissaire revient sur le projet de réserver des axes aux véhicules professionnels et s'interroge sur la manière de les reconnaître, puisqu'ils ne portent pas tous de logo.

M. Maudet explique qu'à chaque législature la politique de la mobilité est fixée au niveau cantonal et coordonnée avec les Communes, à travers la loi sur la mobilité (LMob) par des plans d'action. Avec une matrice de cinq angles différents, la politique définit les mesures en matière de mobilité dans les cinq ans à venir. Ces plans d'action concernent le réseau routier, les transports collectifs, le stationnement, les mobilités douces et le transport professionnel. Cette grille de lecture posée par la loi oblige le Département, après consultation large, à proposer au Grand Conseil des plans d'action fixant le cadre pour les cinq ans à venir,

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

à travers des résolutions. Pour la première fois l'été dernier, M. Maudet a donné l'impulsion pour que les cinq plans d'action soient réalisés simultanément, pour une vision directrice globale. Le premier plan d'action fixant le contrat de prestation avec les TPG a été approuvé. Les quatre suivants arrivent au Grand Conseil. Ces plans d'action comprennent une série d'idées originales en matière de réseau routier et de stationnement. A titre d'exemple, une proposition vise à limiter à trois heures le stationnement de deux-roues motorisés dans certains quartiers. L'objectif est d'empêcher les pendulaires de se garer en surface. Ces expériences pilotes seront menées dans les différents quartiers.

M. Widmer complète que la rue de la Croix-Rouge, en direction de la place de Neuve, est déjà autorisée uniquement aux livraisons. Il en va de même à la rue de la Corraterie, une partie des rues du Rhône, du Stand et du Temple. Le plan d'action est guidé par la volonté d'étendre ce type de régime à d'autres rues. Pour les livraisons, les axes doivent réellement apporter une plus-value par rapport au reste du réseau routier. Et tant qu'elle interdit toutes les autres circulations privées, les professionnel-le-s ont intérêt à emprunter la rue de la Croix-Rouge dans la descente.

M. Maudet prend l'exemple des Rues-Basses, au sein desquelles les livraisons sont tolérées jusqu'à 11h. Le fait de rouler en véhicule sérigraphié ne justifie pas nécessairement d'une activité requérant un parcage autorisé. Or, le matin, les piéton-ne-s ne peuvent quasiment plus passer. Certaines tolérances sont allées trop loin. D'autres problèmes de parcage se soulèvent pour les plus de 60 000 véhicules deux roues motorisés immatriculés à Genève. Le véhicule sérigraphié est en principe un véhicule d'entreprise. Il suffit toutefois d'apposer un logo aimanté. Les horaires sont moyennement respectés. M. Maudet souhaite aller plus loin en réservant certains axes à ces véhicules-là, en jouant sur la modularité temporelle. La fréquentation des écoles et les horaires de bureau restreignent tout de même le champ d'action.

La commissaire rebondit ensuite sur la volonté de piétonniser des zones pour freiner le nombre de voitures, l'échec avéré d'un tel dispositif et souhaite connaître l'origine de ces constatations, puisque la piétonnisation a porté ses fruits dans certaines villes.

M. Maudet estime que la piétonnisation fonctionne si un dispositif cohérent est présenté, avec une alternative en termes de transport en commun, respectivement d'axe sécurisé pour les mobilités douces. La perception et la réalité de ces éléments doivent coïncider. Le besoin de mobilité est en augmentation constante. Les éléments déclencheurs pour la prise de transports publics sont en revanche analysés. Sur la conversion modale en deux-roues non motorisés, les éléments de sécurité sont prépondérants. La qualité de l'offre, la perception de l'alternative, sa sécurité et sa fiabilité sont des éléments essentiels. Piétonniser une rue du jour au

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

lendemain n'est pas la politique de M. Maudet et a démontré des effets contraires. Trouver un consensus sur une généralisation du 30 km/h permettrait de passer de 120 000 personnes touchées par les effets nocifs du bruit à moins d'un quart de ce nombre. Un procès est encore en cours avec le TCS au sujet de la piste cyclable de la Coulouvrenière.

Les batailles judiciaires représentent toutefois une perte considérable de temps et d'énergie. Depuis dix mois, M. Maudet tente de faire revenir le pragmatisme dans l'équation. Personne ne disconvient sur le potentiel d'amélioration de la qualité de vie, notamment dans l'hypercentre.

M. Maudet attire toutefois l'attention sur l'autocentrisme de la Ville de Genève. Certaines Communes comme Vernier ou Lancy perçoivent mal le fait que la Ville de Genève externalise ses externalités négatives. Le Canton doit être pensé en multi-centralité. Meyrin est une centralité de Genève, et ne mérite pas de se voir refluer le transport motorisé individuel du centre-ville. Avec la vision cohérente fixée dans la loi, l'autoroute de contournement devrait, à l'horizon d'une quinzaine d'années, devenir le périphérique principal, avec six voire sept pistes dans les deux sens. Cette vision s'inscrit dans une logique de poches dans la ville, de pacification des quartiers, de priorisation des transports professionnels avec un maillage de transports en commun incitant véritablement les gens et des axes forts pour les vélos.

Revenant sur la pétition P-505, la commissaire sonde M. Maudet sur son impression quant à la demande de limiter le trafic à une seule voie.

M. Maudet salue les pétitionnaires pour leur travail, mais dénonce leur vision fermée. La vision globale doit être travaillée. A la rue de Carouge, les études de la Ville concernant les répercussions sur les rues adjacentes se sont fait attendre plusieurs années. M. Maudet est prêt à travailler avec M<sup>me</sup> Perler pour développer une vision directrice en ciblant les priorités. Les chantiers doivent être articulés dans cette zone importante de l'avenue du Mail, le boulevard du Pont-d'Arve et la rue de Carouge, dans une situation dynamique avec des trams accroissant leur circulation, des franchissements de ponts délicats. La rue de Carouge, axe majeur pour le tram, nécessite des travaux de remplacement de rails et de conduites de gaz. Le ressenti de ce chantier est tel qu'en fin de préparation, la Ville a semblé découvrir l'existence d'un poste de police. Pour les TPG, un préavis de minimum six mois est nécessaire pour supprimer les trams et les remplacer par des bus. Imaginer une suppression des trams entre la rue Blanche et le rond-point de Plainpalais engendre une logistique monumentale. Ces éléments démontrent la nécessité d'une vision globale et directrice. En matière de mobilité, un simple changement impacte toute la zone concernée.

Une commissaire revient sur le texte de la pétition et les motivations ayant trait au réchauffement climatique. Compte tenu de la récente condamnation de la

Suisse par la Cour européenne des droits de l'homme (CourEDH) en la matière, elle se demande si les pétitionnaires ne devraient pas être pris plus au sérieux. Leurs requêtes sont accompagnées par les 45 juges de la CourEDH.

M. Maudet souligne que la CourEDH a jugé que les juridictions suisses n'avaient pas permis aux recourant-e-s de faire valoir correctement leurs droits, mais non pas que la Suisse n'agit pas pour le climat. M. Maudet estime rendre moins service au climat en pérennisant la situation invivable vécue durant le chantier. L'approche est identique à la gare Cornavin. A terme, avec dix ans de chantier, l'axe devra être fermé. En revanche, la fermeture demandée par son prédécesseur l'été dernier sans mesures d'accompagnement et sans vision directrice aurait eu pour conséquences de générer une incompréhension générale et d'envoyer les véhicules ailleurs. L'abandon de la voiture ne s'observe pas en pratique. La problématique dépasse la Ville de Genève. Genève connaît 670 000 franchissements de frontières par jour. Les frontalier-e-s préfèrent stationner dans les cinq heures trente de bouchons journaliers plutôt que d'emprunter les transports publics.

M. Maudet tente de rassembler les acteurs et actrices pour trouver un régime alternatif, comme des zones à 30 km/h avec des feux clignotants orange la nuit. La sagesse populaire montre que protéger 90 000 personnes est mieux que d'attendre la résolution des litiges judiciaires durant encore cinq ans, malgré le fait que 30 000 personnes restent des victimes collatérales. M. Maudet comprend la démarche des pétitionnaires. La Ville a signalé les problématiques en novembre. Durant les travaux, les pétitionnaires auraient néanmoins dû observer que le quartier était rempli de véhicules tentant de trouver un passage. Instituer une voie unique signifierait un retour à cette situation. Le refus n'est pas définitif et pourrait se justifier si l'avenue du Mail est mise à une voie, une grosse part du trafic du Pont-d'Arve en provenant. Le tout doit être accompagné d'une augmentation des transports publics, d'une offre alternative et d'éléments permettant qualitativement un report moral.

La même commissaire communique que, depuis le début de la législature, de nombreuses pétitions demandant la piétonnisation de différents quartiers ont été déposées. D'autres villes de Suisse y sont parvenues, au contraire de Genève. Tou-te-s les magistrat-e-s font part de leur difficulté à piétonniser les hypercentres et renvoient à ce dialogue difficile entre les Communes et le Canton.

M. Widmer explique que Genève est la ville la plus dense de Suisse et une des villes les plus denses d'Europe. Une mixité des besoins est regroupée en centre-ville. Certaines villes comme Berne ou Lausanne connaissent moins de mixité d'usages. Ces changements sont guidés par des décisions politiques. La contestation du TCS devant le Tribunal fédéral de la suppression du trottoir du pont de la Coulouvrenière est un exemple démontrant la tentation forte de contester sys-

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

tématiquement les mesures. La continuité du courage politique est mise à mal en Ville de Genève. La lisibilité des projets est difficile à percevoir. Tou-te-s les habitant-e-s et commerçant-e-s ne sont en outre pas d'accord. Deux courriers des commerçant-e-s du boulevard du Pont-d'Arve voyant avec une grande crainte la réduction à une voie ont été reçus. Les intérêts divergent. Un socle doit être trouvé pour aménager certains endroits en zones piétonnes.

M. Maudet assure ne jamais avoir donné un préavis négatif pour des motifs politiques. Les dossiers sont instruits en temps et en heure. M. Maudet veille à être particulièrement respectueux de la volonté des Communes, à plus forte raison en Ville de Genève, puisque la Commune est détentrice du domaine public. En collaboration avec M. Gomez, la convention des frais de route a pu être réglée en quatre mois. M. Maudet est respectueux de l'usage du domaine public, mais perçoit l'utilisation des piétonnalisations comme une arme politique, parfois érigée contre d'autres catégories d'utilisateur-trice-s, avec des limites rapidement atteintes. Dans la piétonnisation du secteur de Rive, la prise en compte de transports publics est nulle. La piétonnisation était présentée comme l'affirmation d'une revendication d'une présence piétonne. Pour M. Maudet, la piétonnisation correspond à une volonté de partage de l'espace public, d'esthétisme et à la promotion des mobilités actives. La France voisine a réussi à créer de magnifiques zones piétonnes dans des villes de la même importance.

M. Maudet tente de convaincre M<sup>me</sup> Perler d'identifier des zones pilotes. Des essais ont déjà été réalisés. Les rues du Léman et du Lac ont été des échecs, alors que la place du Molard est une magnifique réussite. Le Canton ne s'est pas opposé à la piétonnisation des rues du Prince, du Port et de la Tour-Maîtresse. Il a au contraire tenté de faciliter le projet. M. Maudet sent une dimension très politisée qui n'a pas lieu d'être. Quelques années auparavant, des plans piétons ont été proposés, ainsi qu'une initiative des Vert-e-s, refusée sur la première tranche de cinquante rues. De manière générale, une volonté de réappropriation de l'espace public se fait ressentir, accompagnée d'une tolérance en diminution pour des masses statiques de tôles inertes. Le rôle du politique est d'arbitrer le conflit entre les différents modes de transport, pour lesquels il est relativement simple d'établir une hiérarchie par degré de vulnérabilité. Les plans d'action proposent des espaces exclusivement dévolus à la marche, avec exclusion de tout autre mode de transport.

Les trottinettes électriques révolutionnent la mobilité depuis quatre à cinq ans, mais présentent un enjeu de sécurité pour les personnes âgées notamment. La politique doit faire évoluer sociologiquement l'approche urbaine, en trouvant des zones utilisées pour des déambulations piétonnes. Une des perspectives est d'en réaliser une en ville de Genève.

Un commissaire remercie pour les réponses apportées et s'intéresse à la stratégie de mise en œuvre de la LMCE. La première réponse comprend la mise

en place d'une ceinture moyenne, pour offrir des solutions de contournement. Il estime toutefois que les propos sur la nécessité de conserver cette autoroute en plein centre-ville sont problématiques par rapport à la mobilité cohérente et équilibrée, ce que M. Maudet conteste. Il souhaite connaître les leçons tirées de l'insuffisance des solutions de contournement durant la fermeture du boulevard du Pont-d'Arve et la vision à long terme pour y remédier.

M. Maudet répond que le contournement actuel, tel que postulé dans la LMCE, baptisé «moyenne ceinture», est bancal, en raison d'ouvrages à refaire d'urgence. La moyenne ceinture depuis l'avenue Aubert et le chemin Rieu arrive en bas de l'avenue de l'Amandolier. A partir de là, les solutions sont de quitter la moyenne ceinture, rejoindre la gare des Eaux-Vives, ou emprunter la route de Chêne. La moyenne ceinture impose ensuite de passer par le chemin de Grange-Canal, qui n'est pas idéal. De ce point de vue, le dispositif de fermeture du boulevard du Pont-d'Arve montre que la ville reste congestionnée. Le véritable report est à terme sur l'autoroute de contournement, avec une possibilité d'alterner des voies du Vengeron jusqu'à Perly, de nouvelles sorties telles que le barreau de Montfleury à Satigny, une couverture à terme de l'ouvrage à 65% et des flux entrants et sortant notamment sur Bardonnex.

M. Widmer relativise le terme d'«autoroute urbaine». Les dernières mesures ont relevé 15 000 à 17 000 véhicules par jour sur le boulevard du Pont-d'Arve. En comparaison, le pont du Mont-Blanc en compte 60 000 et l'autoroute de contournement, 80 000. La charge de trafic sur l'axe n'est pas si conséquente en comparaison. Une grande partie du trafic provient du secteur de la Jonction, des Acacias et du secteur des banques. La ceinture urbaine n'améliore pas les déplacements en direction de Coligny. Le report du trafic mérite une analyse plus poussée. Durant le chantier, une partie du trafic ne pouvant plus utiliser le Pont-d'Arve empruntait la rue de la Croix-Rouge puis l'Athénée, pour se retrouver sur le boulevard Helvétique en direction des Eaux-Vives ou de Malagnou. Changer les habitudes prend du temps.

Un commissaire s'intéresse à la motion Schilliger acceptée par le Conseil national prévoyant une limitation de vitesse à 50 km/h sur tous les axes structurants. Il se demande si cette motion peut avoir un impact sur le boulevard du Pont-d'Arve.

M. Maudet répond que cette motion impose au Conseil fédéral de préparer un projet de loi, ce qui prend en règle générale trois à quatre ans. Le Canton de Genève a combattu cette motion, sans succès, pour des motifs de forme, estimant que retirer au Canton, respectivement aux Communes, la prérogative de fixer la limitation de vitesse n'est pas respectueux du fédéralisme. La motion pourrait avoir un impact. Dans cette hypothèse, l'Office fédéral des routes sera amené à établir une législation votée par les Chambres, privant les Cantons de leur compé-

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

tence. En revanche, cette législation entrerait en conflit avec d'autres normes. Ce que les habitant-e-s du Pont-d'Arve ont réussi à obtenir est un combat respectable et couronné de succès en raison de la problématique réelle.

M. Widmer rappelle que les juges ont décrété que le passage de 50 à 30 km/h était économiquement supportable et que les coûts de mise en œuvre des mesures étaient dérisoires par rapport à d'autres mesures telles que le changement de tous les vitrages des immeubles d'une rue.

Les juges fédéraux vont de plus en plus systématiquement dans le sens d'une mise à 30 km/h, notamment de nuit, durant laquelle la pression économique est moindre. De son point de vue, M. Widmer estime que les opposant-e-s à une mise à 30 km/h ont peu de chances de succès.

Il s'intéresse au procédé suivi pour les mesures de bruit, sous forme de capteurs ou par modélisation.

M. Widmer explique que la compétence appartient au Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA). Certaines mesures sont réalisées avec des capteurs situés dans la rue, modélisés pour déterminer le bruit à l'intérieur des habitations en tenant compte de la topographie. D'autres mesures sont prises à l'intérieur de bâtiments, fenêtres ouvertes, sur une longue durée. Les normes imposent de prendre les mesures les fenêtres ouvertes, trente à cinquante centimètres. Placer du double ou triple vitrage à certains endroits réduirait la perception du bruit à l'intérieur, mais la norme de calcul est fenêtre ouverte. Cette norme se veut protectrice du sommeil des habitant-e-s.

Un commissaire s'inquiète pour les ambulances, souvent coincées dans le trafic du boulevard du Pont-d'Arve. Il souhaite savoir si les auditionnés ont eu des retours des services de santé sur cet axe.

M. Widmer indique être en contact fréquent avec le 144 et les SIS. Le boulevard du Pont-d'Arve n'est pas un axe problématique pour eux. Les automobilistes respectent leur devoir de s'écarter pour laisser passer les véhicules d'urgence. Des itinéraires alternatifs existent. Durant le chantier, les services d'urgence ont demandé à circuler de l'autre côté de la plaine de Plainpalais, en sens inverse sur le boulevard Georges-Favon et Henri-Dunant. La situation était pire lors du chantier. A sa connaissance, aucune mise en danger objective n'est à déplorer.

Une commissaire rebondit sur les questions du bruit et demande si les autorités disposent d'un moyen d'amender les contrevenant-e-s au bruit, notamment des détenteurs et détentrices de moteurs trafiqués.

M. Maudet répond par la négative. Des contrôles peuvent être réclamés, mais l'appareil ne permet pas d'apporter la preuve matérielle que le véhicule

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

sanctionné est bien à l'origine du bruit. Les éléments techniques progressent, mais les tests ne sont pas satisfaisants. Concernant le volet pénal, il serait difficile de faire reconnaître par les autorités de poursuites pénales le lien entre le véhicule identifié et le relevé.

M. Widmer ajoute qu'une évolution au niveau fédéral intègre cet aspect dans le registre des amendes, ainsi que la manière de mesurer le bruit. L'utilisation des radars de vitesse est encadrée par l'Institut fédéral de métrologie (METAS) qui décide des dispositifs homologués pour les contrôles et sur quel type de contravention l'utilisation est autorisée. Le Canton est dépendant de l'évolution fédérale. Techniquement, chaque véhicule devrait être équipé d'un indicateur de bruit, ce qui est relativement compliqué. En fonction du revêtement, l'origine du bruit est différente. Concernant les moteurs trafiqués, des normes existent en matière de contrôle des véhicules. Certains scooters complètement homologués peuvent tout de même générer énormément de bruit selon le comportement de leur conducteur ou conductrice. A noter encore que certain-e-s utilisateur-trice-s éprouvent du plaisir à générer du bruit.

*Discussion, prises de position et vote*

Le président rappelle que toutes les auditions ont été menées et sonde les commissaires sur le report de la suite des travaux au lundi 22 avril 2024.

Le président invite les commissaires à formuler des propositions sur la pétition P-505.

Un commissaire Vert propose le vote. La commission a mené un large travail en auditionnant les pétitionnaires et les services municipaux. Le retour du Conseil d'Etat, rare, a permis de mettre en lumière la nécessité d'avoir une vision globale. Les Vert-e-s, ayant initié la motion M-1792 au Conseil municipal, soutiennent la démarche des pétitionnaires en reconnaissant leur souffrance liée au bruit, à la santé et aux enjeux de pacifier ce secteur, tout en entendant le besoin du magistrat d'avoir une vision large. Le groupe des Vert-e-s soutiendra le renvoi de la pétition au Conseil administratif.

Les socialistes soutiennent le renvoi au Conseil administratif, dans le but que le dossier avance et que la magistrate puisse proposer un projet cohérent et complet pour cette zone. Fermer une voie à la hâte sans prévoir d'alternatives ni de solutions n'est pas souhaitable. En revanche, la situation avant les travaux était invivable et dangereuse à différents niveaux. Le boulevard ne peut pas perdurer de la sorte. La pétition va dans le bon sens et rejoint les valeurs socialistes. La magistrate doit pouvoir communiquer avec M. Maudet en vue de proposer un plan concret, qui sera sûrement soumis au Conseil municipal.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Le Parti libéral-radical entend le problème relevé par les habitant-e-s, mais a pu constater que la problématique n'a été que reportée et amplifiée durant les travaux. Le Parti libéral-radical soutiendra le classement de la pétition, parce que le magistrat cantonal a prouvé que le lieu était mal choisi et qu'un plan cohérent est attendu pour agir. M. Maudet encourage les transports publics et une mobilité plus sereine avec une priorisation des véhicules professionnel-le-s pour libérer le trafic et rendre Genève plus vivable. Le Parti libéral-radical a été convaincu par la présentation de M. Maudet et attend d'en voir l'aboutissement. Le parti ne souhaite pas lui mettre des bâtons dans les roues, malgré la compassion éprouvée envers les habitant-e-s de tout Genève.

L'Union démocratique du centre votera le classement, dans la mesure où M. Maudet a expliqué que tout a été fait. La coordination des feux verts permet d'éviter la formation de bouchons. Le trafic déplacé lors des travaux a mis en souffrance les habitant-e-s des autres rues. Selon les calculs de M. Widmer, le passage des véhicules se fait rapidement. Il n'y a pas lieu d'établir une voie unique de circulation, le Pont-d'Arve étant un axe prioritaire. En donnant l'étude au dernier moment, M<sup>me</sup> Perler a fait preuve d'un manque d'anticipation.

Le Mouvement citoyens genevois estime que la pétition est instrumentalisée en conséquence du refus du projet bâclé et tardif de la magistrate. Le terme de souffrance peut s'appliquer à avant les travaux, provoqué par des décisions typiquement anti-traffic motorisé consistant à dissuader les automobilistes en les freinant et les arrêtant, au mépris des nuisances pour la population.

Les différentes parties sont unanimes sur l'amélioration de la situation, grâce au phono-absorbant et à l'onde verte. Les représentant-e-s des entreprises ont convaincu. L'axe structurant dépend du Canton. Pour le Mouvement citoyens genevois, la pétition est à classer.

Ensemble à gauche estime que la pétition va dans le sens des valeurs défendues par Ensemble à gauche. Elle salue la volonté de dialogue de M. Maudet avec la Ville. Pour la commissaire, il fait sens de renvoyer la pétition au Conseil administratif.

Le Centre se prononce en faveur du classement. Le magistrat a été clair sur les compétences du Canton et la vision globale de la mobilité à Genève. Lors des travaux, le bout du boulevard du Pont-d'Arve sans circulation était, certes, confortable, mais la circulation reportée sur la rue du Pré-Jérôme et la rue Dancet était particulièrement dense, et même accidentogène sur la rue Prevost-Martin. Ces rues ne sont pas adaptées pour accueillir un tel trafic. Le retour de la circulation au Pont-d'Arve est plus ou moins satisfaisant. Elle considère injuste d'instrumentaliser les pétitionnaires pour sanctionner la magistrate et ses services, qui n'ont pas réussi à anticiper la fermeture du boulevard.

3286

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

*Vote sur la proposition de renvoyer la pétition P-505 au Conseil administratif*

Le président soumet au vote le renvoi de la pétition au Conseil administratif, qui est refusé par 7 non (1 UDC, 1 MCG, 3 PLR, 2 LC) contre 7 oui (3 Ve, 3 S, 1 EàG). Le classement de la pétition est donc accepté.

Les Vert-e-s annoncent un rapport de minorité.

*Annexe: pétition P-505*

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

3287

P-505



Secrétariat du Conseil municipal  
Rue de la Coulouvrenière 44  
1204 Genève

Genève, le 22 novembre 2023

À l'**attention** du Président du Conseil municipal: **Pierre de Boccard**  
et du Président de la Commission des pétitions: **Didier Lyon**

**Objet** : dépôt de la pétition « Pont d'Arve : Stop à une autoroute en centre-ville ! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie »

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil municipal,

Par la présente, nous vous remettons, au nom de notre Association d'habitants « Pont d'Arve », les signatures recueillies en faveur de notre pétition « Pont d'Arve : Stop à une autoroute en centre-ville ! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie ». Celle-ci exige le **respect des normes fédérales sur la pollution de l'air et les nuisances sonores**, via la réduction du trafic individuel motorisé. Dans l'immédiat, alors que les travaux effectués sur les canalisations arrivent à leur terme avec une réouverture de la circulation sur le Boulevard le 1<sup>er</sup> décembre, **nous demandons que perdure une restriction de la circulation individuelle motorisée sur une seule voie, laissant le reste de la route aux vélos, aux ambulances et aux transports en commun.**

Vous le constaterez, notre pétition a rencontré un large écho : lancée le 15 octobre 2023, elle a recueilli, en moins de six semaines, un total de 2044 signatures, réparties comme suit :

- Pétition papier : 269 signatures écrites récoltées par les membres de l'Association Pont d'Arve auprès, essentiellement, des résidents, commerçants et habitués du quartier
- Pétition en ligne (via Campax : <https://act.campax.org/p/pontdarve>) : 1775 signatures, au 22 novembre 2023

En conditions normales (en dehors des périodes de travaux), l'air sur le boulevard est irrespirable, et le niveau sonore dépasse amplement les valeurs d'alarme d'exposition au bruit<sup>1,2</sup>. Au-delà de l'inconfort quotidien, les habitants sont exposés à un risque accru d'accidents vasculaires cérébraux, de cardiopathies, de cancer du poumon et d'affections respiratoires chroniques ou aiguës<sup>3</sup>. En Suisse, chaque année, cette pollution de l'air tue 5.500 personnes<sup>4</sup> et engendre 14.000 hospitalisations et 3,6 millions de jours d'activité réduite<sup>5</sup>.

L'aménagement actuel pose également des problèmes de sécurité pour les usagers : les ambulances et véhicules d'urgence sont ralentis dans les bouchons, pouvant perdre plus d'une précieuse minute

<sup>1</sup> Le rapport ROPAG (<https://www.ge.ch/document/rapports-qualite-air-geneve-ropag>) de 2006 indique une moyenne annuelle de 1.200 véhicules par heure vers 17h00 – selon nos estimations, le trafic a augmenté et on dénombre fréquemment plus de 1.500 véhicules par heure.

<sup>2</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/exposition-au-bruit/valeurs-limites-pour-le-bruit-vehicules-limites-des-exposition-au-bruit.html>

<sup>3</sup> Organisation mondiale de la Santé [https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

<sup>4</sup> Agence Européenne pour l'Environnement : <https://www.eea.europa.eu/fr/pressroom/newsreleases/de-nombreux-europeens-restent-exposes-mortalite-prematuree-imputable-a-la>

<sup>5</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/info-specialistes/effets-de-la-pollution-atmospherique/effets-de-la-pollution-atmospherique-sur-la-sante.html>

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve



sur leur chemin vers l'hôpital, et, en l'absence de piste cyclable continue et sécurisée, les cyclistes doivent naviguer entre les voies de circulation.

L'avant-propos de la « Stratégie de protection de l'air 2030 <sup>6</sup> » du canton reconnaît que « disposer d'un air sain est la toute première condition de notre bien-être » et conclut, par rapport à la « bataille qui s'impose contre la pollution de l'air [...], qu'il en va de la santé et de la qualité de vie des habitants de notre région ». Le Boulevard du Pont d'Arve étant l'un des axes les plus pollués de la ville, il devrait être considéré comme prioritaire dans le cadre de la politique d'assainissement de l'air, d'autant plus qu'il est essentiellement un lieu d'habitation.

Les travaux sur les canalisations depuis l'été 2023, et la fermeture totale à la circulation du tronçon compris entre le carrefour des Vingt-Trois-Cantons et la rue des Voisins, ont démontré qu'il est possible de diminuer le trafic motorisé sur le Boulevard. Notre association ainsi que nos milliers de signataires demandent par conséquent de capitaliser sur cette expérience, en ne rétablissant, le 1<sup>er</sup> décembre, le trafic individuel motorisé que sur une seule voie. Cette mesure d'urgence devrait être complétée à moyen terme par un réaménagement complet du Boulevard pour qu'il devienne un lieu de vie convivial, humanisé, et salubre.

Notre demande nous paraît extrêmement modérée au vu de l'enjeu sanitaire pour les riverains, mais aussi de l'enjeu climatique à plus large échelle. Nous espérons, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil municipal, que vous saurez entendre notre demande et prendre les mesures qui s'imposent pour commencer à faire respecter le droit à la santé des habitants du Boulevard – et les normes établies par les autorités fédérales en termes de pollution de l'air et sonore.

Vous trouverez en annexe le texte de la pétition, les signatures récoltées via la pétition papier et en ligne, ainsi que quelques exemples de la couverture médiatique que notre initiative a suscitée.

Nos représentants se tiennent à votre disposition pour vous rencontrer dans le cadre d'une audition et vous présenter avec de plus amples détails notre demande.

Personnes de contact :

1. Christiane Winter,
2. Virginie Schöni,
3. Hélène Ponpon,
4. Antoine Durupt,

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à ce dossier, et dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous présentons, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil municipal, l'expression de nos sentiments respectueux.

<sup>6</sup> <https://www.ge.ch/document/strategie-protection-air-2030> – stratégie validée par le Conseil d'Etat le 16 décembre 2015

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

3289



## Annexes

1. Texte de la pétition
2. Pétitions imprimées et signées - copies
3. Signatures de la pétition en ligne via Campax

4. Couverture médiatique

*Radio Lac*, 20 novembre 2023, ["J'espère bien que le boulevard du Pont-d'Arve ne va pas rouvrir tel qu'il était auparavant!"](#)

*Radio cité*, 9 novembre 2023 - [Les infos du 09 novembre 2023 – Radio Cité Genève \(radiocite.ch\)](#)

*Tribune de Genève*, 6 novembre 2023, [Mobilité à Genève: Front commun pour réduire la circulation sur le boulevard du Pont-d'Arve | Tribune de Genève \(tdg.ch\)](#)

*Léman Bleu*, 2 novembre 2023, [Pacifier la circulation au boulevard du Pont d'Arve prendra du temps \(lemanbleu.ch\)](#)

*Léman Bleu*, 19 octobre 2023, [Boulevard du Pont-d'Arve: des riverains lancent une pétition \(lemanbleu.ch\)](#)

*Couleurs Locales*, RTS, 30 août 2023, [Couleurs locales - Play RTS](#)

*Tribune de Genève*, 18 juillet 2023, [Mobilité à Genève: Faut-il limiter les voitures sur le boulevard du Pont-d'Arve? | Tribune de Genève \(tdg.ch\)](#)

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve



## Pétition

Au Conseil municipal de la ville de Genève  
Au Grand-Conseil de la République et Canton de Genève

### **Pont d'Arve : Stop à une autoroute en centre-ville ! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie.**

#### **Le Boulevard du Pont d'Arve aujourd'hui**

La circulation de poids lourds, voitures, motos et scooters sur le boulevard du Pont d'Arve est extrêmement dense et incessante.

Ceci génère une pollution sonore et de l'air reconnue par les autorités cantonales et municipales comme en-dehors de tout cadre légal.

Les habitants sont exposés à un risque accru d'accidents vasculaires cérébraux, de cardiopathies, de cancers du poumon et d'affections respiratoires chroniques ou aigües.

L'aménagement pose également des problèmes de sécurité : les ambulances sont ralenties sur leur chemin vers l'hôpital et les cyclistes doivent naviguer entre les voies de circulation.

#### **... et demain ?**

Étant l'un des axes les plus pollués de la ville, et essentiellement un lieu d'habitation, le boulevard du Pont d'Arve devrait être considéré comme prioritaire pour la politique d'assainissement de l'air.

Pourtant, six ans après le lancement de la "Stratégie de protection de l'air 2030" du canton, aucune mesure visant à y réduire la circulation n'a été mise en œuvre.

Les travaux sur les canalisations de l'été 2023 ont apporté un peu de normalité à la vie des riverains, démontrant qu'il est possible de diminuer le trafic motorisé sur le boulevard.

Tant que les normes fédérales sur la pollution de l'air et les nuisances sonores n'y seront pas respectées, les conditions de vie sur le boulevard du Pont d'Arve resteront insalubres.

**Il est temps d'agir ! L'absurdité sanitaire, écologique et sociale de cette autoroute au cœur de la ville doit cesser, et le droit à la santé des habitants être assuré.**

Avec le soutien de :

**actif-traffic**  
En avant toute !

Pour une mobilité  
d'avenir **ate**

**PRO VELO**  
GENÈVE



## Pétition

Au Conseil municipal de la ville de Genève  
Au Grand-Conseil de la République et Canton de Genève

### **Pont d'Arve : Stop à une autoroute en centre-ville ! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie.**

- Nous exigeons le respect effectif des normes fédérales en termes de pollution de l'air et de bruit sur boulevard du Pont d'Arve.
- Dans ce but, nous demandons que la restriction du trafic individuel motorisé à une seule voie perdure à la fin des travaux de canalisation de l'été 2023, laissant le reste de la route aux vélos, aux véhicules d'urgence et aux transports publics.
- À terme, nous souhaitons un réaménagement complet du boulevard du Pont d'Arve pour que celui-ci – ainsi que ses alentours – devienne un lieu de vie convivial, humanisé et salubre.

Nom	Prénom	Adresse complète	Signature

Avec le  
soutien de :



## **B. Rapport de minorité de M. Valentin Dujoux.**

Lors de la séance de vote de la pétition P-505, une égalité des voix sur la proposition de renvoi au Conseil administratif s'est produite. Conformément à l'article 125 alinéa 3 de notre Règlement du Conseil municipal, la proposition de renvoi au Conseil administratif est considérée comme refusée. Ce rapport de minorité présente donc les arguments d'une partie de la commission qui soutient le renvoi de ce texte à l'exécutif municipal.

Mesdames, Messieurs,

Chères et chers collègues du Conseil municipal,

En guise d'introduction et de rappel, cette pétition comporte trois demandes:

1. Exiger le respect des normes fédérales en termes de pollution de l'air et de bruit sur le boulevard du Pont-d'Arve;
2. Demander la restriction du trafic individuel motorisé à une seule voie jusqu'à la fin des travaux de canalisation de l'été 2023, afin de laisser le reste de la route aux vélos, véhicules d'urgence et transports publics;
3. Souhaiter un réaménagement complet du boulevard du Pont-d'Arve pour que celui-ci – et ses alentours – devienne un lieu de vie convivial, humanisé et salubre.

Pour une partie importante des membres de la commission (3 Ve, 3 S, 1 EàG), la pétition P-505 «Pont-d'Arve: non à une autoroute en centre-ville! Limitons le trafic motorisé individuel à une seule voie» mérite un renvoi au Conseil administratif, et ce pour plusieurs raisons.

### *Un enjeu sanitaire, contre le bruit et la pollution*

Reliant le sud de la plaine de Plainpalais aux boulevards de la Tour et Helvétique, cet axe est traversé par une quantité importante de véhicules: voitures, camionnettes, motos et scooters, transports publics (bus diesels), véhicules d'urgence (ambulances), trottinettes, et vélos (électriques ou mécaniques). La part très importante de véhicules à moteur apporte des nuisances en termes de bruit mais aussi de pollution de l'air. Les nuisances sont si fortes que lors de leur audition, les pétitionnaires ont indiqué que «les fenêtres ne peuvent simplement pas être ouvertes» et que «les enfants ne peuvent pas travailler dans la chambre en raison du bruit des véhicules».

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Le respect des normes fédérales représente donc un strict minimum devant être respecté, pour le bien des habitant-e-s, certains usagers de la route (cyclistes) mais aussi pour les personnes qui déambulent à proximité immédiate de ce boulevard.

*Des enjeux de sécurité*

Les enjeux de sécurité de ce secteur concernent plusieurs acteurs. Les ambulances, qui sont à intervalles réguliers «coincées dans le trafic», ne peuvent assurer leur mission dans les meilleures conditions selon les pétitionnaires. La surfréquentation de cet espace implique aussi des dangers pour les usagères et usagers les plus vulnérables de la route, à savoir les cyclistes. «Le trottoir à côté est minuscule et la piste cyclable [est] coincée entre ces places et les deux autres voies.» Ces réalités ne garantissent pas des conditions de circulation sûres pour les cyclistes et les piétons. Le respect parfois aléatoire du 30km/h représente aussi un risque de danger pour l'ensemble des usagères et usagers (mobilité piétonne comprise) du boulevard du Pont-d'Arve.

*Une cohérence urbaine*

L'existence du boulevard du Pont-d'Arve, et sa fréquentation élevée en termes de trafic, représente une coupure urbaine importante. Bien que des feux de circulation régulent et espacent les vagues de trafic motorisé, ce boulevard s'apparente à une coupure physique entre deux parties d'un quartier convivial (avec ses restaurants, ses magasins, etc.), apaisé (avec ses places libérées du trafic ou ses voies à sens unique et à vitesse réduite) et agréable à vivre.

Repenser la répartition des voies de circulation sur le boulevard du Pont-d'Arve, sans couper toute circulation comme cela a pu être sous-entendu, fait partie d'une réflexion intéressante qui a le mérite de proposer des alternatives cohérentes.

*Une réalité pacifiée (brièvement) expérimentée*

D'abord durant la période du coronavirus, une réalité plus silencieuse et pacifiée a été expérimentée étant donné que «le boulevard ne comptait quasiment pas de circulation». En complément, les pétitionnaires ont insisté sur le fait que «la période des travaux a permis de démontrer que la circulation peut être réduite sans engendrer de catastrophe. Les gens ont trouvé des alternatives.» Si certaines nuisances dans des rues adjacentes ont toutefois pu être identifiées (rue Dancet par exemple) et rappelées par le Canton lors de son audition, des alternatives existent et peuvent être mises en place. Il est aussi important d'insister sur le fait

qu'en parallèle à une diffusion du trafic dans d'autres rues, une partie de la circulation s'évapore, avec l'émergence de nouveaux moyens de se déplacer et de nouvelles habitudes.

La baisse du trafic a été une réalité bienvenue pour nombre de riverains durant deux périodes (coronavirus et durant les travaux). La demande de répartition permet de retrouver une baisse de la circulation, tout en maintenant une circulation automobile. Bien accompagnée, cette nouvelle répartition des voies limiterait les nuisances vécues durant la fermeture complète de l'axe.

### *Soutenir les multiples demandes exprimées*

Les demandes de redistribution des voies de circulation émanent des habitantes et habitants, aux premières loges des nuisances et dangers. Cette situation a d'ailleurs poussé certain-e-s à quitter ce périmètre, ou à engager des recherches en vue d'un prochain déménagement. Les soutiens sont aussi plus larges, avec la volonté d'une majorité du Conseil municipal (avec le vote de la motion M-1792 lors des séances plénières des 31 octobre et 1<sup>er</sup> novembre 2023). Le Conseil administratif a aussi, à travers le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), fait une proposition au Canton, proposition refusée par ce dernier qui a demandé une réouverture après travaux dans une configuration identique.

Les craintes des commerçant-e-s sont connues et étendues. Pour une minorité de la commission, elles sont prises en compte avec le maintien d'une partie dédiée au stationnement tel que proposé par le DACM. Et si certaines demandes sont caduques suite à la fin des travaux, la première et la troisième sont plus que jamais d'actualité.

La santé des riverains du boulevard du Pont-d'Arve, à travers le simple respect des normes de protection de l'air et du bruit en vigueur, mérite d'être prise en compte, par l'ensemble des autorités, dont le conseiller d'Etat en charge de la Santé et des Mobilités. L'espace public peut être repensé afin de permettre une nouvelle répartition des voies de circulation dans ce secteur à forte fréquentation. La sécurité n'est pas une variable d'ajustement et les utilisatrices-trices de la route les moins protégé-e-s doivent pouvoir circuler de manière sereine sur le boulevard du Pont-d'Arve.

Pour toutes ces raisons, sept commissaires invitent l'ensemble des membres du Conseil municipal à entendre et soutenir les demandes raisonnables de la pétition P-505, et à la renvoyer au Conseil administratif.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

**La présidente.** Je donne la parole au président de la commission, M. Didier Lyon – qui la prendra après, très bien. Je donne donc la parole à la rapporteuse de majorité, M<sup>me</sup> Fabienne Beaud.

**M<sup>me</sup> Fabienne Beaud, rapporteuse de majorité (LC).** Merci, Madame la présidente. La pétition P-505 demande de limiter le trafic motorisé individuel à une seule voie au Pont-d'Arve. Cette pétition date du 28 novembre 2023 et la commission s'est réunie quatre fois pour l'étudier.

Pour commencer, nous avons auditionné les pétitionnaires qui nous ont expliqué que cette pétition remontait à la période du Covid-19, c'est-à-dire au confinement. Les habitants de cette rue se sont aperçus que l'arrêt du trafic était tout à fait bénéfique à leur quiétude et à leur calme, et que tout le monde se portait mieux. L'objectif de cette pétition est de faire respecter les normes fédérales en matière de bruit et de qualité de l'air, normes qui sont largement dépassées au boulevard du Pont-d'Arve. C'est pour cette raison que les pétitionnaires demandent une seule piste pour les véhicules motorisés, tout le reste devant être occupé par les piétons, les cyclistes, les Transports publics genevois (TPG) et les ambulances. Cette rue est en effet fréquemment empruntée par les ambulances.

Le même soir, nous avons auditionné les commerçants du Pont-d'Arve. Ils ont dit craindre pour les commerces si une seule voie est ouverte aux véhicules motorisés. Ce sera la mort de leur activité dans cette artère, qui est pour eux un lieu vivant, foisonnant d'activités et d'échanges et surtout de passage. Les commerçants comprennent bien que c'est un problème pour les habitants. Ils pensent cependant que pallier ce problème à tout prix peut léser les uns au détriment des autres. Les commerçants demandent donc que cette rue reste telle quelle, places de parc comprises.

Par la suite, nous avons auditionné M<sup>me</sup> Perler. Elle a évoqué sa décision pour l'été 2023, au moment où il a été proposé de faire des marquages, précisant que c'était une décision politique, puisqu'il n'y avait pas besoin d'autorisation pour les plans de marquage en ville de Genève.

Ensuite, nous avons auditionné M. Pierre Maudet, accompagné de M. Gérard Widmer, directeur régional à l'Office cantonal des transports (OCT). Lors de cette audition, M. Maudet a répondu aux questions des commissaires qui cherchaient à savoir s'il y avait eu beaucoup de réclamations et d'autres activités dans cette rue. M. Maudet nous a dit qu'il étudierait la possibilité de modifier cette artère, mais que pour l'instant les recours sur le dossier de l'avenue du Mail bloquaient la décision, idem pour la rue de Carouge, où à l'heure actuelle les travaux n'ont pas encore commencé.

À la suite de cela, la commission s'est demandé s'il fallait proposer de renvoyer la pétition au Conseil administratif ou en demander le classement. Lors du vote, il y a eu sept voix en faveur du renvoi et sept pour le classement. Nous étions à égalité parfaite des voix. M. Valentin Dujoux a alors annoncé qu'il rédigerait un rapport de minorité. Merci.

**M. Valentin Dujoux, rapporteur de minorité (Ve).** Comme cela a été expliqué par la rapporteuse de majorité, le vote en commission a impliqué ce rapport de minorité. Je vais maintenant me faire le porte-parole de la minorité, à savoir des commissaires socialistes, d'Ensemble à gauche, des Vertes et des Verts.

Il faut avant tout rappeler que le contexte autour du boulevard du Pont-d'Arve n'est pas en faveur des riveraines et des riverains. Chaque jour, ce boulevard voit passer un nombre impressionnant de véhicules. En audition, on a appris qu'il y avait entre 15 000 et 17 000 véhicules qui circulaient chaque jour sur ce tronçon d'à peu près 600 m. Un certain nombre de demandes ont déjà été déposées. Il y a eu d'abord celle d'abaisser la vitesse. Le Canton a mis du temps à la mettre en place; il a finalement été sommé par la justice de l'instaurer. On rappelle au passage que, lors de la dernière plénière du Grand Conseil, une majorité de droite a exprimé sa volonté de revenir sur cette limitation à 30 km/h et donc de péjorer la qualité de vie d'une grande partie des habitantes et des habitants de la ville de Genève.

Oui, on parle d'aménagement; oui, on parle de mobilité; oui, on parle d'occupation de l'espace public. Mais ce qui doit être le fil conducteur de ce débat, c'est avant tout la santé des riveraines et des riverains du boulevard du Pont-d'Arve, qui ont – et ils l'ont dit – du mal à s'endormir, dont les enfants ont du mal à se concentrer pour les devoirs. En été, ils ont du mal à vivre dans leurs appartements, parce que les fenêtres ne peuvent pas être ouvertes.

C'est ça, la réalité concrète du boulevard du Pont-d'Arve dans son état actuel. C'est du bruit, du bruit induit par le trafic routier, du bruit induit par les véhicules d'urgence bloqués dans la circulation. C'est de la pollution, dégagée par les gaz d'échappement; ce sont enfin des nuisances sonores avec notamment les accélérations. C'est ce constat-là que les pétitionnaires ont fait et porté devant la commission des pétitions lors de leur audition. Pour y remédier, ils demandaient que l'on mette à profit la fin des travaux pour expérimenter une réorganisation des voies.

Car le premier objectif des pétitionnaires est de faire respecter la loi. C'est le b-a-ba, c'est la base, quand on vit dans un environnement tel que celui de la ville de Genève. Les normes fédérales sur le bruit et la pollution de l'air doivent être respectées; ce n'est pas le cas à ce jour.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Le deuxième enjeu mis en avant par les pétitionnaires est la sécurité. Ils soulevaient plusieurs problèmes: les véhicules d'urgence qui se retrouvent parfois coincés dans les embouteillages, l'étroitesse des trottoirs, la limitation de la vitesse à 30 km/h qui n'est pas toujours respectée, la piste cyclable, enfin, qui est dangereuse au vu de l'intensité du trafic, de la proximité des places de stationnement et de la vitesse marquée des véhicules circulant sur ce boulevard.

Il s'agit également d'une question d'unité urbaine, car le boulevard du Pont-d'Arve coupe vraiment le quartier en deux. De chaque côté, il y a une desserte locale qui se fait à sens unique, de manière apaisée et qui permet un certain nombre d'activités, comme sortir devant la place de l'église, à proximité.

Enfin, le dernier élément qu'on a vu dans le cadre des auditions, c'est le réaménagement des voies sur ce boulevard. A ce propos, la minorité tient à saluer la proposition faite par M<sup>me</sup> Perler et ses services de procéder à une phase de test, de soumettre ensuite une suggestion et d'ouvrir la discussion avec le Canton. Oui, il est possible de réaménager les voies sur ce boulevard et la proposition faite par les pétitionnaires méritait une discussion ainsi qu'une phase pilote. Cette proposition est assez simple: une voie pour les transports individuels motorisés, une autre pour les véhicules d'urgence et les bus, un espace dédié aux vélos et enfin un trottoir plus large pour les piétons.

Il y a aussi toute la question du stationnement. Je pense que nous, la minorité, nous pouvons entendre que des commerçantes et des commerçants disent avoir besoin des places de stationnement. On aurait éventuellement pu réfléchir à des dépose-minute, si cela pouvait répondre à un besoin. En tout cas, il ne s'agissait absolument pas d'une proposition dogmatique. En la faisant, la Ville cherchait à répondre aux exigences du plan climat cantonal qui prévoit 40% de trafic motorisé en moins d'ici à 2030 – 2030, c'est dans moins de six ans, c'est demain. Il faut donc appliquer des mesures et il faut surtout accompagner les changements. C'est possible avec cette pétition.

Dernier point important – puis je m'arrêterai là pour le rapport de minorité et reprendrai la parole plus tard au nom des Vertes et des Verts: il faut entendre la demande qui émane des habitantes et des habitants, c'est le plus important. Tout le sens de notre engagement, ici, au Conseil municipal, c'est de nous faire l'écho des demandes de la population et d'être à leur écoute. Là, nous avons une demande très claire de la population qui habite à proximité du boulevard du Pont-d'Arve: repenser ce qui existe, tester des possibilités pour éventuellement le changer.

Cette demande, la minorité l'a entendue, et nous sommes prêts à aller de l'avant. Nous, les Vertes et les Verts, avons aussi déposé un texte au Conseil municipal pour aller dans ce sens-là, texte qui a été accepté.

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM) a fait des propositions et maintenant on se retrouve dans une impasse avec le Département cantonal des mobilités – qui est aussi, au passage, celui de la santé. Il est vrai qu'au vu de tous ces éléments nous espérons qu'il sera en tout cas possible de rouvrir la discussion, même si la fenêtre qu'on avait s'est refermée avec la fin de ces travaux.

Encore une fois, le débat qu'on aura ce soir ne devra pas se faire sur des questions de mobilité – voitures, pas de voitures –, il est beaucoup plus large que cela: il porte sur les difficultés pour les habitantes et les habitants de vivre au quotidien dans ce quartier-là. Il y a une demande très concrète d'essayer autre chose. Si on n'ouvre pas les possibles au sein du Conseil municipal, si on n'entend pas les demandes de la population, une partie de notre mandat ne sera pas rempli. De ce fait, la minorité ne votera pas le classement de cette pétition et soutiendra son renvoi au Conseil administratif. (*Applaudissements.*)

**La présidente.** Merci, Monsieur le rapporteur. Je passe à présent la parole aux conseillers municipaux et aux conseillères municipales qui la demandent ainsi qu'au Conseil administratif pour cinq minutes par intervention. Monsieur Christian Steiner, vous avez la parole.

**M. Christian Steiner** (MCG). Merci, Madame la présidente. Comme vous vous en doutez, je ne vais pas être tout à fait d'accord avec ce qu'a dit mon préopinant. En effet, on a ici une pétition tout à fait instrumentalisée, annoncée par la magistrate – ne me regardez pas comme ça, Madame Perler (*rires*) –, avec les habituels logos des trois associations qui servent à valider une pseudo-concertation (*remarques*), certaines financent...

**La présidente.** Pardon, Monsieur Steiner, nous traitons de la pétition en tant que telle. Il n'y a pas de pseudo-pétition.

*M. Christian Steiner.* Tout cela pour vous dire qu'il faut tenir compte de la temporalité de cette pétition. Contrairement à ce que disait mon préopinant, la situation s'est drastiquement améliorée après les travaux, en partie grâce à la pose d'un revêtement phonoabsorbant. Certes, il y a encore beaucoup de trafic, dû peut-être à la piétonnisation et aux blocages anarchiques dans le quartier – rue Leschet, tourner à droite sur le rond-point de Plainpalais...

Une partie des auditionnés, notamment les commerçants, nous ont dit trois choses: qu'ils avaient besoin de places de parc pour leur commerce; que la situa-

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

tion s'était drastiquement améliorée; qu'il y avait eu un bouchon et une pollution provoqués par une onde rouge à ce boulevard du Pont-d'Arve. Cette onde rouge était voulue, entraînant beaucoup de trafic arrêté, avec des voitures qui freinaient de jour, de nuit, qui redémarraient... Encore une fois, la situation s'est drastiquement améliorée. On s'étonne donc de la temporalité de cette pétition – annoncée après le refus du projet tardif et bâclé, présenté par la magistrate... – et on peut s'autoriser à penser à une certaine instrumentalisation.

Maintenant, sur le fond: au Grand Conseil, on a traité une étude très intéressante de l'institut Link, demandée par le Touring Club Suisse (TCS). Cette étude nous montre que si la limitation à 30 km/h a un effet de deux à trois décibels pour le bruit, elle provoque malheureusement un report du trafic de transit sur les autres voies – ce que cette municipalité cherche à éviter en premier lieu. Restreindre le trafic sur un axe structurant comme le boulevard du Pont-d'Arve augmenterait encore la circulation dans le quartier, où ce trafic de transit n'a rien à faire.

En outre, et d'une manière générale, la politique des mesures coercitives n'amène pas une réduction de trafic. Je ne suis pas du tout d'accord avec les théories fumeuses de l'évaporation de trafic ou ce genre de choses. Les gens qui doivent utiliser une voiture l'utiliseront et passeront par un endroit ou par un autre. Un axe roulant est la meilleure solution, raison pour laquelle nous soutiendrons le classement de cette pétition.

**La présidente.** Merci, Monsieur le conseiller municipal. De manière générale, je vous demanderai de traiter les objets tels qu'ils sont. Il ne s'agit pas de pseudo-pétitions: ce sont de vraies pétitions impliquant un vrai travail – on ne fait pas non plus du pseudo-travail. J'entends les points de vue, mais respectons, s'il vous plaît, les objets tels qu'ils sont, ainsi que le travail qui est fourni, que les rapporteurs et les commissions ont effectué avec sérieux sur des objets sérieux. Merci beaucoup. (*Applaudissements.*)

*M. Christian Steiner (MCG).* Vous n'avez rien à redire...

**La présidente.** Ça, ce n'est pas à vous d'en décider. C'est un travail sérieux et je vous demanderai de le respecter. Merci beaucoup. Madame Maryelle Budry, vous avez la parole.

**M<sup>me</sup> Maryelle Budry (EàG).** Merci, Madame la présidente. Ensemble à gauche soutient les pétitionnaires qui se battent pour vivre de façon plus saine dans le centre de Genève. Ce boulevard est pathogène, pollué par les particules et

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

le bruit, y compris par celui des bus des TPG et par le stress engendré par la forte circulation et par les ambulances.

La santé publique est une priorité pour Ensemble à gauche. Nous ne nions pas que la limitation du trafic motorisé individuel à une seule voie n'est qu'une minuscule mesure contre la pollution. Elle va tout de même dans le bon sens. Bien sûr, à terme, il s'agira de revoir la globalité de l'espace public. En attendant, les habitants du boulevard du Pont-d'Arve souffrent énormément et ils proposent une solution raisonnable pour amoindrir le trafic automobile. Nous ne pouvons que les entendre et accepter leur proposition.

Au nom de leur santé, votons contre le classement de cette pétition. Nous adhérons à l'excellent rapport de minorité rédigé par Valentin Dujoux. Comme il l'a dit, il faut entendre la demande des habitants. (*Applaudissements.*)

**M. Didier Lyon** (UDC). Les commerçants du boulevard du Pont-d'Arve sont très inquiets des conséquences économiques de la réduction du trafic à une seule voie. Ils craignent que la limitation du trafic motorisé dissuade la clientèle d'accéder à leurs magasins. Le manque de stationnement et la difficulté d'accès en voiture, notamment pour les livraisons, pourraient entraîner une baisse de leur chiffre d'affaires. Dans un contexte où ils se remettent à peine des perturbations liées au Covid-19 et aux travaux récents, ils estiment qu'une telle mesure serait un coup fatal pour le commerce de proximité, poussant les clients vers la grande distribution ou le e-commerce, des secteurs qui contribuent davantage à la pollution par les transports internationaux.

Limiter le boulevard du Pont-d'Arve à une seule voie pourrait déplacer le trafic vers les rues adjacentes, augmentant ainsi la congestion et les nuisances dans d'autres secteurs de la ville. Durant les travaux, ce phénomène a été constaté avec un report significatif du trafic sur la rue Dancet et la place de Neuve. Cette redistribution du trafic, sans solution globale, pourrait empirer la situation pour les autres résidents au lieu d'alléger la charge sur le boulevard du Pont-d'Arve.

Certains opposants estiment que la configuration du boulevard du Pont-d'Arve ne se prête pas à une réduction des voies. Comparé à d'autres axes plus larges et moins denses, ce boulevard sert de passage important dans le réseau routier de Genève. Le maintenir à deux voies permet une meilleure gestion des flux de circulation, notamment pour les véhicules d'urgence qui risquent d'être davantage bloqués si la circulation est réduite à une seule voie.

Depuis la fin des travaux et l'installation de nouvelles régulations des feux de circulation, la fluidité du trafic s'est améliorée, diminuant ainsi les bouchons et les nuisances. Des solutions comme l'onde verte et des pavés phonoabsorbants

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

ont déjà été mis en œuvre, améliorant la situation sans qu'il soit nécessaire de réduire davantage les voies de circulation.

Les partisans de cette pétition, notamment au Conseil municipal, soulignent que la réduction des voies doit s'inscrire dans une vision globale de la mobilité pour la Ville. Modifier la circulation sur un seul axe sans coordonner les changements avec d'autres projets, comme la piétonnisation de la rue de Carouge ou les futurs aménagements à l'avenue du Mail, risque de créer des déséquilibres dans le réseau routier global de Genève. Le Canton, qui détient les compétences sur les grands axes routiers, a déjà refusé une proposition similaire de la Ville de Genève concernant la réduction des voies au boulevard du Pont-d'Arve. Toute décision à ce sujet nécessite une collaboration étroite entre les autorités municipales et cantonales pour éviter des mesures isolées qui pourraient perturber l'ensemble du trafic urbain.

Tous ces arguments contre la pétition mettent en avant les conséquences économiques négatives pour les commerces, les risques de déplacement du trafic et la nécessité d'une solution globale concertée pour l'aménagement urbain de la Ville. L'Union démocratique du centre vous invite donc à voter en faveur du classement de cette pétition.

**M. Manuel Zwyssig (S).** Merci, Madame la présidente, d'avoir rappelé que les pétitions demandent un travail sérieux; que, dans nos prises de position, nous devons un certain respect aux pétitionnaires, quels que soient nos avis sur ce qu'ils défendent. Cela dit, je rappelle brièvement pourquoi le Parti socialiste soutient cette pétition. Elle contient trois éléments, définis par les pétitionnaires.

Il y a, en premier lieu, le respect des normes fédérales sur le bruit et la pollution – il est évident que le Parti socialiste est pour l'application de la loi.

Deuxième point: les pétitionnaires souhaitent réserver une seule voie au trafic individuel motorisé. Il ne s'agit pas là d'une piétonnisation, ni d'une suppression de places de parking: il s'agit d'une redistribution de l'espace sur le boulevard, en réservant une voie au transport individuel motorisé, une voie aux véhicules d'urgence, avec les vélos et les bus. Ce n'est pas ça qui va réduire la progression des véhicules d'urgence, au contraire: ils auront une voie qui leur sera quasiment réservée.

Le troisième point tient plutôt de la prospective et concerne le réaménagement. Cela demandera évidemment plus de temps; cela demandera de se concerter, y compris avec les commerçants, qui ont des besoins légitimes et que le Parti socialiste soutient également. Néanmoins, je ne vois pas en quoi ces trois points sont dogmatiques, en quoi ils seraient anti-voitures. Au contraire, ils sont là pour

faire avancer notre ville dans une direction qui a été prise dès l'adoption de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

A ce sujet, je suis allé me renseigner pour savoir de quel axe structurant il est question. On parle du réseau routier pénétrant. Si vous prenez la carte LMCE, c'est celle du réseau routier pénétrant. Je me suis dit qu'il devait y avoir une règle: «réseau routier pénétrant», c'est forcément deux voies. Eh bien non, Mesdames et Messieurs! Je viens de prendre la route de Malagnou, un axe pénétrant, et il y avait une voie de transport individuel motorisé, une voie de bus et une voie cyclable. Vous pouvez prendre la route de Florissant, c'est pareil. Alors, y a-t-il moins de circulation là-bas, parce les appartements sont un peu plus chers?... J'espère que ce n'est pas le cas. J'espère que ce n'est pas ce que défendra le Parti libéral-radical tout à l'heure.

En tout cas, ce qu'on sent déjà dans ce débat, c'est que malheureusement on arrive à un schéma assez classique. La droite, minorisée dans ce Conseil, va vouloir jouer la montre sur ce sujet. Elle va activer ses leviers à l'échelon supérieur et dira «ah non, ce n'est pas possible, le Canton n'acceptera jamais, la Ville n'a pas les compétences», etc. Ensuite, elle va dire qu'il faut d'abord faire avancer d'autres projets comme la rue de Carouge, etc. Et, en parallèle, que fait-on? On fait des recours et ces projets n'avancent pas.

Que veut la Ville? Elle veut agir pour répondre aux besoins de ses citoyens; pour qu'ils aient un environnement plus ou moins respirable, un bruit, la nuit, plus ou moins compatible avec le sommeil. Voilà tout ce que la Ville souhaite faire.

Maintenant, si les partis de droite, apparemment rejoints par le Centre, décident ne pas entendre ces besoins légitimes, qu'ils ne veulent pas appliquer les normes fédérales sur le bruit et la pollution et qu'en plus ils s'assoient sur la LMCE défendue par leur magistrat pendant des années – eh bien qu'ils soient libres de le faire. Pour notre part, nous ne regarderons pas les habitants dans les yeux en leur disant: «Ecoutez, finalement, la droite nous a convaincus, ce n'est pas possible d'aller dans votre sens, parce qu'il y a des recours, d'autres choses à faire avant...» Non, la Ville agit. La Ville souhaite agir pour le bien de ses citoyens. Le Parti socialiste vous encourage vivement à voter en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil administratif. Merci beaucoup. (*Applaudissements.*)

**La présidente.** Merci, Monsieur le conseiller municipal. Et là c'est à vous, Monsieur Pastore. Vous pouvez vous exprimer. Voilà.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

**M. Daniel Dany Pastore** (MCG). Merci, Madame la présidente. Je comprends très bien ce que certaines personnes disent. Je vais donc quand même rappeler que «Mouvement citoyens genevois», MCG, ça veut bien dire pour les Genevois et non pas pour certains partis idéologistes et autres. On est donc là pour la population.

Concernant le boulevard du Pont-d'Arve, j'ai mené mon enquête personnelle, parce que je connais passablement de commerçants... (*Exclamations. La présidente sonne la cloche.*) Voilà, c'est extraordinaire, hein! Tout à coup, quand on vous prend au foie, eh bien ça fait mal. (*Rires.*) Alors vous dites: «On a fait des enquêtes, des points de situation...» – ce n'est pas vrai! C'est tout du pipeau! Moi, j'ai même des amis qui habitent au boulevard du Pont-d'Arve. Il y a des commerçants, et d'autres. Comme l'a bien dit mon préopinant, M. Didier Lyon, les commerçants sont inquiets de toutes ces mesures, parce que quand on vous donne la main, à vous, en face, eh bien vous finissez par prendre le bras, la tête et le reste, alouette! Et là, ça ne va plus. Evidemment, comme vous êtes majoritaires, vous avez toute la possibilité de décider à votre convenance. Ce qui est malheureux, c'est qu'il n'y a pas d'équilibre dans ce plénum.

Pourquoi ne pas réduire la circulation? On l'a déjà fait en limitant la vitesse à 30 km/h. Les feux sont synchronisés; merci à ceux qui ont fait ça – je pense que c'est un ingénieur. Est-ce qu'il vient de l'Etat? Est-ce qu'il vient de la Ville? Ça, c'est un grand mystère, une bonne question pour laquelle on devrait avoir une réponse, Madame Perler... Mais une chose est claire: le boulevard du Pont-d'Arve est le cœur de la Ville; ce n'est pas une pénétrante, comme l'a dit M. Zwysig – que j'aime bien, hein, il est très sympa, d'ailleurs, je tiens à le dire.

**La présidente.** Je transmets... Monsieur Zwysig... (*Remarque.*)

*M. Daniel Dany Pastore.* Mais ce n'est pas une pénétrante! On est au cœur de la ville! Comme vous avez proclamé, vous à gauche avec les écolos, une fermeture d'une série de rues, que voulez-vous, c'est normal que lorsque vous parlez de réduire le boulevard du Pont-d'Arve, on se demande jusqu'ou vous le réduirez. Est-ce que les voitures devront monter sur deux roues, parce que c'est tout ce qu'elles auront comme espace? Pour les cascadeurs, ce n'est pas un problème, mais pour le citoyen lambda ça va être difficile. Je vous prie, Mesdames, Messieurs et – s'il y en a encore – Mesdemoiselles, d'être pragmatiques. Essayez de voir ce que cela signifie. Parce qu'à l'heure actuelle vous n'êtes pas du tout pragmatiques. (*Remarques.*)

Vous êtes décisionnaires, dictatoriaux, on fait comme ci, on fait comme ça – c'est normal, vous êtes majoritaires. A l'époque, le peuple a voté pour vous et

vous vous êtes tous retrouvés assis dans ce plénum. D'ailleurs, la moitié d'entre vous ne connaît même pas l'histoire du monde et l'astrologie pour le réchauffement – mais ce n'est pas grave, c'est un autre sujet. (*Brouhaha.*)

**La présidente.** En effet, c'est clairement un autre sujet...

*M. Daniel Dany Pastore.* Je vous remercie, Madame la présidente. Je vais clore mon exposé (*commentaires*), avec à l'œil une petite larme de désespoir, en face de tout ce parloir, qui vraiment... (*Protestations. Rires.*)

**La présidente.** Voilà, voilà... Très bien! Merci, Monsieur le conseiller municipal. On va passer à M<sup>me</sup> Danièle Magnin. Vous avez la parole.

**M<sup>me</sup> Danièle Magnin** (MCG). Je vous remercie, Madame la présidente. Il se trouve, chers collègues, que j'ai été la rapporteuse sur la motion M 2690 (*ndlr: «sur les mesures d'assainissement concernant les nuisances sonores: stop aux bruits excessifs et stop aux mesures d'allègement à outrance!»*) au Grand Conseil. J'ai un rapport d'à peu près 120 pages. Je n'ai pas eu le temps de tout relire parce que j'ai mis un petit moment à le retrouver.

Nous avons interrogé le ban et l'arrière-ban de ceux qui, à l'Etat et dans le privé, ont quelque chose à voir avec la circulation. Je voudrais attirer votre attention sur deux points en particulier. Un, il existe une hiérarchie dans le réseau routier; deux, on a beaucoup parlé du bruit et trouvé que des fenêtres avec des vitrages adéquats amortiraient énormément les nuisances. On ne sait pas combien d'habitants vivent sur le boulevard du Pont-d'Arve, entre la rue de Carouge et le boulevard de la Tour – c'est un chiffre que j'aurais bien aimé connaître. En revanche, je peux vous dire que, dans la plupart des logements, les chambres donnent sur l'arrière et le soir, à l'arrière, il n'y a presque pas de bruit.

Je vous rappelle ensuite que l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) donne des valeurs limites et que le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) s'en occupe. Maintenant, on sait tous, au fond, que ceux qui font le plus de bruit, ce sont les jeunes à moto qui font vroum-vroum, et ils le font aussi bien en ville qu'à la campagne. Ceux-là, quand ils reviennent de je ne sais quelle fête à deux heures du matin, ils réveillent tout le monde sur leur passage. Alors, que ce soit au boulevard du Pont-d'Arve ou à l'avenue de Champel, c'est kif-kif, tout le monde est embêté.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Ce qui avait été alors suggéré, c'est que la Suisse – ou Genève – prenne langue avec les importateurs de véhicules. En effet, chez nous, on ne construit pas tellement de véhicules. De mémoire, il y avait Pic-Pic, de chez Pictet. Mais depuis, il n'y a pas eu beaucoup de fabricants de motos ou d'automobiles en Suisse. On doit donc les importer. On pourrait avoir des exigences pour que ces véhicules ne fassent pas autant de bruit. Vous le savez aussi bien que moi: ceux qui conduisent ces mobylettes, pétrolettes, scooters, vespas – comme vous voudrez – peuvent produire un vacarme épouvantable, sans parler des pots d'échappement qui fument. Ils font du bruit, juste parce que ça les amuse de faire vroum-vroum. Et plus vous leur demandez de cesser, plus ça les amuse.

Je voudrais simplement vous dire qu'il faut se donner de la peine, tous ensemble, pour que la vie en commun soit agréable à tous; que ce n'est pas en limitant à un couloir de circulation un boulevard qui est quand même un axe assez important qu'on y arrivera. Quand on descend du Grand-Lancy, on descend toute la route des Acacias et on arrive au boulevard du Pont-d'Arve, après le pont, et puis on monte. Comment voulez-vous ne pas monter vers le reste de la ville? Ce n'est pas possible.

Si vous mettez tout le monde à la queue leu leu, que va-t-il se passer? Eh bien, cela fera encore plus de pollution, voire de bruit. Vous savez tous qu'il existe aujourd'hui des moteurs avec un système *stop and go*, qui redémarrent au moment où le feu est passé au vert et que la voiture de devant a aussi démarré. Si on met tout le monde en une seule colonne, on va arriver au contraire de ce qui est souhaitable. Je voudrais vous recommander de classer cette pétition et de ne pas y donner suite. Merci.

**M. Valentin Dujoux (Ve).** Pour compléter ce que j'ai annoncé tout à l'heure en tant que rapporteur de minorité et pour répondre à un certain nombre d'éléments qui ont été évoqués, la pétition – j'y reviens parce que c'est important d'y revenir au cœur du débat – concerne surtout la santé et le respect des normes fédérales en termes de pollution de l'air et de bruit. Pour pouvoir respecter ces normes, proposition est faite de réaménager le boulevard du Pont-d'Arve. En face – vous transmettez, Madame la présidente –, ils parlent de dogmatisme alors qu'il n'y a absolument rien de figé dans cette proposition. Une phase de test aurait pu être menée; l'ouverture vers une discussion aurait pu être faite, mais cette discussion n'a pas eu lieu.

On a présenté le revêtement phonoabsorbant comme solution miracle à tous les problèmes, notamment pour la question du bruit. Oui, effectivement, ce type de revêtement permet de réduire le bruit, mais il le permet uniquement quand il y a contact entre la roue et le bitume, il n'a rien à voir avec les accélérations ni avec les types de moteurs.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Dans ces 700 m du boulevard du Pont-d'Arve, il y a, en plus du bruit, un certain nombre de nuisances, telles que la pollution de l'air – c'est tout un package toxique, et on le voit déjà au niveau des façades. La notion de rue polluée a été dénoncée par les habitantes et les habitants, elle a été dénoncée par des associations, que le Mouvement citoyens genevois ne considère pas comme des interlocutrices cohérentes. Pour nous, c'est aussi important. Il y a le poids des associations, mais il y a surtout celui des habitantes et habitants qui souffrent au quotidien de cette situation. Si la Ville veut répondre à cette envie de donner de l'air, de permettre à la population de mieux respirer, il faut un tant soit peu changer de paradigme en termes de mobilité.

En outre, cette pétition n'arrive pas avec une proposition renversante: elle propose d'ouvrir des pistes pour une mobilité souhaitable, pour une ville qui n'est pas asphyxiée par les gaz d'échappement, une ville qui n'est pas noyée sous les multiples bruits qu'elle génère – et il n'y a absolument rien de dogmatique là-dedans. Cette pétition se fait l'écho du mal-être et du malaise d'habitantes et d'habitants de tous âges, de toutes conditions sociales, qui sont toutes et tous confrontés à une même difficulté, à savoir qu'on ne s'intéresse pas au respect de leur santé.

Bon, je vois que les débats risquent de s'éterniser. Nous, les Vertes et les Verts, nous maintiendrons cette position, nous soutiendrons l'ouverture d'un dialogue pour réaménager l'ensemble de ces espaces. Et, contrairement à ce qu'affirme la droite, qui se dit toujours du côté des commerçantes et des commerçants, nous pouvons nous aussi entendre leurs craintes. En Ville de Genève, on a voté en faveur d'une étude, qui est en cours, pour mieux connaître l'origine et la nature des moyens de transports qu'utilisent les différentes clientèles des commerces se trouvant sur le territoire municipal. Cette étude permettra d'objectiver un certain nombre d'idées reçues, d'adapter les politiques. Oui, nous pouvons entendre, nous entendons les craintes exprimées par les commerçantes et les commerçants du boulevard du Pont-d'Arve. Nous les entendons grâce au dialogue.

Avant de conclure mon intervention, je voudrais soulever un point de l'intervention de M. Pastore – vous transmettez, Madame la présidente. J'étais d'accord avec lui lorsqu'il a dit qu'on est au cœur de la ville. En effet, on est au cœur de la ville et, dans ce cœur de ville, on a un axe urbain pollué qui multiplie les difficultés en termes de bruit et de pollution de l'air. Ce cœur de ville n'est pas à la hauteur. Les habitantes et les habitants ne méritent pas la situation dans laquelle ils vivent aujourd'hui. Il en va de même pour celles et ceux qui habitent à la rue des Deux-Ponts qui ne méritent pas non plus toutes ces nuisances qu'ils subissent au quotidien.

Oui, nous sommes au cœur de la ville et cette ville n'est pas seulement un axe de transport, c'est aussi le lieu de vie, le lieu de repos et d'activités de nombreuses personnes dont la santé mérite d'être respectée. C'est pour ces raisons que les

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Vertes et les Verts soutiendront fermement le renvoi de cette pétition au Conseil administratif. (*Applaudissements.*)

**La présidente.** Merci, Monsieur le conseiller municipal. Le bureau vous annonce qu'il a clos la liste. Cela ne sert donc à rien d'appuyer maintenant: c'est terminé. Je vous annonce les dernières prises de parole: M. Maxime Provini, M. Manuel Zwyszig, M. Christian Steiner, M<sup>me</sup> Fabienne Aubry-Conne, M<sup>me</sup> Maryelle Budry, M<sup>me</sup> Danièle Magnin et M<sup>me</sup> Frédérique Perler. Monsieur Maxime Provini, vous avez la parole.

**M. Maxime Provini** (PLR). Merci, Madame la présidente. Je me demande si, avant de clore les listes, il ne serait pas possible de nous l'annoncer par la voix des chefs de groupe. Je sais que si je prends maintenant la parole, des collègues vont peut-être répondre à mes propos; on me dira ensuite que je n'ai pas été mis en cause et je ne pourrai pas répondre – ce que je trouve dommage. Mais bon, voilà... (*Remarques. Brouhaha.*) J'entends les gens grenouiller, de l'autre côté de la salle... (*Réactions.*)

Nous voici encore dans un débat super émouvant sur la mobilité, le numéro 358 000 de cette législature. On ne va évidemment pas être d'accord. J'ai écouté avec attention, avec émotion, les propos de mon collègue Valentin Dujoux, avec lequel je partage évidemment une bonne partie du fond, mais dont le discours contient quelque chose de très partisan. Il omet évidemment un certain nombre d'éléments. On pourrait par exemple rappeler qu'à Genève et au centre-ville l'air est, de manière générale, beaucoup plus respirable aujourd'hui qu'il y a trente ans. Ce n'est pas moi qui le dis mais les mesures faites par le Canton. Evidemment, vous pouvez faire des mesures à certaines heures; vous pourrez interpréter ces chiffres, les retourner dans tous les sens, n'empêche qu'on respire mieux à Genève aujourd'hui qu'il y a trente ans. C'est aussi simple que ça.

On a donc le boulevard du Pont-d'Arve, sur lequel on a mis un revêtement phonoabsorbant, où l'on a limité la vitesse à 30 km/h. En termes de mesures d'apaisement pour la population, je pense qu'on a déjà fait ce qu'on pouvait sur un axe qui est effectivement très fréquenté. Oui, c'est regrettable que les habitants aient à souffrir de ce trafic, mais, ma foi, il faut aussi avoir l'honnêteté de leur dire qu'il n'y a pas d'autre solution aujourd'hui.

Que voulez-vous faire? Vous pensez qu'en mettant, en un claquement de doigts, une seule voie, vous résoudrez les problèmes des gens dans cette rue? C'est complètement utopique, franchement. Vous imaginez que de mettre une seule voie de circulation va résoudre les problèmes de pollution? Non, au contraire: je

pense que cela congestionnera encore plus le boulevard du Pont-d'Arve et qu'il est donc possible que la situation empire.

Si on compte sur des reports de trafic, il faut aussi se rappeler que le canton et la ville sont dynamiques, que la population augmente chaque année et que, de toute façon, la circulation augmente. Tant qu'on n'a pas de vraies solutions, tant qu'on n'a pas une vraie vision d'ensemble pour répondre à tous les besoins, on ne peut pas simplement dire qu'il suffit de fermer des rues et que, petit à petit, le trafic disparaîtra comme par magie. Moi, en tout cas, je n'y crois pas; je n'y crois pas de cette manière-là; je n'y crois pas sans véritables mesures concrètes d'accompagnement – et ce n'est pas ce qu'on voit aujourd'hui, en Ville de Genève.

Si on veut que ça fonctionne et que le trafic puisse être dévié, il faut que d'autres axes soient ouverts à la circulation. Pour habiter le quartier, je peux bien vous le dire, car je l'ai constaté, et je le constate régulièrement, chaque fois qu'il y a des travaux dans l'une ou l'autre des rues adjacentes. Si, aujourd'hui, vous ne mettez là qu'une voie de circulation, le trafic se déportera vers d'autres rues. On ne fera donc que déplacer le problème un peu plus loin, et on créera des nuisances pour d'autres habitants, ce qu'on ne souhaite évidemment pas ici.

Le Parti libéral-radical entend et regrette que cette rue soit bruyante, qu'elle soit très fréquentée. Ma foi, notre ville est elle aussi très fréquentée, elle est dynamique; on doit aussi compter avec ce – entre guillemets – «succès», qui fait que des rues sont très empruntées la journée, aux heures de pointe. Vous dites qu'il n'y a pas besoin de faire une troisième voie sur l'autoroute entre Nyon et Genève; là, au contraire, si vous enlevez une voie au boulevard du Pont-d'Arve, vous allez complètement le congestionner. Ce même argument que vous avancez contre une troisième voie d'autoroute peut exactement s'appliquer à l'inverse ici. Je crois que j'ai tout dit...

Je ne pourrai malheureusement pas reprendre la parole, vu que vous avez clos la liste. Je le regrette, bien sûr. J'espère que vous n'entendrez pas uniquement les demandes d'une pétition qui est évidemment – cela a été souligné par le Mouvement citoyens genevois – malgré tout très partisane. En effet, quand on présente une pétition d'habitants signée par l'Association transports et environnement (ATE) et par Actif-traffic, dont le moteur est d'aller se coller les mains sur le bitume, moi je doute qu'on soit en présence d'une pétition 100% neutre et bien fondée, comme on a envie de le penser.

Le Parti libéral-radical vous invite donc à classer cette pétition, tout en soulignant une fois encore que toutes les mesures pour le boulevard du Pont-d'Arve ont été prises: 30 km/h et phonoabsorbant posé. Il faut faire avec ça pour le moment, tant qu'on n'a pas une meilleure vision d'ensemble sur la mobilité en Ville de Genève. Merci.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

**La présidente.** Merci, Monsieur le conseiller municipal. Je vais tout de suite donner la parole à M. Zwyssig, mais juste avant cela je tiens à expliquer certaines choses à propos du temps de parole. Monsieur Provini, vous avez raison sur un point: il faudrait que chaque groupe puisse avoir assez de temps pour parler. Cependant, certains groupes prennent quinze fois la parole; la responsabilité revient donc à chaque groupe de laisser de la place pour le temps de parole des autres.

Le bureau est garant de la bonne tenue des débats, et nous veillons aussi à ce que cela ne s'éternise pas. Chacun a le droit à la parole; je vous rejoins, Monsieur Provini. J'invite donc certains groupes, qui demandent dix fois la parole sur un même sujet, à ne pas insister sur le même thème, afin que chaque parti puisse avoir un temps pour s'exprimer. C'est maintenant à M. Manuel Zwyssig de prendre la parole.

**M. Manuel Zwyssig (S).** Merci beaucoup, Madame la présidente. Je voulais juste revenir sur quelques points évoqués dans les discours engagés du Mouvement citoyens genevois et de l'Union démocratique du centre en faveur des voitures. On a l'habitude...

Le discours d'aujourd'hui est aligné sur l'argumentaire d'Economie Suisse, affirmant que l'élargissement des autoroutes et des routes de manière générale est favorable à l'environnement. Je vous laisse réfléchir à la portée de ce genre d'arguments – des arguments *ad absurdum*, *ad dogmatum* et, j'espère, pas trop *ad hominem*... Je vais donc en rester là, ainsi M. Provini n'aura pas à réintervenir. Tout ce que je vais dire maintenant portera purement sur les arguments cités, afin de revenir, je l'espère, sur le contenu de cette pétition.

Que demande cette pétition? Elle demande le respect des normes, elle demande la limitation à une voie du trafic individuel motorisé. Elle ne demande pas de supprimer le trafic à cet endroit-là, mais de le réduire.

On a entendu un début de cours sur les axes structurants. Je vais vous lire ce qui est écrit sur le site du Canton à propos du réseau routier pénétrant, car on est bien sur ce genre de réseau à cet endroit-là. C'est la continuité de la route des Acacias, qui est à une voie pour les automobiles; ensuite, après le pont, il y en a tout d'un coup deux. Elles pourraient très bien se rediviser en deux, l'une en direction du Pont-d'Arve et l'autre pour longer la plaine de Plainpalais. Ce n'est donc pas complètement absurde d'aller dans ce sens-là.

Je vous lis le texte: «Le réseau routier pénétrant a pour objectif de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais P+R, d'assurer la progression des transports publics» – ce qu'on souhaite réaliser en faisant une voie réservée aux bus... – et «la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le

transfert modal». C'est vraiment le texte du Canton! Ce ne sont pas les gauchistes dogmatiques de la Ville qui vous le disent: c'est décrit de cette façon sur le site du Canton à propos de ces «grands couloirs de déplacement de l'agglomération».

Oui, on est bien dans un «grand couloir de déplacement», mais il n'y a pas que les voitures qui se déplacent: il y a aussi des piétons, il y a aussi des vélos, il y a aussi des ambulances, il y a aussi des gens qui font des livraisons. Une fois encore, il ne s'agit pas de supprimer des places de parc ni de faire une zone piétonne sur le boulevard du Pont-d'Arve, il s'agit d'enlever une voie à la circulation automobile, comme c'est le cas sur la route de Florissant, la route de Malagnou et la route des Acacias. Et ce n'est pas quelque chose d'absolument révolutionnaire.

A présent, il faut revenir au centre de ce débat et répondre à une demande des habitants qui nous semble légitime. Il faut aussi revenir – évidemment – sur la question des commerçants, car nous sommes tout à fait sensibles à leurs pré-occupations. D'ailleurs, si vous lisez le rapport de cette pétition, vous verrez que beaucoup de choses sont finalement aussi dues au Covid-19. Ces commerces ont en effet énormément souffert durant cette période. Je rappelle que ce n'est ni le Parti libéral-radical, ni l'Union démocratique du centre, ni les partis de droite qui ont soutenu les commerçants pendant le Covid-19: ce sont les socialistes! (*Protestations. Applaudissements.*) Ce sont eux qui ont poussé le Canton et la Confédération pour qu'on puisse aider les commerçants à survivre.

**La présidente.** Ça va bien, ça va bien! (*La présidente sonne la cloche.*) Monsieur Zwyssig, attendez deux secondes...

*M. Manuel Zwyssig.* Pardon... J'ai touché un nerf un peu sensible, je suis désolé... (*Rires.*)

**La présidente.** On va attendre que ça retombe... Je pense que c'est bon, vous pouvez y aller.

*M. Manuel Zwyssig.* On nous dit que nous sommes dictatoriaux. Nous ne le sommes pas; nous sommes juste en train de renvoyer une pétition au Conseil administratif qui nous fera un rapport sur cette pétition. Il n'y a rien de dictatorial, il y a juste le soutien à une demande légitime des habitants. Nous la soutenons fortement et fermement. Nous les encourageons à dire quand quelque chose ne va pas. Ils l'ont dit, ils ont été nombreux.

Ça ne me semble pas complètement révolutionnaire de limiter à une voie de circulation ce boulevard qui pourrait être très beau dans le futur. A ce sujet, nous espérons que le Centre suivra pour ce coup-là parce qu'on ne les a toujours pas entendus...

Pour ceux qui sont à gauche, c'est un peu technique: on va voter non. Vu que nous sommes pour une fois dans la minorité, ce non signifie en fait que nous sommes pour le renvoi de cette pétition au Conseil administratif. Nous n'allons pas voter en faveur de ce rapport, puisque nous avons été minorisés pour des raisons circonstancielles. Donc, pour nos habitants du Pont-d'Arve qui demandent de l'air, avec leur association nommée «Pont-d'Air», votez le renvoi au Conseil administratif en votant non au rapport! Merci beaucoup. (*Applaudissements.*)

**M. Christian Steiner** (MCG). Tout d'abord, je me dois de répondre à ceux qui sous-entendent que le «MCG» ne prend pas en compte les préoccupations de la population. Qu'ils prononcent donc le nom complet de notre parti – Mouvement citoyens genevois. A ceux qui disent qu'on ne tiendrait pas compte de la santé des habitants, je laisse la responsabilité de leurs paroles.

Pour la situation qui nous intéresse, le boulevard du Pont-d'Arve, je ne partage évidemment pas leurs analyses – le magistrat cantonal non plus. Il a laissé une porte ouverte: revoir la situation après les travaux de l'avenue du Mail, car cette artère rejoint en partie le boulevard du Pont-d'Arve, dont les deux voies, dès lors, sont justifiées.

Il y a effectivement des plaintes parce qu'il y a beaucoup de voitures. Si on adopte une vision satirique, on peut se demander si la réduction sur une voie n'a pas pour but – j'en suis convaincu – de provoquer à nouveau des bouchons et donc plus de bruit et de pollution pour les habitants du boulevard du Pont-d'Arve... En continuant dans la satire, on peut se demander si ceux qui soutiennent cette position ne craindraient pas de perdre leur clientèle en vue des prochaines élections...

Non, soyons sérieux! Quand j'entends dans les bancs d'en face qu'on est juste en train de prendre en compte la demande des habitants, comme déjà dit, ce n'est pas crédible: cette pétition intervient à un moment où la situation s'est spectaculairement améliorée. Les bancs d'en face disent qu'ils ne sont pas fondamentalement anti-voitures, mais en d'autres occasions ils ont affirmé avoir le mandat du peuple, de leurs électeurs, pour lutter contre le trafic motorisé. Or, celui-ci doit redevenir cohérent et équilibré, c'est tout ce que nous demandons. Ce n'est pas le cas pour le moment et il ne faut donc pas prendre en compte cette demande tardive.

En revanche, il faut prendre en compte les éventuels reports de trafic de transit sur le trafic de quartier; il faut aussi revoir la situation une fois qu'il y aura

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

un influx effectif. Autrement dit, il faut attendre de voir le trafic qu'il y aura à l'avenue du Mail, si les travaux ont lieu un jour... En attendant, laissons donc ce boulevard du Pont-d'Arve, où, à part les pétitionnaires, tout un tas d'autres auditionnés nous ont décrit une situation drastiquement améliorée.

Dans la pétition, on lit aussi une demande pour l'élargissement des trottoirs. Quoiqu'on en fasse, il faut savoir que le boulevard du Pont-d'Arve ne sera jamais un lieu de villégiature. On ne viendra pas le dimanche pour s'y promener, ni un jour de semaine. (*Remarque.*) C'est juste une voie primaire, c'est un circuit primaire pour lequel le Conseil municipal n'a pas grand-chose à dire. Laissons donc travailler l'OCT, qui sait ce qu'il fait dans cette situation difficile et qui parle d'alchimie pour le réglage des feux. Il est d'ailleurs parvenu à cette alchimie: on a maintenant une situation nettement améliorée. Nous devons en tenir compte. Depuis vingt ans, la qualité de l'air s'améliore, preuves à l'appui. Le niveau de bruit diminue: la limitation de vitesse à 30 km/h fait qu'il s'agit de bruits de roulement et on ne peut pas attendre l'amélioration des véhicules électriques.

Laissons donc le boulevard du Pont-d'Arve comme il est; revoyons la situation dans quelques années. Nous voterons bien sûr pour le classement de cette pétition. Merci.

**M<sup>me</sup> Fabienne Aubry-Conne (LC).** Mesdames et Messieurs, vous l'entendez: ce débat touche un sujet passionnel. Par ailleurs, vous transmettez à M. Zwyszig, Madame la présidente, que le droit de recours est justement un droit.

Revenons au sujet qui nous intéresse ici ce soir: la pétition P-505. On a entendu pas mal de digressions, cantonales et autres. Nous sommes tous conscients que la situation du boulevard du Pont-d'Arve est délicate. Il s'agit d'une pénétrante densément utilisée par les véhicules transitant par le centre-ville, générant force nuisances, sonores et sanitaires. La période de fermeture a en revanche mis en évidence la difficulté à gérer le trafic. Celui-ci s'est reporté sur les rues adjacentes par effet capillaire, créant des situations fortement accidentogènes, principalement à la place des Augustins et dans les rues Prévost-Martin, Jean-Violette et du Pré-Jérôme; créant des nuisances, eh oui, pour les résidents et les commerçants des rues avoisinantes. Est-ce cela que nous voulons? Non. Ne déshabillons pas X pour habiller Y.

Une tentative d'apaisement, je l'ai entendu auparavant, a été faite. En effet, à la reprise du trafic, le rythme des feux réglant le flux des véhicules a été modifié. Ce procédé donne l'impression que le nombre des voitures empruntant le boulevard du Pont-d'Arve a diminué; il en va de même pour le passage en zone à 30 km/h, si tant est que les conducteurs respectent cette limitation. Mesdames et Messieurs, le quartier de Plainpalais est en pleine mutation. Il s'agit là de vraiment penser la

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

ville de demain. Ne prenons pas des «mesurettes», générant tout autant de désagrèments pour d'autres habitants et d'autres commerçants. Nous ne pouvons pas faire l'économie des projets d'envergure. Une réflexion doit être menée en bonne intelligence avec le Canton. Le Centre vous demandera donc ce soir de classer cette pétition. Merci.

**M<sup>me</sup> Maryelle Budry** (EàG). Je connais bien le boulevard du Pont-d'Arve, car j'ai travaillé à la rue Prévoist-Martin. Il y a quarante ans, je ne l'empruntais jamais: je l'évitais le plus possible. Aujourd'hui encore, j'évite de l'emprunter. On y suffoque et je me suis toujours demandé: «Mais comment font les gens pour y vivre? Pourquoi ne réagissent-ils pas?» Eh bien, ça y est: enfin, les habitants ont réagi! Je les en félicite et je vous demande de les soutenir en votant non au classement. (*Applaudissements.*)

**M<sup>me</sup> Danièle Magnin** (MCG). Je voulais vous rapporter une dernière chose: on fabrique maintenant des pneus pour lesquels il y a une certification indiquant combien d'énergie ils consomment – surtout, ils font moins de bruit. Lors de l'étude de la motion cantonale M 2690, les représentants de l'Etat nous ont dit qu'il était de notre responsabilité de prendre des pneus moins bruyants. Ça, ça fait déjà un petit peu moins de bruit. En outre, je vous signale qu'à 30 km/h le bruit de roulement est supérieur à celui du moteur.

Tout à l'heure, quelqu'un a cité la rue des Deux-Ponts. Ah, c'est clair qu'habiter au boulevard du Pont-d'Arve et à la rue des Deux-Ponts, ça ne doit pas être amusant... J'aurais cependant quand même aimé savoir combien d'habitants y vivent – plus ou moins.

La motion M 2690 a fait l'objet de six séances d'étude. Je vous ai parlé de hiérarchie du réseau. Tiens, c'est marrant... Il me semble qu'il y avait une jolie rue – la rue du Moléson ou un nom comme ça... –, où il y avait un cèdre magnifique. Il a été abattu parce qu'on a laissé la famille – dont il y a des représentants ici – qui en était propriétaire vendre et faire n'importe quel projet. C'est un petit peu triste... Avant de nous adresser des leçons et de prétendre que nous sommes dogmatiques, qu'on se regarde d'abord dans un miroir. Je crois que c'est dans les Béatitudes, dans la Bible: «Avant de regarder la paille dans l'œil de ton voisin, occupe-toi de la poutre qui est dans le tien!»

Vendredi dernier, Pierre Maudet nous a dit que nous avions, à Genève, une conception de la mobilité qui devait effectivement prendre un essor différent. Cela m'a rappelé quand j'étais en voyage à Rio, il y a cinquante ans: le soir, dès minuit, tous les feux clignotaient; les gens le savaient et ils faisaient attention. Alors, peut-être que, cinquante ans après, nous pourrions essayer, tenter de les imiter.

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

Je voudrais aussi rappeler que bien des rues sont fermées dans ce joli quartier, entre la rue du Pré-Jérôme et le boulevard du Pont-d'Arve. La rue Jean-Violette ne communique plus avec ce boulevard; on ne peut plus passer devant l'église à la rue des Voisins. Je crois que seuls les corbillards passent là pour les cérémonies – et peut-être des voitures de mariés, allez savoir... Le fait de supprimer une voie de circulation ne va rien arranger. On peut limiter le bruit par le choix du moteur et des pneus. On peut le limiter par le contrôle des véhicules trop bruyants, soit en les destinant à la casse, soit en infligeant des amendes importantes à leurs propriétaires pour qu'ils fassent en sorte de présenter un véhicule moins bruyant. Il y a toutes sortes de choses à faire avant de fermer nos routes.

Enfin, je voudrais croire qu'il n'y a pas ici de personnages qui, comme Jules César, pensent avoir tout pouvoir et qui décideraient de couper nos ponts. Pourquoi pas? Ça serait encore mieux: on ne pourrait plus traverser, on ne pourrait plus circuler... Heureusement, on n'a pas de Jules César mais, quelques siècles plus tard, on a quand même eu Napoléon, qui nous a construit un joli pont, dit le pont Neuf, et qui s'appelle maintenant le pont de Carouge. Je vous invite donc tous à classer cette pétition. Merci.

**La présidente.** Merci, Madame la conseillère municipale. Madame Frédérique Perler, pour terminer, vous avez la parole.

**M<sup>me</sup> Frédérique Perler, conseillère administrative.** Merci, Madame la présidente. J'ai entendu beaucoup de choses. Je ne ferai pas très long parce que le résumé et le contenu de la pétition ont été largement relevés. J'ai toutefois quelques observations à faire. Je commencerai par dire que non, toutes les mesures n'ont pas été prises, Mesdames les conseillères municipales et Messieurs les conseillers municipaux. Toutes les mesures n'ont pas été prises sur ce boulevard puisque les habitants ont décidé de vous remettre une pétition en Ville de Genève ainsi qu'au Grand Conseil. Il s'agit donc d'une demande légitime des habitants et c'est leur droit. Une intervenante a fait remarquer qu'il y avait des droits et qu'il fallait les respecter. Eh bien voilà, les habitants du boulevard du Pont-d'Arve ont déposé une pétition, parce que cela fait des années et des années qu'ils se plaignent que les mesures OPB ne sont pas respectées, que la pollution est trop présente, qu'il y a trop bruit, qu'on ne peut pas vivre.

Il faut peut-être dire au passage qu'il est totalement inexact que les chambres à coucher donnent sur les cours intérieures. Ces appartements sont mono-orientés. Et quand bien même une chambre donnerait sur une cour intérieure, cela ne prive quand même pas les locataires de vivre dans leur salon! Quand les habitants ont lancé la pétition, j'ai tout de suite soutenu publiquement cette demande –

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

c'était le 31 août. Il y avait les témoignages de personnes qui ne pouvaient même pas se tenir sur leur petit balcon, tellement c'était pénible. Ce que demandaient les habitants, c'était de saisir l'opportunité du chantier pour procéder à un test pilote en apaisant la circulation. C'est ce que j'ai demandé à l'Etat de Genève et au ministre de la Santé et des Mobilités – de la *santé* et des *mobilités*...

Pourquoi un test? Mais justement pour tenir compte des inquiétudes des commerçants et pouvoir les lever, comme cela a pu être fait dans d'autres rues en ville de Genève. Il s'agissait donc à la fois de trouver un moyen pour apaiser cette rue de quartier au cœur de la ville et de lever les inquiétudes des commerçants. J'ai publiquement soutenu la démarche des habitants; c'était extrêmement important de tenir compte de ces habitants en ville de Genève et de répondre à leurs demandes.

Les services du département que je préside ont plusieurs fois discuté avec l'OCT sur le plan technique – et c'est là où je veux en venir: le plan proposé était un simple plan de marquage; cela a du reste été relevé par le Centre. La modification du marquage relève de la décision politique et c'est l'OCT qui décide. Nul besoin de prendre un arrêté de circulation et cela n'ouvre conséquemment pas de voie de recours. Cette proposition n'affectait en rien les capacités de stationnement sur le boulevard dans le sens de la montée. (*Remarque.*)

L'OCT a tout de suite refusé, arguant que ce n'était pas réalisable, qu'on le ferait éventuellement, peut-être, une fois que l'avenue du Mail serait débloquée. Franchement, il est toujours possible de trouver des liens à tout, mais je ne vois vraiment pas en quoi faire ce test pendant quelques mois nécessitait que l'avenue du Mail soit réhabilitée et requalifiée.

Nous sommes donc allés au bout de la démarche et nous avons déposé les plans. Le magistrat en charge a reproché à la Ville d'avoir fait une demande tardive. Cette critique, je la réfute totalement parce que le magistrat en charge de la Mobilité du Canton m'a bien reproché d'avoir, le 31 août, soutenu publiquement la démarche des habitants. Il ne faut donc pas dire que la Ville est arrivée avec une demande trop tardive, que c'était trop compliqué et qu'il fallait d'abord que l'avenue du Mail soit terminée. Je ne suis pas d'accord avec cela. On peut dire qu'on n'est pas d'accord, mais on ne dit pas des choses inexactes.

J'ai entendu – j'ai aussi pu le lire dans le rapport – qu'il y avait un manque de vision globale, critiqué par le magistrat en charge de la Santé et des Mobilités; que les projets doivent avoir un périmètre bien défini, sinon c'est ingérable. Chaque mesure devrait résoudre tous les problèmes jusqu'à la frontière de la commune, voire au-delà... On peut donc très facilement se retrouver dans la campagne genevoise... Et puis j'ai aussi entendu un certain nombre de bêtises, on va dire, selon lesquelles cette pétition serait instrumentalisée. Mais alors, Monsieur Steiner – vous transmettez, Madame la présidente –, elle est instrumentalisée par qui?

Et puis la théorie d'évaporation du trafic a été qualifiée de fumeuse. Je tiens quand même à souligner que l'évaporation du trafic a fait l'objet de quelques études, dont une thèse qui en 2022 a propulsé son auteure au rang de docteure ès sciences à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Cette théorie a été ensuite reprise par d'autres. L'évaporation du trafic existe effectivement, c'est une chose possible. Mais là n'était pas la question.

La question était la suivante: «S'il vous plaît, pouvons-nous faire un plan de marquage pour procéder à un test?» On teste, on regarde avec les commerçants et les habitants ce qu'a produit ce test de manière objective. Par la suite, on vérifie si on peut prendre un arrêté de circulation définitif, en attendant de pouvoir requalifier le boulevard du Pont-d'Arve – car cet axe fait partie d'une des nombreuses rues en attente de requalification.

Un dernier élément, Madame la présidente: M. Daniel Dany Pastore se demandait qui était l'ingénieur qui réglait les feux de circulation. Peut-être que votre camarade de parti, le conseiller municipal qui est derrière vous, aurait pu vous souffler que cet ingénieur travaille pour le Canton, à l'OCT, et qu'il n'est pas tout seul. Voilà. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

**La présidente.** Merci, Madame la conseillère administrative. Je vous rappelle donc que le tour de parole a été clos. Nous allons à présent procéder au vote... (*Brouhaha. M. Christian Steiner demande la parole.*)

*M. Christian Steiner (MCG).* J'ai été mis en cause.

*Des voix.* Il a été mis en cause. (*Brouhaha.*)

**La présidente.** Attendez, je vais répondre toute seule comme une grande présidente que je suis. Monsieur Steiner, vous avez commencé par mettre en cause M<sup>me</sup> Perler en la nommant et en sous-entendant des choses qui n'étaient de toute façon pas très acceptables, telles que manipulation de pétition ou je ne sais quoi. M<sup>me</sup> Perler a répondu à cette mise en cause. Maintenant c'est terminé: il n'y a pas de mise en cause de la mise en cause de la mise en cause... (*Brouhaha.*) Il faut commencer par ne pas... (*Remarques.*) Est-ce que je vous ai demandé de parler en même temps que moi, Monsieur Barthassat? C'est la deuxième fois... (*Remarques.*) Mais si! Ce n'est pas vous qui parlez: à chacun son temps de parole. Et la liste est close. (*Commentaire.*) Il fallait le faire avant la clôture de la liste, Monsieur.

Pétition: limiter le trafic individuel motorisé à une seule  
voie au boulevard du Pont-d'Arve

*Une voix.* Désolé, j'ai été mis en cause.

**La présidente.** Ce n'est pas mon problème et vous n'avez pas été mis en cause. Non mais, c'est bon, tranquille, hein... On va de toute façon procéder au vote. Nous allons à présent voter les conclusions du rapport, soit le classement de la pétition P-505.

*Mises aux voix, les conclusions de la commission demandant le classement de la pétition sont refusées par 38 non contre 31 oui.*

**La pétition est renvoyée au Conseil administratif.**

**La présidente.** La pétition sera donc renvoyée au Conseil administratif.  
(*Applaudissements.*)

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

**6. Rapports de majorité et de minorité de la commission des finances chargée d'examiner la motion du 22 novembre 2016 de M<sup>mes</sup> et MM. Lionel Ricou, Patricia Richard, Anne Carron, Daniel Sormanni et Pierre Scherb: «Pour une évaluation des prestations délivrées par la Ville de Genève» (M-1260 A/B)<sup>1</sup>.**

23 mars 2022

**A. Rapport de majorité de M. Denis Ruyschaert.**

Cette motion a été renvoyée à la commission des finances lors de la séance plénière du Conseil municipal du 27 septembre 2017. La commission a étudié cette proposition lors de six séances: sous la présidence de M<sup>me</sup> Maria Vittoria Romano, le 12 juin 2018, les 29 janvier et 12 février 2019, et sous celle de M<sup>me</sup> Brigitte Studer, le 24 novembre 2021, les 22 février et 2 mars 2022. Les notes de séances ont été prises par M. Nicolas Rey, M<sup>mes</sup> Shadya Ghemati et Jade Perez que le rapporteur remercie pour la qualité de leurs notes et la célérité à les rendre.

*PROJET DE MOTION*

Considérant:

- la nécessité de s'assurer que l'administration de la Ville de Genève soit la plus efficace et efficiente possible;
- la nécessité de maîtriser les charges de fonctionnement de l'administration en vue de diminuer la dette et de garantir la capacité future d'investissement de la collectivité,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de faire mener dès que possible, par un ou des spécialistes reconnus du secteur public, par exemple l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP), une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques. Cette analyse inclura un *benchmarking* des prestations publiques de la Ville de Genève avec le même type de prestations publiques d'autres collectivités publiques en Suisse.

**Séance du 12 juin 2018**

*Audition de M<sup>mes</sup> Patricia Richard et Anne Carron, ainsi que de MM. Lionel Ricou et Daniel Sormanni, motionnaires*

M. Ricou entame son introduction en rappelant que les évaluations en Ville de Genève (VdG) sont systématiquement le résultat de rapports de force ou

---

<sup>1</sup> *Mémorial* 175<sup>e</sup> année: Développée, N° 17, p. 2700.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

alors d'une crise. Or, il explique que les motionnaires estiment qu'il ne faut pas attendre qu'une crise éclate pour que le Conseil municipal surveille et contrôle les prestations délivrées par l'administration. Il rappelle également qu'au début de la législature actuelle, on a connu des situations douloureuses. Or, il ne faudrait pas connaître dans ce cadre de clivages partisans.

Il poursuit en expliquant pourquoi il est important d'évaluer: il s'agit de s'assurer, en se basant sur des critères d'efficacité et d'efficience, que les politiques publiques sont en adéquation avec les objectifs fixés; de s'assurer que l'argent est judicieusement dépensé; et de s'assurer que les processus de délivrance des prestations soient respectés tout en gardant une vue d'ensemble. Il s'agit en outre de permettre aux agents de ces politiques publiques (fonctionnaires et subventionnés) d'avoir la parole. Il souligne que cette motion représente l'occasion d'avoir une visibilité plus grande sur la façon dont les ressources humaines sont gérées, notamment. Il prend l'exemple de l'audit réalisé sur la Bibliothèque de Genève (BGE), en signalant qu'un système d'évaluation régulière aurait peut-être permis d'identifier assez tôt les sérieux problèmes dont il a été question.

Il poursuit en rappelant que le Contrôle financier (CFI) ne réalise pas ses évaluations à la demande individuelle des conseillers municipaux. On constate également que le CFI a un lien de dépendance avec sa hiérarchie et donc avec le Conseil administratif. Ainsi, faire appel à des organismes externes permettrait de garantir une plus grande indépendance. Il souligne que mandater une institution telle que l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP) permettrait de procéder à un *benchmarking*, en comparant et confrontant la situation de la VdG avec d'autres exemples et situations ailleurs en Suisse. En outre, certains évaluateurs externes privés sont spécialisés dans des secteurs particuliers, ce qui constitue une véritable plus-value, et le fait de les mandater permettrait de bénéficier, par définition, d'un regard externe à celui de l'administration (sur les pratiques de cette dernière, etc.).

Il conclut en rappelant qu'au moment de la signature de la motion M-1260, il semble que le Conseil administratif se soit saisi de la question, par l'intermédiaire de l'un de ses magistrats.

Un commissaire estime que la motion M-1260 constitue un très bon objet. Il demande néanmoins si les évaluations concerneraient tous les départements (il rappelle par exemple que M. Sami Kanaan a réalisé un audit général portant sur le domaine du sport et de la culture). Il demande aussi à quelle fréquence ces évaluations devront être réalisées.

M. Ricou répond que ces évaluations doivent porter sur l'ensemble des prestations délivrées par la VdG. Concernant la question de la fréquence, il explique qu'il n'a pas de réponse précise à fournir, avant de rappeler que cette motion vise avant tout à poser un principe destiné à initier un cercle vertueux.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

Ce commissaire souligne ensuite l'avantage de mandater des institutions universitaires telles que l'IDHEAP ou d'autres cabinets privés, qui permet de limiter le risque d'accointances et de conflit d'intérêts.

Un autre commissaire demande si les prestations culturelles seront exclues ou pas de cet audit général. Il demande ensuite si les motionnaires n'ont pas peur de créer une sorte de «mammouth» difficile à gérer.

M. Ricou répète que l'idée de base est d'analyser les services de façon régulière sans que cela nécessite des dépenses exorbitantes. Il s'agit donc de trouver un équilibre entre l'efficacité de la démarche et les dépenses y relatives.

Le commissaire rappelle que l'audit réalisé à l'échelle de tous les services de l'Etat n'avait en définitive rien donné. Au niveau de la VdG, il rappelle en outre que l'audit sur les Unités d'action communautaire (UAC) a également déjà été fait.

M. Ricou explique que la logique serait la même qu'avec la Cour des comptes (CdC): s'assurer que les recommandations émises soient bien mises en œuvre. Il ne s'agit donc pas de faire des contrôles chaque année, mais peut-être tous les cinq ans, ou à des moments clefs de chaque législature.

Un commissaire demande s'il est envisageable que ce soit la CdC qui se charge de ces évaluations justement.

M. Ricou répond que c'est envisageable. Il précise que l'idée de base est de faire appel à un organisme externe.

Une commissaire explique qu'elle bute sur le mot «efficacité» utilisé par M. Ricou. Elle demande si l'auditionné pourrait étayer davantage la définition de ce terme. Elle demande ensuite si les motionnaires envisagent un cahier des charges ou du moins un cadre qui serait donné à l'auditeur mandaté.

Elle poursuit en expliquant que la nature apolitique de cette motion s'oppose au fait que la mesure de l'efficacité est justement de nature politique. Elle rappelle que l'Etat a voulu rendre la délivrance de certaines de ses prestations à l'égard de certains subventionnés plus simple et plus efficace justement en limitant le nombre de guichets, etc. Or, il s'avère que cette nouvelle formule complique davantage la situation et prêterite même certains usages (dans le domaine de la culture et des soins à domicile par exemple).

M. Ricou précise qu'il a surtout parlé «d'efficacité» plutôt que d'efficacité. Il explique que lorsqu'un montant est affecté à une politique publique, il faut pouvoir être en mesure de savoir si ce montant permet d'atteindre l'objectif fixé ou non. Il prend l'exemple de l'évaluation des UAC qui a démontré le sur-nombre de collaborateurs par rapport aux prestations délivrées, ce qui impliquait

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

des dépenses plus importantes par rapport aux résultats obtenus. A l'issue de ce constat, tout le concept a été repensé. Il ajoute que l'audit sur les fonds généraux a également mis en évidence le fait que les montants engagés ne correspondaient pas aux objectifs fixés.

Une commissaire souligne que les indicateurs mis en place sont de toute façon de nature politique.

M. Ricou reconnaît que la motion M-1260 pose une question quasi philosophique qui vise à savoir s'il est possible de mesurer une politique publique. Or, il explique que les motionnaires estiment que cela est possible.

Cette même commissaire demande si M. Ricou estime que les critères d'évaluation sont exclusivement de nature économique.

M. Ricou répond que ce n'est pas forcément le cas. Un autre critère pourrait être la fréquentation d'un événement organisé par la Ville de Genève, par exemple dans le cadre de Musiques en été. Il ajoute que la mesure de chaque politique publique découlera d'indicateurs propres et pertinents. Or, ceux-ci peuvent reposer aussi bien sur une approche qualitative que quantitative.

La commissaire demande ensuite si les motionnaires peuvent articuler un montant nécessaire à la mise en œuvre de la motion M-1260.

M. Ricou répond que non.

Un commissaire rappelle que l'évaluation des politiques publiques relève d'une mission de la CdC; il constate que cette motion propose de donner cette compétence à une entité extérieure à la VdG et ce, sans aucune base juridique. Il demande donc comment ce mandat pourra être délivré. Il poursuit en soulignant que cette compétence et le fait qu'elle repose sur une base juridique claire constituent justement la force de la CdC. Il souligne qu'il a de la peine à imaginer comment cela pourrait se faire autrement. Il prend l'exemple hypothétique d'un magistrat qui souhaiterait se débarrasser tout bonnement d'un service qu'il jugerait superflu: avec cette possibilité de mandater un organisme externe, ce magistrat pourrait arriver facilement à ses fins.

M. Ricou souligne que l'idée sous-jacente est d'anticiper, sur l'ensemble d'une législature (quelles prestations et quand, etc.) A propos de la position de la CdC décrite par M. Gomez, il rappelle que l'analyse des UAC a été réalisée par l'IDHEAP et que celle du Fonds chômage a été effectuée par le cabinet Serdaly & Ankers, deux organismes externes à la VdG. Le Conseil administratif a fait appel à la CdC pour la BGE, car cette dernière se trouvait dans une situation de crise.

Ce même commissaire rappelle que toute une série d'organismes de la VdG ou de l'administration cantonale sont en mesure d'effectuer ce travail d'évaluation,

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

avec des collaborateurs formés pour ce faire. Il y a donc bel et bien déjà des compétences disponibles à l'interne de l'administration. Il répète qu'il a de la peine à admettre qu'il n'y ait pas de corpus juridique auquel serait soumis l'organisme externe. Il conclut en déclarant que le critère «d'efficience» ne serait pas respecté puisqu'il s'agirait de rajouter une couche sur quelque chose qui existe déjà.

M. Ricou confirme qu'il est tout à fait envisageable de faire appel à l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), par exemple. Mais il répète que l'idée est de privilégier un organisme externe, afin de profiter d'un regard différent et éventuellement des expériences faites ailleurs qu'à Genève.

Ce commissaire demande enfin qui serait chargé d'activer cette entité externe.

M. Ricou répond que c'est en principe le Conseil administratif, ou alors la commission des finances, ou encore selon un programme (présenté en début de législature et validé par le Conseil municipal). L'idée est que le Conseil municipal ait un contrôle et de pouvoir en discuter. Mais il confirme que la gestion opérationnelle doit être entre les mains du Conseil administratif.

Une commissaire se dit perdue quant au moment où intervient la motion. En effet, à en croire les motionnaires, on pourrait penser que la VdG n'effectue aucun monitoring. Elle demande donc si c'est vraiment le cas. Ensuite, elle informe qu'elle s'interroge à propos des indicateurs utilisés. Elle poursuit en rappelant que le lancement d'un audit repose sur une suspicion sérieuse de dysfonctionnements de natures diverses. Or, elle répète que d'après cette motion, on a l'impression que la VdG initie des politiques publiques, sans assurer aucun suivi après coup. Elle conclut en déclarant que si le processus d'évaluation n'est plus internalisé (ce qui d'ailleurs peut faire partie du cycle logique de développement d'une politique publique), il faudra soit augmenter les budgets, soit être confronté à des problèmes de doublons.

M. Ricou, concernant la question de savoir si un monitoring est effectué, propose de poser la question au Conseil administratif directement, afin de savoir ce que ce dernier met en place. Il croit savoir qu'aucune planification systématique n'est mise en place et que les évaluations n'ont lieu qu'en cas de crise.

La même commissaire en conclut que la partie «évaluation des objectifs» qui se trouve dans la brochure des comptes est insatisfaisante aux yeux des motionnaires.

M. Ricou répète que l'idée principale est de savoir si les prestations répondent aux objectifs politiques, en prenant en compte l'ensemble des acteurs concernés, ainsi que les coûts de manière globale et si possible comparative. Il déclare que les résumés présentés dans la brochure des comptes ne suffisent pas pour ce faire.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Il rappelle qu'il a fallu le rapport sur les UAC pour que la politique d'aide sociale de proximité soit profondément réformée. Il ajoute qu'il n'a jamais vu de pareils changements survenir suite au rapport présenté lors de l'étude des comptes.

Une commissaire rappelle que le Canton disposait d'une commission externe d'évaluation des politiques publiques, qui a depuis été transférée à la CdC. Elle demande ensuite si, depuis le 22 novembre 2016 (date du dépôt de la motion M-1260), les motionnaires ont obtenu une liste faisant état de l'ensemble des analyses – internes et externes – menées par l'administration municipale afin d'évaluer les politiques publiques; elle prend exemple de l'analyse de la «Ville est à vous» réalisée par l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) – qui, elle le souligne, pourrait d'ailleurs être un partenaire.

M. Ricou répond qu'il ne dispose pas d'une liste de ce type.

La présidente confirme qu'elle en fera la demande au Conseil administratif.

Un commissaire demande si l'on connaît le coût d'une évaluation telle qu'imaginée par M. Ricou.

M. Ricou propose que cette question soit posée en même temps que la demande de la liste des évaluations qui sera faite au Conseil administratif.

La commissaire en conclut ensuite que la demande des motionnaires sera accompagnée d'une proposition d'augmentation budgétaire; elle rappelle en effet que cela nécessitera de nouveaux moyens. M. Ricou rétorque qu'il s'agit dans un premier temps de se prononcer sur le principe.

Un commissaire estime que ce qui peut le déranger dans cette motion c'est qu'elle ne précise pas qui demande quoi et à qui. En outre, il manque également les résultats concrets attendus ainsi que le timing et quels départements devraient être concernés. Il demande donc comment préciser ces éléments, avant de rappeler que les coûts doivent également être prévus.

M. Ricou répond qu'il s'agit là d'éléments liés au débat que devra mener la commission des finances. Il ajoute que si tous les commissaires sont d'accord de préciser tout cela: pourquoi pas? ce serait positif.

Un commissaire demande si l'IDHEAP serait d'accord de fournir une liste des travaux du type de ceux demandés par la motion M-1260 et qui concernait d'autres collectivités publiques. Il précise que cela est lié à la demande d'une liste des évaluations et que cela permettrait d'éclairer la question de la nécessité de comparer.

M. Ricou répond que des rapports de l'IDHEAP sont publiés sur le site Internet de l'institution (il rappelle que les rapports de la CdC sont également publics).

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Il précise d'ailleurs qu'un de ses départements s'occupe exclusivement des communes et de leurs politiques publiques. Donc, il déclare que ce serait faisable et judicieux.

Un commissaire demande si les entités privées qui sont mandatées sont tenues de publier leurs rapports.

M. Ricou propose de poser la question au cabinet Evaluanda (qui n'est pas inscrit à droite de l'échiquier politique, il tient à le préciser), qui a été amené à analyser un certain nombre de politiques publiques, s'il est prêt à publier ses rapports.

Un commissaire rappelle que les principes d'efficacité et d'efficience découlent d'une obligation constitutionnelle. Il demande donc si la motion présentée par M. Ricou sera effectivement efficace. En outre, il rappelle qu'une motion doit répondre à un état de nécessité, il demande donc à quel état de nécessité vise à répondre cette motion. Il demande ensuite si on dispose déjà d'exemples existants d'une «évaluation» telle que la motion M-1260 la demande. En outre, il demande comment faire une évaluation permanente d'une politique publique. Il conclut en déclarant que cette motion est rédigée en termes beaucoup trop généraux selon lui.

M. Ricou confirme que l'idée sous-jacente à la motion M-1260 est de réaliser une évaluation continue d'une politique publique. Il répète que pour l'heure les contrôles résultent de rapports de force ou alors de crises (il reprend l'exemple des UAC). Il conclut en déclarant qu'il est important que les magistrats soient convaincus par les mesures proposées par la motion.

Un commissaire, après avoir déclaré être pour ce genre de motions, souligne néanmoins qu'elle ne peut pas être contraignante. En effet, si les recommandations qui seraient faites vont à l'encontre d'une politique publique menée par un magistrat, ce dernier ne serait pas tenu de faire quoi que ce soit, et le Conseil municipal ne pourra pas entrer dans l'opérationnel. Il demande donc quelle solution imaginer pour que la demande du Conseil municipal prenne un caractère contraignant.

M. Ricou rappelle que l'une des compétences majeures du Conseil municipal, à savoir le budget, permet justement de faire pression sur le Conseil administratif et d'être davantage contraignant (en réaffectant, en réorganisant les moyens de l'administration, etc.) Toutefois, il précise que si l'on veut adopter une dynamique vertueuse, une certaine adhésion du Conseil administratif est nécessaire.

Un commissaire déclare qu'il est intéressant d'écouter M. Ricou, car on peut constater que la dimension «apolitique» de la motion M-1260 est impossible à réaliser. Tout ce qui a trait à une politique publique est forcément de nature poli-

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

tique et repose sur une analyse subjective. Elle rappelle que les magistrats qui entrent en fonctions lancent souvent toute une série d'audits, mais ces derniers sont forcément orientés d'une certaine façon, en fonction de la manière dont la question est posée. Elle prend l'exemple du combat gauche-droite sur l'allocation de rentrée scolaire, qui a finalement été mise en œuvre. Elle demande aux motionnaires s'ils ont vraiment besoin d'audits à répétition pour faire de la politique et si les discussions budgétaires et liées aux comptes ne suffisent pas. Elle conclut en rappelant qu'on a reproché à des magistrats de faire des demandes d'audit pour justifier leurs politiques, en prétendant qu'ils n'avaient pas le courage de les affirmer et les défendre sans cela.

M. Ricou répond que les éléments soulevés par la commissaire font aussi partie du débat. Il poursuit cependant en constatant que d'après la commissaire, il n'est pas pertinent d'évaluer ce que l'administration met en place. M. Ricou reprend les exemples des UAC et du Fonds chômage qui ont conduit à des changements de politique, ce qui démontre bien que les constats découlant des évaluations obligent les gens à se confronter à la réalité et à l'admettre, qu'on le veuille ou non, et aboutissent à des réformes.

Un commissaire demande à M. Ricou s'il a lu les pages des comptes relatives aux «objectifs avec indicateurs».

M. Ricou confirme. Il ajoute qu'il s'agit de pages de synthèse et de promotion rédigées à l'interne de l'administration et que le fait de mettre en valeur le travail d'un magistrat fait partie intégrante du jeu politique. Cependant, ces documents manquent d'un regard critique.

Un commissaire signale que ces indicateurs correspondent aux choix de politiques publiques. Il demande ensuite, concernant l'adhésion des magistrats au but visé par la motion, si M. Ricou a demandé ce que pensait le magistrat démocrate-chrétien du Conseil administratif de soumettre les prestations de son département à évaluation.

M. Ricou précise qu'il n'a pas de ligne directe avec le magistrat en charge du département de l'environnement urbain et de la sécurité (DEUS) et qu'il n'est pas chargé de s'exprimer en son nom. Il rappelle que la motion M-1260 émane de son groupe et qu'elle est soutenue par d'autres. Il invite la commission des finances à auditionner les magistrats si elle souhaite connaître leurs avis.

Le commissaire rappelle que le CFI a adopté, à plusieurs reprises, une position très critique à l'égard des magistrats et a exprimé son indépendance vis-à-vis de l'administration, au vu des conclusions qui ressortent de ses audits. Il demande donc en quoi la position de CFI chicane autant les motionnaires.

M. Ricou répète que la position interne du CFI ne lui permet pas de réaliser des comparaisons (*benchmarking*) avec des institutions extérieures à la VdG. En

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

outre, le CFI n'est pas spécialisé dans certains domaines (en fonction des besoins, il faut trouver le meilleur évaluateur). Finalement, il estime que le CFI n'est pas suffisamment indépendant, en particulier en termes hiérarchiques vis-à-vis de l'exécutif communal.

Ce commissaire se réfère ensuite au dernier rapport comparatif annuel de l'IDHEAP (publié dans *PME Magazine*) qui répond au 2e considérant de la motion M-1260, en affirmant que la VdG est très bien classée dans tous les critères.

M. Ricou estime que cela démontre que la magistrate socialiste en charge du département des finances et du logement (DFL) ne s'est pas contentée de ce rapport annuel, en lançant elle-même des évaluations, comme celle du Fonds chômage.

Le commissaire en conclut que le travail est donc déjà en partie fait à l'interne par les magistrats. Il demande ensuite, si la motion M-1260 devait être adoptée, par quel service il faudrait commencer.

M. Ricou répond que les motionnaires ne disposent pas d'un programme pré-défini. Il précise qu'il serait possible de se concentrer sur les services les plus dépensiers ou ceux qui ont fait le moins l'objet d'évaluations historiquement. Il faudrait choisir une série de critères objectifs (et non pas politiques) afin de répondre à cette question (ce que la commission des finances pourrait faire par exemple).

M<sup>me</sup> Richard précise qu'elle intervient en tant que motionnaire. Elle prend l'exemple récent des importantes demandes de corrections d'un procès-verbal soumises par le PFI qui démontre bien les problèmes de liens hiérarchiques entre le contrôleur et le Conseil administratif. Elle estime donc qu'il est crucial de pouvoir passer outre les éventuels conflits d'intérêts et pouvoir disposer d'un regard neuf et externe sur les politiques publiques de la VdG. En outre, chaque cas nécessite une approche différente et la comparaison peut s'avérer compliquée d'un canton à l'autre, car les manières de fonctionner sont différentes. Il faut donc aviser au cas par cas.

Le commissaire remercie M<sup>me</sup> Richard de reconnaître qu'il est difficile de faire du *benchmarking* en Suisse.

### *Suite des travaux*

Une commissaire se réfère à une rencontre de la Coordination des Villes de Suisse romande, qui a vu intervenir la professeure Katia Horber-Papazian et à laquelle elle a assisté. Elle explique que M<sup>me</sup> Papazian y a précisé que l'évaluation faisait partie intégrante du processus de politique publique et qu'il est important

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

de ne pas confondre «l'évaluation» avec «l'audit». Elle estime qu'il serait intéressant de l'auditionner.

Un commissaire estime qu'il faut procéder à un certain nombre d'auditions. Il rappelle que le Conseil municipal ne vote pas de loi, mais qu'il met simplement en forme un certain nombre de politiques publiques. Il propose d'auditionner la CdC qui dépend du budget de l'Etat (et pas de la VdG). Il ajoute qu'il n'est pas contre l'audition de M<sup>me</sup> Papazian, mais rappelle que cette dernière est socialiste et que par conséquent, si l'on cherche à appliquer un principe d'indépendance, il faut le faire sérieusement (comme pour le Fonds chômage).

Un commissaire propose d'auditionner M. Kanaan, car il serait intéressant de connaître les conclusions de l'évaluation de la politique sportive que le magistrat a lancée à l'interne et qui a pris plusieurs années.

Une commissaire rejoint la demande d'une autre commissaire de disposer d'une liste de toutes les analyses et évaluations des politiques publiques en VdG et propose de remonter jusqu'à l'année 2007. Cela permettrait de connaître le coût moyen d'une telle démarche.

Une commissaire précise qu'elle intervient en qualité de motionnaire. Elle demande s'il est vraiment nécessaire de se lancer dans des auditions, dans la mesure où cette motion est rédigée en termes simples, permettant de laisser la latitude nécessaire au Conseil administratif pour la mettre en œuvre.

Une commissaire est favorable à ce que la motion M-1260 soit directement transmise au Conseil administratif. Toutefois, elle précise que si la proposition de la commissaire est acceptée, cela permettrait de disposer de toutes les évaluations dont le Conseil municipal n'aurait pas eu connaissance.

Un commissaire rappelle en effet que la commission des finances a découvert récemment, lors d'une audition du CFI, que ce dernier avait mené un certain nombre d'audits sans que le Conseil municipal en ait été informé. Il ajoute qu'il est nécessaire d'être honnête: politiquement, les jeux sont déjà faits et une éventuelle audition de l'IDHEAP ne changera rien à la position adoptée par les différents groupes. Il propose donc d'amender la motion M-1260 en y ajoutant une demande de transmission de tous les audits réalisés ces dernières années.

Une commissaire demande à ce que la liste fournie par le Conseil administratif soit accompagnée d'un commentaire relatif à ce que les différentes analyses ont apporté en termes de politiques publiques.

Une commissaire déclare que l'audition de l'IDHEAP ne vise certes pas à convaincre qui que ce soit au sein de la commission des finances, mais de permettre à cette dernière de ne pas confondre les termes utilisés et de clarifier certains éléments qui lui paraissent très importants dans ce débat.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

Un commissaire rétorque que cet argument démontre bien que cette éventuelle audition de l'IDHEAP est inutile, puisqu'elle ne vise pas à se prononcer sur le bien-fondé de la motion M-1260 mais simplement à en apprendre davantage.

La commissaire répète qu'il y a des problèmes de définitions de certains termes contenus dans la motion M-1260.

Un commissaire demande si le texte de l'intervention de M<sup>me</sup> Papazian est disponible quelque part.

La commissaire répond qu'il existe un lien audio de la conférence sur le site de la Coordination des Villes de Suisse romande.

Un commissaire estime que ce serait au Conseil administratif d'être auditionné.

La présidente constate qu'il ressort des discussions un consensus sur la question de la liste des analyses internes et externes des politiques publiques de la VdG. Elle demande néanmoins jusqu'à quand cette liste doit remonter, en rappelant que quelqu'un a proposé l'année 2007.

Une commissaire propose de s'arrêter à l'année 2015.

Un autre commissaire propose de couper la poire en deux en remontant jusqu'à 2011.

Un troisième commissaire se souvient qu'au début de l'année 2007 avait eu lieu le fameux audit «Chrysalide». Il estime qu'il serait donc intéressant de remonter jusque-là.

### *Votes*

Le principe de demander une liste de toutes les évaluations, analyses et audits, portant sur les politiques publiques de la VdG depuis 2007 (accompagnée d'un commentaire sur les effets de ces évaluations) est accepté par 12 oui (2 EàG, 1 Ve, 2 S, 2 MCG, 2 PDC, 3 PLR) contre 2 non (S) et 1 abstention (UDC).

La demande au Conseil administratif d'une liste de toutes les évaluations, analyses et audits, portant sur les politiques publiques de la VdG depuis 2007 (accompagnée d'un commentaire sur les effets de ces évaluations) est acceptée à l'unanimité des membres de la commission des finances, soit par 15 oui (2 EàG, 1 Ve, 4 S, 2 MCG, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC).

La présidente demande si les commissaires souhaitent procéder à des auditions, en parallèle à cette demande.

Un commissaire propose de voter les éventuelles auditions mais de préciser qu'elles auront lieu aux mois de septembre ou d'octobre prochains.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Un commissaire propose de reporter le vote sur les auditions, afin d'attendre la transmission de la liste qui sera demandée au Conseil administratif.

Le report du vote relatif aux auditions dans le cadre de la M-1260 est accepté à l'unanimité des membres de la commission des finances, soit par 15 oui (2 EàG, 1 Ve, 4 S, 2 MCG, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC).

### Séance du 29 janvier 2019

Un commissaire suggère que quelqu'un du Conseil administratif soit auditionné.

Un commissaire dit que cette motion demande une évaluation des prestations fournies par la Ville de Genève et relève que beaucoup de choses ont déjà été dites. Il ne pense pas qu'il soit nécessaire d'auditionner M<sup>me</sup> Salerno là-dessus. Cette motion peut être votée ce soir et envoyée en plénière.

Un commissaire considère que c'est au Conseil administratif de faire le travail de préparation, une motion c'est de demander un rapport ou une mesure, alors soit le Conseil administratif fait une proposition, soit un rapport, et il dit ce qu'il en est.

Un commissaire explique que l'analyse peut être difficilement faite d'autant qu'une ville comme Genève n'est pas comparable à une ville comme Zurich. Finalement, les analyses doivent être plutôt politiques, avec des personnes qui les défendent ou pas, et *in fine* c'est le peuple qui juge. Alors que comparer les villes est un travail démentiel qui ne va rien apporter. Ici, on est dans le flou et le vague pour évaluer si la politique du Conseil administratif est bonne. Pour lui, il n'est pas nécessaire d'avoir des auditions en plus, et pas nécessaire de voter cette motion qui ne sert à rien.

Une commissaire pense qu'il faut dépolitiser le débat. Il faudra s'interroger sur les prestations qu'on délivre, de manière neutre, pas d'un point de vue politique mais sur un point d'efficacité et de besoins. Ensuite, ces éléments peuvent nourrir la réflexion politique. Il faut au contraire mener ce genre d'exercice et voter cette motion.

Pour un commissaire, c'est l'occasion d'aller de l'avant, en laissant ouvert au Conseil administratif le choix de la politique de contrôle ou de benchmarker. Même si malheureusement, il y a des benchmarks qui sont sortis de leur contexte. Il donne l'exemple du Grand Théâtre de Genève (GTG), dont le taux de couverture n'est même pas de 20%, alors qu'à Zurich, en termes de frais couverts par les spectateurs, il est de 40%. Ce genre d'étude permettrait de comprendre pourquoi ces chiffres ne sont pas comparables, il y a des différences et cela permettrait de

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

les comprendre. Il faut donc laisser ouvert et ne pas aller au-delà dans les travaux sur cette motion.

Une commissaire dit que mesurer l'efficacité est déjà poser un regard politique. Et les regards de gauche et de droite ne sont pas les mêmes. Dans le cas du GTG, au lieu d'aborder le taux de couverture, il serait plus intéressant de faire un audit de gouvernance. Alors que contrôler les dépenses et dire lesquelles sont efficaces ou pas est une méthode qui ne veut rien dire et avec laquelle elle n'est pas d'accord. Elle ajoute qu'ils veulent se poser contre le projet de RFFA. Un commissaire répond qu'il n'y a pas que des avantages politiques, il y a aussi des éléments qualitatifs et quantitatifs qui peuvent être confortés. La commissaire lui répond en reprenant le cas du GTG. Elle constate qu'il coûte 72 millions de francs à Genève et si on met les moyens qui lui sont accordés, ils sont sans commune mesure avec ce qui est octroyé aux autres théâtres de la Ville de Genève. A droite, ils ont fait le choix qu'il y ait une inégalité de traitement dans le domaine culturel, c'est un choix politique. Pour la commissaire, à gauche, ils soutiennent qu'il faut une réallocation des moyens, car ils ne sont pas extensibles. Il est hors de question de renoncer à d'autres théâtres et à une diversité culturelle. Ces choix sont politiques et il n'y a pas besoin de faire du *benchmarking*. L'efficacité est un facteur subjectif et politique, et cette motion fait perdre du temps.

Un commissaire ne rejette pas les audits d'une politique publique, avec un objectif clair et défini, mais la motion elle-même, déjà dans les considérants. On n'a pas forcément la même notion de l'efficacité. Ici la finalité semble être de diminuer les budgets de la Ville de Genève. Cette motion est un fourre-tout et ne va pas mener bien loin. En revanche, s'il y a un audit précis sur une politique précise, on peut parler.

Une commissaire va dans le sens de M. Gomez. Car ne serait-ce que comparer le canton de Genève et le canton de Vaud est difficile: que ce soit la culture, l'enseignement, le social, le sport, rien ne fonctionne de la même manière.

Un commissaire dit qu'il ne faut pas se focaliser sur le benchmark avec d'autres communes. Il prend le cas de la FONDETEC, pour laquelle il serait bien de savoir quelle est la finalité de chaque franc et quelle est la pérennité de chaque emploi. L'idée est de comprendre pour quelle politique est utilisé chaque franc et quels sont les résultats.

Un commissaire pense qu'il serait utile, ne serait-ce que par respect, d'entendre un représentant du Conseil administratif qui donne son avis, afin de comprendre si c'est faisable. Il faut avoir leur avis et passer par l'audition de M<sup>me</sup> Salerno avant de voter ce texte.

La présidente rappelle que M<sup>me</sup> Salerno vient le 12 février.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

Un commissaire demande si c'est M<sup>me</sup> Salerno ou plutôt le maire qui serait le membre du Conseil administratif le plus pertinent, vu que la motion concerne l'ensemble des prestations de la Ville de Genève.

La présidente met au vote l'audition d'un membre du Conseil administratif, qui est acceptée par 8 oui (2 EàG, 1 Ve, 4 S, 1 UDC) contre 6 non (2 MCG, 2 PDC, 2 PLR) et 1 abstention (PLR).

### **Séance du 12 février 2019**

*Audition de M<sup>me</sup> Sandrine Salerno, conseillère administrative*

M<sup>me</sup> Salerno ne comprend pas pourquoi la commission des finances veut l'interroger sur la M-1260, elle n'a pas grand-chose à dire, et précise qu'elle n'a pas traité le dossier.

#### *Questions des commissaires*

Une commissaire demande si elle sait ce que le Conseil administratif met en place, s'il y a une planification qui est faite. Mais si M<sup>me</sup> Salerno ne peut pas répondre, elle ne va pas pouvoir poser de question.

La présidente leur rappelle qu'ils avaient demandé l'audition de M<sup>me</sup> Salerno.

Une commissaire relève que M. Zuber leur a dit que la commission des finances pouvait demander les procès-verbaux de la Ville de Genève et aimerait recevoir ceux concernant ce sujet.

M<sup>me</sup> Salerno répond qu'il n'y a pas de procès-verbal du Conseil administratif sur ce point. La seule décision qu'il y a est un renvoi. Cela a été renvoyé aux départements 3 et 4.

Cette commissaire demande si chaque fois qu'un texte arrive, le Conseil administratif décide qu'il est renvoyé, quand et comment.

M<sup>me</sup> Salerno répond que ça dépend.

Cette même commissaire estime que si la commission des finances disposait de la liste de la délégation aux magistrats cela simplifierait le travail. Et cela faciliterait le travail du vote.

M<sup>me</sup> Salerno répond que ce n'est pas nécessaire car leurs textes ont souvent des destinataires évidents. Par exemple, si le texte aborde le budget, ce sera plutôt elle, mais si cela concerne l'espace public, ce sera M. Barazzone.

Cette commissaire demande si le Conseil administratif peut informer la commission des finances quand les textes sont renvoyés et à qui.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

M<sup>me</sup> Salerno constate que leur traitement prend parfois tellement de temps que cela tomberait à plat.

Un commissaire pense que certaines motions peuvent servir d'aiguillon. Pour ce qui est de la motion, les évaluations sont des objectifs politiques, on pourrait voir s'ils ont été accomplis ou pas. Quand M. Ricou a été auditionné, il s'est demandé si cela pourrait être plus centralisé, ils se sont posé la question de savoir à quoi le Conseil administratif réfléchissait quant à l'évaluation, et s'il avait quelque chose en préparation. Par exemple, quand une entité externe comme l'IDEAP fait une évaluation globale et place la Ville de Genève en tête de liste, est-ce que le Conseil administratif en tient compte.

M<sup>me</sup> Salerno répond qu'ils ne sont pas évalués que par l'IDEAP, mais aussi par les agences de notation. Et parfois il y a des évaluations ad hoc par politiques publiques. M<sup>me</sup> Salerno souligne qu'ils reçoivent les rapports.

Le commissaire demande si le Conseil administratif répond déjà à cette motion.

M<sup>me</sup> Salerno informe qu'aux comptes 2018, un nouveau format de brochure comptable va être proposé et ce sera intéressant de les entendre sur cette présentation.

Un commissaire dit à M<sup>me</sup> Salerno que la commission des finances aimerait avoir les textes complets des audits.

M<sup>me</sup> Salerno répond qu'ils ont reçu la liste.

Un commissaire dit qu'il y a une correspondance de M. Kanaan en date du 11 septembre 2018, concernant la M-1260, et il annexe une correspondance adressée à M. Burri à propos de la motion M-911. Ce commissaire constate qu'il devient difficile de jongler. Il demande ainsi les textes complets des audits.

M<sup>me</sup> Salerno dit à nouveau qu'ils ont la liste.

Le commissaire insiste à nouveau qu'ils veulent les textes.

M<sup>me</sup> Salerno répond qu'il faut poser la question à M. Kanaan, en précisant qu'ils ne sont pas destinataires de ces documents, sans compter que certains ne leur seront pas utiles comme les audits dans le domaine informatique.

Un commissaire demande si l'IDEAP se livre à d'autres analyses, notamment dans le domaine de l'évaluation des prestations dont parlent les motionnaires.

M<sup>me</sup> Salerno répond qu'évaluer l'ensemble des prestations publiques de la Ville serait énorme, tellement énorme que cela serait l'objet d'une demande de crédit exceptionnelle. Elle rappelle que l'étude d'Arthur Andersen avait coûté

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

plus de 3 millions de francs pour finir en classement vertical. De plus, il faudrait trouver une méthodologie pour comparer les données et des villes qui ne sont pas comparables. Une comparaison n'a de sens que sur la base d'un référentiel commun et objectivable. Or, il n'y a pas les mêmes bases légales, pas le même bassin de population, pas les mêmes risques. Par exemple, le SIS à Zurich ne fonctionne pas comme à Genève. Même un institut ne prendrait pas ce mandat.

Une commissaire évoque l'art. 6 al. 2 du règlement interne du CFI. Elle veut savoir si dans les procédures en début de législature quelque chose est préparé par le Conseil administratif pour le soumettre à la commission des finances en termes de gestion d'audit interne.

M<sup>me</sup> Salerno répond que la question n'est pas en lien avec la motion M-1260. Elle précise que le CFI ne fait pas de l'évaluation, cette discussion n'a pas de sens. Un audit n'est pas une évaluation des prestations. Il faut définir le champ. Là, rien n'est défini. Elle n'est pas la bonne personne pour débattre du sujet. M. Kanaan a fait de l'évaluation des politiques publiques, elle en a fait à l'Université et y a même consacré son Master. Mais là, on ne voit pas le sens et la direction. Il faut arrêter sur ce point.

Une commissaire dit que ces évaluations pourraient être faites par des cabinets externes.

M<sup>me</sup> Salerno suggère à nouveau de s'adresser à M. Kanaan et de lui transmettre une demande définie avec un objectif défini. Elle constate aussi que la commission des finances demande beaucoup mais n'assure pas forcément le suivi et cela ne motive pas.

### **Séance du 24 novembre 2021**

La présidente informe que cet objet date de 2017. La première audition a eu lieu en juin 2018. Il y a ensuite eu plusieurs séances en 2019, dont une audition de M<sup>me</sup> Sandrine Salerno qui ne se sentait pas concernée. Une audition de MM. Kanaan et Chrétien était prévue en mars 2019. Celle-ci n'a pas eu lieu. Cet objet n'a donc pas été traité depuis deux ans. Elle demande si la commission souhaite maintenir cette audition – sachant que le travail de M. Chrétien a évolué et que beaucoup d'éléments ont été développés.

Une commissaire rappelle que le Conseil administratif n'est plus le même. Les magistrats ont changé et ont probablement introduit d'autres règles. Elle propose donc d'auditionner M. Alfonso Gomez. Une fois que la commission des finances aura auditionné M. Gomez, les commissaires pourront décider s'ils souhaitent maintenir l'audition de MM. Kanaan et Chrétien. La commission approuve cette proposition.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

La présidente passe au vote de l'audition de M. Alfonso Gomez, ce qui est accepté à l'unanimité.

### **Séance du 22 février 2022**

*Audition de M. Alfonso Gomez, conseiller administratif en charge du département des finances, de l'environnement et du logement*

La présidente rappelle que l'audition des motionnaires a eu lieu en juin 2018, puis il avait été décidé d'auditionner un conseiller administratif en 2019. L'audition de M<sup>me</sup> Salerno n'était pas très développée et celle de M. Kanaan n'a jamais eu lieu. Pour finir, la commission a voté l'audition de M. Gomez.

M. Gomez rappelle que le rôle des conseillers municipaux est de remettre en cause pendant les commissions l'efficacité et l'efficience de l'administration. L'administration évolue, elle met en place de nouveaux projets, pas forcément avec de nouvelles ressources, elle fait face à de nouvelles urgences, comme l'urgence climatique, le développement d'un autre type de mobilité, la rénovation des bâtiments. Elle s'adapte aux budgets. Les villes et entités publiques dont le Canton et la Confédération ont su de manière exemplaire faire face à ces moments critiques et difficiles. Le PDC menait régulièrement des demandes d'audits. Plusieurs audits ont été faits et sont encore faits régulièrement. Il mentionne les rapports de contrôle du CFI. Ces audits sont satisfaisants. Il y a parfois des améliorations à faire, comme pour les audits du Service culturel, de la GIM, de la Fondation pour le logement social. D'une façon générale, la Ville est relativement bien gérée et l'administration est suffisamment efficace et efficiente. Cela reste subjectif.

Un considérant demande que les charges de l'administration soient maîtrisées. M. Gomez rappelle que Genève connaît une certaine croissance. Effectivement, la Ville possède la densité la plus forte de Suisse et développe constamment des nouvelles politiques sur le logement social, l'aide aux sans-abris, etc. Lorsque la Ville rencontre des situations extrêmes et difficiles, une majorité du Conseil municipal fait de son possible pour aider. Ces charges semblent maîtrisées pour le Conseil administratif, elles suivent l'évolution de la croissance et des recettes de la Ville. L'augmentation de la population engendre un certain nombre de recettes supplémentaires.

Le deuxième considérant laisse supposer que la situation est hors de contrôle. Il faut rester attentif. Le déficit était de 59 millions de francs. M. Gomez insiste régulièrement sur le retour à l'équilibre et sur la maîtrise du déficit du budget de fonctionnement. Cet exercice est entamé et doit absolument être mené à son objectif. La commission des finances, le Conseil municipal et le Conseil administratif doivent y rester attentifs. Ce dernier interroge régulièrement l'opérationnel et le Municipal interroge régulièrement l'exécutif. C'est le rôle de la commission

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

des finances de vérifier que l'efficacité de l'administration soit optimale. Il est important de prendre en compte les plans d'audit et les réalisations du CFI et de la CdC. Les contrôles interne et de gestion ont été renforcés depuis la dernière législature. Il ne faut pas que la Ville opère trop de contrôles, mais elle doit effectivement éviter certains dérapages pour maintenir sa réputation. Les *benchmarking* sont réalisés *de facto* par les associations et par des organismes externes. Le Conseil administratif mène chaque année une lecture attentive des rapports, notamment le rapport annuel réalisé par l'Université de Lausanne dans lequel ils évaluent les politiques financières des villes suisses et des cantons.

Il rappelle que le déficit de 50 millions de francs de l'année dernière a été provoqué par la baisse de la valeur de l'actif de la Banque Cantonale de Genève (BCGE), entre autres. Le prix des actions BCGE a légèrement augmenté entre le 31 décembre 2020 et le 31 décembre 2021. Les actifs seront donc plus intéressants. La Ville peut s'appuyer sur d'autres instruments tels que l'Union des villes suisses ou la Conférence des directrices et directeurs de finance des villes qui permettent ces comparaisons. Il conclut que la motion n'est pas indispensable car la tâche qu'elle demande est exécutée de manière permanente par la Ville. La question de l'Hôtel Métropole devrait être réglée d'ici à l'année prochaine. Des audits des associations sont régulièrement effectués. Depuis son arrivée, M. Gomez porte une attention particulière aux subventions que la Ville accorde au département 1 et à l'Agenda 21. Les services étudient si un éventuel retour est dû puisque le règlement prévoit que si l'association détient des fonds propres trop importants par rapport à la subvention (en tenant compte des trois mois de salaire), une partie de l'argent doit revenir à la Ville. Ce contrôle s'effectue et les équipes ont été renforcées. Ces exercices sont faits de manière continue.

La présidente rappelle que les motionnaires souhaitent que des évaluations externes de la Ville soient réalisées afin que chaque contrôle ne se fasse pas à l'interne. Elle rappelle que la CdC joue ce rôle. Elle demande s'il serait envisageable et utile d'effectuer une évaluation de l'administration par un organisme externe.

M. Gomez répond que cela a déjà été fait. Le CFI a été renforcé ces dernières années et il est généreusement doté. C'est possible de faire appel à des auditeurs externes. La CdC intervient régulièrement.

Il rappelle que l'exercice de la centralisation des fonctions comptables et de la dématérialisation des factures permettra de traiter plus rapidement les demandes des fournisseurs et d'être plus efficient. Ce projet va de l'avant et nous permet de mieux harmoniser les pratiques, de supprimer des flux de papier et d'avoir une autre qualité de travail. Le CFI avait fait des remarques sur ces facturations et ces processus devraient donc permettre d'y répondre. Il y a aussi la centralisation de la fonction achat qui se renforce à tel point que des entités externes souhaitent

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

que la Ville intervienne comme centrale d'achat. Malgré leur sortie, les SIS souhaitent également garder la Ville comme fonction achat. Le nouvel ERP SAP se fortifie également. Le Conseil administratif souhaite avancer sur la numérisation des dossiers des locataires de la GIM par exemple ou sur la taxe professionnelle. L'objectif est de rendre le travail encore plus efficient qu'il ne l'est actuellement.

Une commissaire demande si la Ville est intéressée d'évaluer sa gestion de l'administration en prenant en compte de nouveaux critères d'évaluation qui ne soient uniquement liés à l'efficacité et l'efficience, par exemple celui du bonheur des citoyens et des employés.

M. Gomez répond par l'affirmative. C'est déjà le cas, mais ce n'est pas effectué dans tous les domaines. C'est une bonne idée. Il donne l'exemple des budgets sensibles au genre et au climat. Cela nécessite tout de même des ressources supplémentaires. La Ville s'efforce d'améliorer la qualité du travail et donc l'efficience et le bonheur des employés. La Ville est d'ailleurs ouverte à faire évaluer le bonheur et le bien-être de ses employés au travail. Ainsi, il souhaite créer des conditions pour que cela se passe bien.

Un commissaire admet que des contrôles sont effectués mais la commission des finances n'a pas accès aux données. De plus, la motion demande une analyse de l'ensemble de l'administration, et pas uniquement des analyses ponctuelles. Il comprend que la Ville fait déjà plusieurs contrôles mais ils ne sont pas toujours suffisants, même s'il ne faut pas qu'il y ait trop de contrôles. Il serait judicieux de contrôler l'utilité de certaines prestations.

M. Gomez dit qu'il n'approuve pas réellement cette évaluation externe. Il faut trouver un accord sur une définition concernant la politique publique et les prestations. Il donne l'exemple de la politique publique de la GIM. Il se questionne sur une manière de la comparer pertinente. Il rappelle qu'il s'agit de décision politique sur le moyen de délivrer le logement social avec les biens de la Ville. Être d'accord ou non avec le choix de politique publique est subjectif.

Un commissaire déclare qu'il faut analyser si la politique choisie est menée de manière efficace. On ne veut pas analyser la politique.

M. Gomez répond que cela se fait déjà. On peut constater que la politique est efficace puisque l'on a actuellement 300 appartements disponibles par année et 3500 demandes annuelles. Il demande si pour la police municipale il faudrait analyser le nombre d'amendes données. Il remarque que les commissaires n'ont pas trouvé d'accord sur la définition. Il donne l'exemple du nombre de places de parking en Ville par habitant. Genève détient le record de Suisse. Il n'est pas sûr que le fait de passer par un auditeur global permettra d'analyser que toutes les prestations de la Ville sont utiles. Il s'agit de politique publique et c'est au Conseil municipal de l'étudier. Puis, le peuple la vote tous les cinq ans.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Ce commissaire est d'avis qu'un organisme externe doit être mandaté pour effectuer un audit des prestations de la Ville.

M. Gomez ne partage pas l'avis du commissaire. C'est une question de politique publique. L'efficacité de la mesure se contrôle et ces audits sont régulièrement effectués par le CFI. Il n'est pas contre s'il y a nécessité, si on estime qu'une politique publique n'est pas efficiente. Il faut trouver un accord sur les critères.

Un commissaire est d'avis que la spiritualité est un critère aussi important que celui du bonheur. Selon lui, le conseiller administratif met en avant une problématique qui n'a pas lieu d'être. La motion demande un benchmarking réalisé par une entité externe. Il mentionne un article du *Temps* qui confirme que Genève a une grande dette par habitant, la ville se situe juste après Bâle. Il demande pour quelle raison M. Gomez est contre un benchmarking qui permettrait d'expliquer les raisons qui font que les prix sont aussi hauts à Genève. Il rappelle qu'à Zurich les coûts sont moindres par rapport à Genève. Cela apporterait une vision externe.

M. Gomez rappelle qu'il y a 532 000 d'habitants à Zurich, donc environ le double de Genève. Le budget de la Ville de Zurich s'élève à 7 milliards de francs. Les prestations ne sont pas les mêmes, on ne peut pas comparer les deux villes. La Ville de Lausanne a moins d'habitants et pourtant elle possède un budget plus important. Les prestations et responsabilités ne sont pas les mêmes. Les audits externes sont régulièrement faits par le CFI. Le Conseil administratif est ouvert. Il n'est pas contre une évaluation externe mais il faut se mettre d'accord sur les critères et sur ce que l'on veut évaluer.

Une commissaire admet qu'il est difficile d'évaluer une politique publique à l'externe qui peut changer tous les cinq ans. De plus, l'institut doit être neutre. Elle s'interroge sur le choix d'un institut qui garantirait une neutralité d'évaluation par rapport aux critères. Si la motion est votée, il faudra trouver une institution neutre qui effectuerait l'analyse d'une politique et d'un Conseil administratif qui a une certaine couleur. Elle rappelle qu'en 1996 le Canton a fait une analyse de sa politique publique. Celle-ci a engendré des millions de francs et s'est révélée être inutile. Elle demande combien coûterait une évaluation de la sorte à la Ville. Elle rappelle que ce benchmarking est censé permettre de rapporter de l'argent à terme.

M. Gomez dit qu'il faut compter entre 1,5 et 2 millions de francs.

La présidente comprend que l'on peut faire une évaluation de certains services ou de prestations. En revanche, elle doute que l'on puisse effectuer une évaluation de l'ensemble de l'administration. Elle souhaiterait connaître un exemple d'une autre Ville qui aurait lancé une démarche de la sorte.

M. Gomez répond que l'on peut effectivement mener une évaluation sectorielle avec des objectifs précis. Il serait difficile d'estimer une telle évaluation

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

sur la Ville dans son entier. Il rappelle que Genève a un important rôle dans le domaine de la culture par rapport à d'autres villes suisses.

### Séance du 2 mars 2022

#### *Discussion et prises de position*

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois propose de continuer les auditions. La question de base est de voir si les prestations délivrées par la Ville sont toujours pertinentes et délivrées de la manière la plus efficace possible. Ce sujet n'a pas avancé. Il a été question de cette analyse globale de l'Etat d'Arthur Andersen qui n'a rien donné. Ce qui l'intéresse, ce n'est pas de le faire pour le faire mais de savoir si c'est vraiment pertinent de le faire. Il trouverait intéressant d'auditionner l'IDHEAP et de le lui demander. S'ils disent qu'une analyse globale n'est pas efficace et qu'il vaudrait mieux faire des analyses ponctuelles sur une prestation, un service ou un département complet, il peut l'entendre.

Un commissaire socialiste reprend une réponse de M. Gomez qui disait qu'effectivement, la Ville peut mener une évaluation sectorielle avec des objectifs précis. Il serait difficile d'évaluer une telle évaluation sur la Ville dans son entier. Il rappelle que Genève a un rôle important dans le domaine de la culture par rapport à d'autres villes suisses. Il considère que cet objet peut être voté ce soir.

Un commissaire Vert considère qu'au fur et à mesure des discussions, il est clair qu'une partie de la commission des finances veut absolument avoir un audit externe pour avoir une chance d'obtenir un audit à charge. Ces audits coûtent beaucoup d'argent. La commission des finances a fait le tour de la question et les positions sont claires, sur la nécessité d'avoir un audit externe, et sur le fait de savoir si les outils à disposition en interne sont suffisants. Pour les Verts, il n'y a pas lieu d'auditionner l'IDHEAP ni d'autres instances pour avoir un audit à charge et chercher la petite bête. La Ville a largement de quoi faire, entre les outils au sein de la Ville, la Cour des comptes et le reste. Il propose de simplement passer au vote.

Une commissaire libéral-radical pense qu'il est essentiel d'interroger des spécialistes du domaine pour savoir si c'est pertinent ou pas de procéder à cette analyse, ce qui n'a pas de coût, puisqu'ils vont simplement être auditionnés. Cela ne peut qu'améliorer le travail de la commission. Il est évident que pour le magistrat ce n'est pas nécessaire, mais personne ici n'est spécialiste. Elle demande de pouvoir entendre l'IDHEAP pour qu'ils puissent répondre de manière professionnelle et précise. Une autre commissaire est d'accord avec ces propos: un bon politicien n'est pas celui qui dit qu'il n'y a pas de problème mais celui qui dit qu'il ne sait pas. Personne ne peut savoir sans prendre la peine d'au moins les auditionner pour entendre leur avis. C'est bien facile de dire qu'il n'y a pas

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

de problème quand on est magistrat, mais l'ancien le disait également. La Cour des comptes n'est pas un organe spécialiste de ces questions. Ce serait un audit à charge uniquement s'il s'avère que quelque chose est caché sous le tapis. Elle a envie d'en savoir plus, et d'avoir une fois pour toutes un portrait de la situation pour avancer plus sereinement dans les décisions à prendre. Il ne faut pas oublier que le Conseil municipal vote chaque année 1,2 milliard, et une partie de cet argent est votée à l'aveugle.

La présidente considère que dans les auditions faites à ce sujet, il y a suffisamment d'informations pour statuer sur cet objet. Les possibilités d'analyses par le Contrôle financier interne (CFI) ont été largement augmentées, et il fait tout un travail dans les différents services avec des recommandations qui n'ont pas uniquement un aspect financier. Il y a la possibilité de la Cour des comptes, soit par un appel externe, soit qu'ils s'autosaisissent. Il est également possible de demander une évaluation externe, ce qui s'est fait pour différents services. Avec le travail fait par cet objet, elle est arrivée à la conclusion qu'auditionner l'ensemble de la Ville n'est pas faisable car il y a des choix politiques. On ne peut pas analyser les cinq départements en même temps ainsi que toutes les prestations. Par rapport à cela, elle trouve qu'une évaluation externe est effectivement utile dans certaines situations mais pas sur l'ensemble de la Ville.

Un commissaire Vert explique qu'il sera assez difficile de faire un benchmarking de la Ville, en ce sens qu'elle est assez unique par sa taille, son organisation fonctionnelle, son cadre politique et institutionnel et ses responsabilités. Il est possible de le faire sur un sujet particulier comme l'alimentation, mais le faire sur la globalité lui paraît assez utopique. Il y a un autre sujet qui est celui des prestations. Il y a eu des améliorations depuis 2016, avec un audit interne qui s'améliore. Il y a aussi la Cour des comptes qui fait des audits externes. La Ville s'est améliorée avec les problèmes de gouvernance qu'il y avait un peu partout. La dernière chose à noter, c'est que comme l'a rappelé M. Gomez, ils passent leur temps à réévaluer et replanifier, de manière presque trimestrielle. Ils doivent voir l'état de leurs dépenses pour pouvoir les réaliser. C'est une ville qui fonctionne, preuve en est qu'à la fin de l'année au niveau des déficits, on se bat pour 5 ou 10 millions de francs sur un budget de 1,2 milliard. Pour les Verts, il paraît assez clair que ce n'est pas nécessaire; à titre personnel, il trouverait intéressant d'entendre l'IDHEAP, mais même en les auditionnant, cela ne changera pas sa position.

Le commissaire du Mouvement citoyens genevois explique qu'il a ouvert la porte pour savoir si ce type d'analyse est pertinent. Personne n'a été entendu à part l'ancienne et l'actuel conseiller administratif. Donc il n'y a eu qu'un son de cloche. Il faudrait avoir au moins un avis autre, d'autant plus qu'ils ne sont pas du Canton, ce qui permettrait d'être tranquille du point de vue de l'objectivité. La moindre des choses serait au moins de faire cette audition et de décider ensuite.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Un commissaire démocrate-chrétien trouve dommage de ne pas remettre cette motion dans le contexte de 2016, où il y avait une majorité de droite. C'est une évaluation des prestations délivrées par la Ville au public. Cela se différencie des audits internes et des questions légales faites par le CFI. On demande à la Cour des comptes d'intervenir lorsque l'on suspecte que certains services dysfonctionnent, mais il s'agit ici des prestations au public. Dans les considérants, il est question de la dette. Telle qu'il la comprend, c'est l'idée de mieux investir sur ce que l'on veut offrir à la population genevoise. Ce n'est pas un audit interne critique mais une évaluation des prestations fournies par la Ville. Cela peut être fait sous la forme d'un questionnaire ou d'un sondage auprès du public. Cela peut concerner la Gérance immobilière municipale (GIM), les seniors, etc. et c'est une évaluation pertinente à faire à tout moment. Il est clair que le nouveau magistrat n'est pas motivé, car il a sa politique qu'il veut poursuivre.

Une commissaire Verte explique que depuis un certain nombre d'années, une grande partie des prestations publiques de la Ville ont eu des évaluations externes suite à différentes demandes liées à différents problèmes ou questionnements, du fait qu'il y a des demandes d'auditions externes, notamment dans le DCSS. Les prestations publiques auprès du public ont toutes dû y passer. Genève est une collectivité publique. Si l'on veut voir comment fonctionne la politique publique par rapport à ses prestations, il est également nécessaire de voir comment cela se passe à l'interne au niveau de l'organisation. Donc pour la Ville de Genève, cela concerne l'ensemble des prestations publiques de ses départements. Cet argument ne va pas. On est sur des politiques publiques, donc cela concerne les magistrats puisque l'on analyse des choix politiques. Si l'on prend l'allocation de rentrée scolaire, on peut considérer que c'est trop ou pas assez selon l'orientation politique. Le commissaire du Mouvement citoyens genevois répond que la question est de se faire une opinion en auditionnant l'IDHEAP, car évidemment que les magistrats vont dire que ce n'est pas nécessaire.

L'Union démocratique du centre considère qu'il y a un malentendu. Il ne s'opposera pas à une audition de l'IDHEAP, mais si l'on prend le Canton, celui-ci doit délivrer des prestations qui sont dans la loi, que ce soit en matière de santé, d'éducation, de police, de justice. Donc au niveau du Canton, on évalue la mise en application des lois, leur efficacité et leur efficience. Au niveau municipal, à part la levée des ordures et les pompiers, rien n'est indispensable. Il considère que tout ce qui est fait est du superflu, et il rejoint la commissaire verte sur ce point, puisque finalement tout relève de décisions politiques et pas dans une mission imposée à la Ville par une loi cantonale ou fédérale. Il n'y a rien d'indispensable à part la Voirie. Il y a une habitude du Parti démocrate-chrétien de cacher leurs décisions politiques derrière des rapports qui ne riment à rien puisque tout est politique dans les activités de la Ville de Genève.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Une commissaire libérale-radical explique qu'il y a de belles prestations en Ville de Genève, et loin d'elle l'envie de cracher dessus ou de dire qu'elles sont inutiles. Pour l'allocation de rentrée scolaire, on doit avoir un critère précis de ce qui est une prestation utile à la population et de ce qui est un caprice à visée électorale d'une conseillère administrative. Pour rappel, cette allocation a vu le jour parce qu'il y a eu 600 000 francs de non-dépensés dans un département, la Constitution ayant changé. S'il y a effectivement une évaluation des prestations, il s'agit de dire ce qui fait qu'une prestation est bonne et utile, et à partir de là on peut avoir une grille de lecture à laquelle passer quelques prestations, et elle assure que l'allocation de rentrée scolaire passera à la trappe. Un commissaire socialiste précise que ce n'est pas la nouvelle magistrate qui a fait l'allocation dans un but électoral. M<sup>me</sup> Alder a essayé de le faire mais elle n'avait pas une majorité pour faire passer ce projet.

La présidente peut reconnaître l'utilité d'évaluer telle ou telle prestation, ou celles de tel ou tel service. En revanche, pour évaluer le tout pêle-mêle, il n'y a pas besoin d'un spécialiste pour se prononcer. Mais elle est en faveur d'avoir un regard externe sur telle ou telle prestation. Cette motion ne propose pas cela mais quelque chose d'énorme.

La présidente passe au vote de l'audition de l'IDHEAP, qui est refusée par 8 non (4 S, 3 Ve, 1 EàG) contre 7 oui (3 PLR, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC).

La présidente passe au vote de la motion M-1260, qui est refusée par 9 non (4 S, 3 Ve, 1 EàG, 1 UDC) contre 6 oui (3 PLR, 2 PDC, 1 MCG).

M<sup>me</sup> Richard annonce un rapport de minorité pour le Parti libéral-radical.

29 mars 2022

## **B. Rapport de minorité de M<sup>me</sup> Patricia Richard.**

Suite à six séances en commission des finances, la majorité de gauche a décidé de refuser ce texte, malgré une demande d'un motionnaire de voter l'audition de l'IDHEAP.

La question de base est de voir si les prestations délivrées par la Ville sont toujours pertinentes et délivrées de la manière la plus efficiente possible.

Ce sujet n'a pas avancé. Il a été question de cette analyse globale de l'Etat d'Arthur Andersen qui n'a rien donné.

Cette analyse devrait être la base de la politique de la Ville de Genève.

Il aurait été intéressant d'auditionner l'IDHEAP et de le leur demander.

S'ils disent qu'une analyse globale n'est pas efficace et qu'il vaudrait mieux faire des analyses ponctuelles sur une prestation, un service ou un département complet, nous pouvons l'entendre.

Il ne s'agirait pas d'un audit externe, mais bien d'une analyse des prestations délivrées, par rapport au besoin des Genevois.

Selon certains, la Ville a largement de quoi faire, entre les outils au sein de la Ville, la Cour des comptes (CdC) et le reste.

Mais nous maintenons notre position et proposition, aucun des organes nommés ne fait d'analyse sur prestations.

C'est essentiel d'interroger des spécialistes du domaine pour savoir si c'est pertinent ou pas de procéder à cette analyse, ce qui n'a pas de coût, puisqu'ils vont simplement être auditionnés. Cela ne peut qu'améliorer le travail de la commission. Il est évident que pour le magistrat ce n'est pas nécessaire, mais aucun de nous n'est spécialiste. Un bon politicien n'est pas celui qui dit qu'il n'y a pas de problème mais celui qui dit qu'il ne sait pas.

Personne ne peut savoir sans prendre la peine d'auditionner les spécialistes pour entendre leur avis.

C'est bien facile de dire qu'il n'y a pas de problème quand on est magistrat, mais les anciens le disaient également.

La CdC n'est pas un organe spécialiste de ces questions.

Ce serait un audit à charge uniquement s'il s'avère que quelque chose est caché sous le tapis.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Il ne faut pas oublier que le Conseil municipal vote chaque année 1,2 milliard de francs, et une partie de cet argent est voté à l'aveugle.

On ne peut pas analyser les cinq départements en même temps ainsi que toutes les prestations.

On est sur des politiques publiques, donc cela concerne les magistrats puisque l'on analyse des choix politiques. Si l'on prend l'allocation de rentrée scolaire, on peut considérer que c'est trop ou pas assez selon l'orientation politique.

Pour rappel, cette allocation a vu le jour parce qu'il y a eu 600 000 francs de non-dépensés dans un département parce que la Constitution a changé.

S'il y a effectivement une évaluation des prestations, il s'agit de dire ce qui fait qu'une prestation est bonne et utile, et à partir de là on peut avoir une grille de lecture à laquelle passer quelques prestations, et que l'allocation de rentrée scolaire passera à la trappe.

Et ce n'est là qu'un seul exemple de 750 000 francs sur 1,2 milliard de francs.

Les citoyens ont le droit d'évaluer les prestations que la Ville fournit, le Parti libéral-radical souhaite une transparence avec les signataires.

La gauche souhaite garder l'opacité.

Que dire de plus sauf d'appeler les électeurs à mieux voter...

—\*\*\*—

**M<sup>me</sup> Brigitte Studer, présidente de la commission des finances** (EàG).  
Chères et chers collègues, cette motion a été déposée par le Centre en 2016. Elle a été traitée à trois reprises lors de la dernière législature et à trois reprises également sous ma présidence lors de l'actuelle législature. Elle demande au Conseil administratif de mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques. Elle souhaite aussi y inclure un *benchmarking* (*ndlr: étalonnage ou comparaison*) avec d'autres collectivités publiques en Suisse.

Pour les motionnaires, il s'agit de s'assurer, en se basant sur des critères d'efficacité et d'efficience, que les politiques publiques sont en adéquation avec les objectifs fixés et que l'argent est judicieusement utilisé. Pour cela, il faudrait faire analyser l'ensemble des prestations délivrées par la Ville par l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP) ou un autre cabinet privé pour avoir un regard extérieur.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

Durant son audition, lors de la précédente législature, la conseillère administrative, M<sup>me</sup> Sandrine Salerno, ne comprenait pas pour quelle raison la commission des finances voulait l'entendre. Pour elle, évaluer l'ensemble des prestations publiques constituerait un effort énorme et demanderait un crédit vraiment exceptionnel. Elle avait aussi rappelé que l'étude du cabinet Arthur Andersen, menée au niveau du Canton, avait coûté à l'époque de sa réalisation (*ndlr: à la fin des années 1990*) plus de 3 millions de francs et avait fini par être classée.

La nouvelle commission des finances, deux ans après ce premier traitement, a repris ce projet de motion et souhaité entendre le magistrat, M. Alfonso Gomez. Celui-ci a souligné que la Ville est en constante évolution, autant pour les prestations qu'en termes de population, avec des charges nouvelles mais aussi avec des recettes supplémentaires.

Il a rappelé que toute une série de changements avaient été effectués au niveau interne, notamment avec le développement du Contrôle financier (CFI), qui n'est plus soumis hiérarchiquement au Conseil administratif. On a aussi centralisé les fonctions comptables et dématérialisé les factures, ce qui permet une plus grande cohérence entre les différents services et départements et une plus grande rapidité. M. Gomez a aussi indiqué que des approches du budget sensibles au genre et au climat ont été introduites et permettent aujourd'hui une analyse plus fine. Par ailleurs, la Cour des comptes intervient régulièrement. C'est elle qui a le mandat d'évaluation des prestations publiques. Selon les services et les départements, des audits ciblés sont demandés et réalisés.

Quant à la comparaison entre deux villes, elle n'est pas aisée. Il faut prendre en compte les compétences des communes, différentes selon les cantons. La comparaison ne peut pas se faire juste au niveau quantitatif des prestations. J'interviendrai dans un second temps pour Ensemble à gauche.

**La présidente.** Nous avons reçu une motion d'ordre déposée par le Parti socialiste et Ensemble à gauche demandant le débat accéléré pour les objets traités selon l'article 95ter. (*Protestations. Brouhaha.*) Sans commentaire, vraiment... On a juste besoin du vote. (*Commentaires.*)

Mise aux voix, la motion d'ordre est acceptée par 33 oui contre 32 non (2 abstentions).

**La présidente.** Je continue donc, après cette prise de parole de notre... (*Brouhaha.*) Ok, je vous laisse trois secondes pour réagir à cet effet dramatique du débat accéléré. C'est bon? (*Le brouhaha se poursuit. La cloche retentit.*) On a poussé son petit coup de gueule? On peut avancer. Madame Brigitte Studer, merci

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

pour votre intervention. Je donne à présent la parole à la rapporteuse de minorité, étant donné que le rapporteur de majorité, M. Denis Ruyschaert, n'est plus là. Madame Patricia Richard, vous avez la parole.

**M<sup>me</sup> Patricia Richard, rapporteuse de minorité (PLR).** Merci, Madame la présidente. N'ayant pas beaucoup de voix ce soir, je ne vais pas faire très long. Lors de l'étude de ce texte, nous avons demandé à plusieurs reprises de pouvoir auditionner l'IDHEAP, parce que le but de ce texte était d'avoir un audit sur les prestations de la Ville par un organisme indépendant.

Il est trop facile de faire faire un audit par ses propres départements. Politiquement, cela ne joue absolument pas. De manière régulière, différents départements font la demande d'auditer telle ou telle prestation à la population. Ce que nous demandons, avec ce texte, c'est d'auditer une plus grande partie. Mais, visiblement, vous ne voulez pas cette transparence, puisque vous avez refusé ce texte qui propose d'auditer les prestations en lien avec les demandes, les besoins de la population et non par rapport à ce que vote la majorité politique. Après six séances de commission, vous avez refusé deux demandes d'auditions supplémentaires. Vous avez refusé d'auditionner l'IDHEAP et d'aller de l'avant sur une transparence accrue par rapport, comme je l'ai précisé, aux besoins des Genevois.

Le Parti libéral-radical ne souhaite pas avaliser votre refus. Il a donc déposé ce rapport de minorité, afin de dire clairement à la population que nous avons une majorité en Ville de Genève qui décide de voter un blanc-seing au Conseil administratif et à son budget. C'est son droit. Mais nous ne sommes pas d'accord et nous le disons. Nous voulions un audit externe pour plus de transparence par rapport aux demandes de la population, et non par rapport aux décisions de la majorité de ce plénum. Je vous remercie.

**La présidente.** Je donne à présent la parole aux membres du Conseil municipal et du Conseil administratif. Je vous rappelle que nous sommes en débat accéléré. On a encore le temps pour une ou deux prises de parole avant d'arrêter à 19 h. Madame Brigitte Studer, vous avez cinq minutes pour Ensemble à gauche.

**M<sup>me</sup> Brigitte Studer (EàG).** Merci, Madame la présidente. Ensemble à gauche ne soutiendra pas cette proposition pour les raisons suivantes. Cette motion donne l'idée qu'il existe une position neutre de spécialistes et ne tient pas compte du fait que les prestations proposées sont principalement le résultat de choix politiques, de priorités politiques. (*Remarque.*) Un exécutif a été élu pour réaliser un programme; on ne peut pas évaluer ses choix de manière objective.

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation de l'ensemble des prestations publiques

Deuxième raison: vouloir évaluer en même temps l'ensemble des prestations est à notre avis une démarche disproportionnée et extrêmement coûteuse qui, sans définition claire et précise, ne pourra pas aboutir à un résultat utile. (*Remarque.*)

Ensemble à gauche n'est pas opposé à des évaluations ciblées, avec un cadre et des objectifs bien définis, en fonction de questions que l'on se pose ou d'hypothèses à vérifier. Il y en a d'ailleurs eu de très utiles, comme l'étude sur le vécu des enfants lors des repas des cuisines scolaires ou l'étude quantifiant les besoins dans le domaine de l'hébergement d'urgence.

Il est aussi possible d'évaluer les résultats de telle ou telle approche: dans quelle mesure celle-ci permet-elle de réaliser l'objectif fixé? Mais il n'est pas possible de faire cela de manière générale, sans un cadre précis et défini. Ensemble à gauche vous invite donc à refuser ce projet de motion.

**La présidente.** Merci, Madame la conseillère municipale. Monsieur Jean-Luc von Arx, vous avez cinq minutes pour le Centre.

**M. Jean-Luc von Arx (LC).** C'est court. Bon.

**La présidente.** Si vous voulez prendre la parole après la pause... Vous avez cinq minutes.

*M. Jean-Luc von Arx.* Je vais prendre la parole, c'est plus simple. Mesdames les conseillères municipales et Messieurs les conseillers municipaux, cette motion s'appuie sur la notion d'évaluation. Vous savez que, dans toute prestation que la Ville fournit, il est absolument utile – en dehors des crédits au budget que nous votons – d'évaluer le travail que l'on fait. Cette motion veut que les prestations que nous délivrons soient le réel souci des autorités.

Je vais prendre quelques extraits de l'intervention du motionnaire de notre groupe, Lionel Ricou, qui avait présenté ce texte avec ses cosignataires du Parti libéral-radical et du Mouvement citoyens genevois. A l'époque, il avait rappelé que les évaluations en Ville de Genève étaient systématiquement le résultat de rapports de force ou le produit d'une crise. Généralement, on attend qu'une crise survienne, plutôt que de mener des évaluations. Avec les autres motionnaires, il estimait qu'il ne fallait pas attendre que ces crises éclatent pour que le Conseil municipal surveille et contrôle les prestations délivrées par l'administration. Il avait aussi rappelé qu'au début de la législature, on avait connu des situations

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

douloureuses voire conflictuelles, dans un contexte de clivages partisans que nous connaissons assez régulièrement.

Les motionnaires expliquaient aussi pourquoi il est important d'évaluer: il s'agit de s'assurer, en se basant sur des critères d'efficacité et d'efficience, que les politiques publiques, Mesdames et Messieurs, sont en adéquation avec les objectifs fixés. Il est hors de question de continuer des politiques sans savoir pourquoi elles existent. On doit vérifier que ces prestations répondent toujours à un besoin reconnu, que l'argent est judicieusement dépensé et que les processus de délivrance des prestations sont respectés, tout en gardant une vue d'ensemble, car évaluer, Mesdames et Messieurs, c'est garder une vue d'ensemble.

En outre, cela permettrait que les agents de ces politiques publiques – les fonctionnaires – ainsi que les subventionnés aient la parole. Lionel Ricou soulignait que cette motion représente l'occasion de mieux visibiliser la façon dont les ressources humaines sont gérées. Prenons l'exemple des bibliothèques municipales, où un système d'évaluation régulière aurait peut-être permis d'identifier assez tôt les sérieux problèmes qu'elles ont connus.

Quant au CFI, il ne réalise pas ces évaluations à la demande des conseillers municipaux. Il faut que la parole des conseillères et des conseillers municipaux puisse être entendue sur le fait d'évaluer plus spécifiquement certains départements à certains moments. On constate également que le CFI a un lien de dépendance avec sa hiérarchie et donc avec le Conseil administratif. Ainsi, faire appel à des organismes externes garantirait une plus grande indépendance.

Enfin, Lionel Ricou soulignait que mandater une institution telle que l'IDHEAP permettrait de procéder à un *benchmarking*, en comparant, en confrontant la situation de la Ville de Genève avec d'autres exemples et situations ailleurs en Suisse.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs, le Centre vous demande de soutenir cette motion et de la renvoyer au Conseil administratif. Je vous remercie beaucoup.

**La présidente.** Merci, Monsieur le conseiller municipal. Il n'y a plus de demandes de prise de parole; cela tombe bien. M. Alfonso Gomez va faire très court; on pourra donc voter cet objet avant la pause. Peut-être serez-vous libérés à 19 h 02, mais on devrait y arriver. Monsieur Gomez, vous avez la parole.

**M. Alfonso Gomez, conseiller administratif.** Merci, Madame la présidente. Je vais faire très court; il y a eu peu d'interventions. Je voudrais simplement rappeler le contexte dans lequel cette motion a été présentée. A l'époque, ce qu'on

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

appelle aujourd'hui la droite élargie était majoritaire. Elle remettait en cause systématiquement – c'est son droit, c'était son rôle – la politique du Conseil administratif. Dans ce sens, elle avait souhaité un contrôle systématique – quasiment systémique – du Conseil administratif, comme si celui-ci n'existait pas. Un certain nombre d'actions avaient d'ailleurs été menées; je rappelle que l'IDHEAP avait fait un audit des Unités d'action communautaire (UAC).

Aujourd'hui, ces audits continuent d'être réalisés régulièrement, soit par l'IDHEAP, soit par d'autres. J'en veux pour preuve, par exemple, l'étude réalisée récemment par M<sup>me</sup> Christina Kitsos sur les besoins en ressources pour le sans-abrisme. Je pourrais démultiplier le nombre d'exemples. Ainsi, mon collègue M. Sami Kanaan avait procédé – après le référendum budgétaire sur les coupes imposées par la droite élargie et refusées par le peuple – à un audit sur les fonds généraux de la culture, car certains disaient que les contrôles n'étaient pas bons. L'audit a engendré un gros travail au sein de l'administration – ils s'en souviennent encore aujourd'hui! Je ne dis pas que son résultat a été «circulez, y a rien à voir», mais vous vous rappelez certainement, Monsieur le conseiller municipal, que l'audit avait conclu que tout était en ordre.

Je ne dis pas qu'il ne faut pas de contrôle; bien sûr qu'il en faut, notamment sur les deniers que vous nous donnez lors du processus budgétaire; et je tiens, ici, évidemment, à vous en remercier. Mais vous savez très bien – c'est votre rôle et, en l'occurrence, vous l'exercez de façon systémique – interroger le Conseil administratif sur l'opérationnel. Et cela ne vient pas toujours ce côté-ci de l'hémicycle. (*Ndlr: M. Gomez s'adresse aux bancs de la droite.*) Parfois, cela vient de la majorité. C'est aussi leur rôle, et nous le leur demandons. A un moment donné, il s'agit – excusez-moi du terme, mais je n'en ai pas d'autre – de nous *challenger*, de poser des questions; c'est le rôle de l'ensemble du Conseil municipal.

Quant à la définition des besoins, ce n'est pas à un auditeur de les fixer. Qui définit aujourd'hui les priorités politiques? C'est nous, Conseil municipal, Conseil administratif. Il s'agit d'une tâche politique. Ensuite, c'est au peuple de dire, lors des scrutins, s'il est d'accord ou non avec les priorités fixées. Manifestement, si l'on regarde les résultats de ces dernières années, pour l'instant en tout cas, la conduite de cette tâche semble appréciée de l'ensemble des citoyennes et des citoyens. Je ne vais pas faire toute la liste...

**La présidente.** En effet, je vous le demanderais...

*M. Alfonso Gomez, conseiller administratif.* On pourrait discuter, en effet, de qui contrôle quoi. Que fait le CFI? Il ne fait pas seulement des audits, mais il interroge sur un certain nombre de prestations. On a aussi des boîtes à outils

Motion: faire mener une analyse indépendante d'évaluation  
de l'ensemble des prestations publiques

sur l'efficacité. On a nos discussions – pas toujours simples, ce n'est pas un secret – entre nous, collègues du Conseil administratif, au moment des arbitrages, lorsqu'il faut choisir la priorité politique, décider sur quoi on va mettre l'accent à un moment ou à un autre. Ce travail, Mesdames et Messieurs, est fait.

Pour vous dire le fond de ma pensée, notre rôle est de fournir des prestations publiques. Parfois, j'ai quand même une crainte: même si les contrôles sont nécessaires, faisons attention à ce que cette optique ne nous amène pas à contrôler les contrôleurs. A un moment donné, il y a le risque d'ajouter les couches et d'entraîner une paralysie – cela s'est vu – de l'administration. Ce serait dommageable, en particulier pour une administration municipale, dont le rôle est d'être en contact direct avec la population et de lui délivrer directement des prestations. Les ressources doivent être mises en priorité sur cela et c'est ce que nous essayons de faire. Ce qui ne veut pas dire que les contrôles ne sont pas nécessaires et que des ressources ne sont pas nécessaires pour faire fonctionner l'appareil.

En résumé, Mesdames et Messieurs, même si je ne développerai pas la question des charges, car on aura l'occasion d'y revenir au moment du budget, puisque vous parlez de l'IDHEAP, je vous invite à lire son dernier rapport, 2023, sur les Villes que j'ai moi-même lu avec beaucoup d'attention – ainsi je vous donne une arme pour la discussion budgétaire. J'entends souvent dans vos rangs des critiques sur l'augmentation des charges qui serait considérable en Ville de Genève. Vous verrez pourtant que, sur la décennie, nos charges par habitant ont nettement moins augmenté que celles du Canton et que la moyenne de l'ensemble des Villes de ce pays.

En conséquence, Mesdames et Messieurs, si je peux un peu comprendre ce qui a motivé, à un moment donné, cette motion, je pense très franchement qu'elle ne fait pas avancer nos discussions ou nos politiques ni même le contrôle de celles-ci. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

*Mis aux voix, le renvoi de la motion au Conseil administratif est refusé par 39 non contre 32 oui.*

3350

SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2024 (après-midi)  
Propositions des membres du Conseil municipal –  
Interpellations – Questions écrites

**7. Propositions des membres du Conseil municipal.**

Néant.

**8. Interpellations.**

Néant.

**9. Questions écrites.**

Néant.

**La présidente.** Je vous souhaite bon appétit et vous retrouve à 20 h 30.

Séance levée à 19 h 05.

## SOMMAIRE

1. Exhortation . . . . .	3250
2. Communications du Conseil administratif . . . . .	3250
3. Communications du bureau du Conseil municipal . . . . .	3250
4. Pétitions. . . . .	3251
5. Rapports de majorité et de minorité de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 28 novembre 2023: «Pont-d'Arve: non à une autoroute en centre-ville! Limitons le trafic motorisé indi- viduel à une seule voie» (P-505 A/B) . . . . .	3251
(Interventions). . . . .	3295
6. Rapports de majorité et de minorité de la commission des finances chargée d'examiner la motion du 22 novembre 2016 de M <sup>mes</sup> et MM. Lionel Ricou, Patricia Richard, Anne Carron, Daniel Sormanni et Pierre Scherb: «Pour une évaluation des prestations délivrées par la Ville de Genève» (M-1260 A/B) . . . . .	3318
(Interventions). . . . .	3343
7. Propositions des membres du Conseil municipal . . . . .	3350
8. Interpellations . . . . .	3350
9. Questions écrites . . . . .	3350

Le mémorialiste:  
*Gérard-Philippe Riedi*