



Adresse :  
AHCVV – 1200 Genève

Monsieur Rémy PAGANI  
Conseiller administratif  
Département des constructions et de  
l'aménagement  
4 rue de l'Hôtel de Ville  
1204 GENEVE

Genève, le 27 novembre 2018

**Concerne : Projet Parking Clé de Rive**

Monsieur le Conseiller administratif,

Nous vous remercions de nous avoir reçus avec vos collaborateurs le 13 novembre. Après avoir étudié les documents qui nous ont été présentés oralement puis transmis par M. Sébastien Alphonse, nous aimerions avoir des clarifications sur un certain nombre de questions que nous nous posons encore. Nous les évoquons ci-dessous en suivant la numérotation des pages de la présentation.

**Slide 3 TPG : situation actuelle**

Nous avons constaté des divergences entre le site web des TPG et le plan des transports décrits dans le document : parmi les bus dont le tracé est dessiné sur le pont du Mt-Blanc, le 4 n'existe pas sur le site actuel des TPG et le 5 passe par le Pont de l'Île. Par contre, nous constatons l'absence de mention du 25 et du 61.

A remarquer, le 5 ne passe pas par les rues des Glacis-de-Rive et A. Lachenal.

Surprenant les 8 et 6 qui passent par le bd Jacques-Dalcroze : actuellement, le premier emprunte les Tranchées et le deuxième se dirige vers les Eaux-Vives.

Il y a aussi une ligne 9 qui emprunte dans ce schéma la rue des Eaux-Vives, alors qu'elle passe par la route de Frontenex.

Bizarre : le passage par le Rond-Point du 17 : il n'existe pas encore ou plus à l'heure actuelle sur le site TPG.

Outre les 25 et le 61 déjà mentionnés, le 1 (à la périphérie du projet, via la Terrassière), et le 10 (terminus à Rive) ont tous purement disparu. Que deviennent-ils ?

Et les bus interurbains T71, T72, T73 et T74 ? Ne provoquent-ils pas également une charge de trafic à certaines heures au niveau de ce « hub » des TPG ?

Les Noctambus : où sont déplacés leurs arrêts ?

Ce plan, qui ne correspond en tout cas pas à la situation actuelle, vous donne-t-il confiance que tout a bien été prévu par les TPG ?

Vu les imprécisions qui précèdent, il nous est impossible de prendre position sur le Slide 4 – TPG situation future, avant de recevoir des réponses à ces questions et probablement des corrections au Slide 4.

**Slide 5 Plan de charge avec projet**

Ce plan de charge tenant compte des changements induits par le projet est très intéressant.

Quelle sera la charge sur la rue Pierre-Fatio ? sur les segments rues Versonnex-Rhône ; Rhône-Rond-Point ; Rond-Point-Ferdinand-Hodler ? Sinon, pourquoi des lignes sont-elles tracées ? et les livraisons, comment se font-elles ?

Il est impressionnant d'imaginer le passage de 3300 véhicules dans les rues du Vieux-Collège et de la Rôtisserie (zone de rencontre !) (env. deux fois plus que dans les Rues Basses) et presque autant (3000 !) sur la place Longemalle qui est piétonne. Comment est-ce que le caractère (pour reprendre le néologisme du projet) « à priorité piétonne » de ces deux emplacements pourra être respecté ? Par ailleurs, quel sera l'itinéraire pour les véhicules provenant de la rue de la Rôtisserie ou du boulevard Jacques-Dalcroze / Parking Saint-Antoine qui voudraient se diriger soit vers le pont du Mont-Blanc, soit sur le quai G.-Ador ? Auront-ils l'autorisation de tourner à gauche sur le boulevard Helvétique ? Est-ce que cette charge supplémentaire a été prise en compte ? Sinon, jusqu'où ces véhicules seront-ils obligés d'aller pour pouvoir tourner à gauche ? Il est certain qu'un cycle de feu supplémentaire ralentira encore plus le trafic sur le boulevard Helvétique.

#### **Slide 6 Principe des régimes de circulation**

Les rues réservées aux TPG et ayants-droit (Rues Basses et d'Italie) : un régime à 50km/h est totalement démesuré dans ces zones qui accueillent également tant de piétons. Est-ce qu'une restriction à 20 km/h ne serait pas plus appropriée pour ces rues intimement liées à la zone « à priorité piétonne » et sur lesquelles les TPG devront en partager l'espace avec les cycles ?

#### **Slide 8 Principe des régimes de circulation – Situation future Est-Ouest**

Pourquoi maintenir de la circulation privée (sauf ayants-droit et livraisons) dans la rue du Rhône ? Quel en est l'intérêt ?

#### **Slide 9 Aménagement cyclables**

Pourquoi ne pas prévoir de pistes cyclables sur le Bd Helvétique, jusque et depuis le lac ? sur la rue F.-Hodler (accès à la rue d'Italie) ? et sur les rues réservés aux TPG ? Faut-il faire cette réflexion avant la réalisation des chaussées, ou après, comme à la rue de la Croix-Rouge ?

M. Pagani nous a informés que la partie nord du boulevard Jacques-Dalcroze aura une bordure de 25 cm de hauteur, en limite de la rue F.-Hodler, pour empêcher l'accès à des véhicules. Comment et où les vélos franchiront-ils cet obstacle ? et les piétons à la recherche de continuité vers la promenade de l'Observatoire ?

#### **Slide 10 Impact sur le stationnement**

Merci pour ce descriptif des places de parking dans le secteur.

Toutefois, et bien que cela soit hors contexte par rapport au projet Clé de Rive, nous relevons qu'il est très étonnant de voir dessinée une zone de stationnement dite « habitant-nuit » à la Grand-Rue (ligne bleu clair). Le macaron BB (correspondant à cette catégorie d'ayant-droit) ne permet de stationner la nuit, entre 20h00 et 08h00, que sur les places disponibles à la rue des Granges et autour de la Cathédrale (rues G.-Farel et Evêché). Est-ce que c'est ce qui explique le laxisme de la Fondation des parkings concernant la verbalisation des véhicules stationnés à la Grand-Rue ?

#### **Slide 11 Impact sur le stationnement**

Avec les 100 places supprimées en zone bleue, qui donnent actuellement un accès à un stationnement habitant/professionnel avec macaron E ou H, allez-vous continuer à distribuer le même nombre de macarons ?

Allez-vous étendre aux habitants résidant à plus de 300 m du parking la possibilité d'y louer une place à prix habitant ?

Pour la journée, les 86 places avec horodateur transformées en places bleues sont certes bienvenues, mais pour les habitants de la zone rendue piétonne (zone en rouge) qui voient leur offre de nuit (pour laquelle aucun macaron n'est nécessaire) de passer de 200 à 0 places, avez-vous une projection des besoins ? Avez-vous une stratégie d'information spécifique pour eux ?

Quels seront les moyens mis en place pour assurer le caractère de zone piétonne de ces rues, tout en préservant des accès (dépose de bagages, chargement des voitures, accès handicapés) pour les

habitants, taxis et véhicules d'urgence ? Des bornes comme dans la Vieille-Ville ou est-ce que vous comptez sur l'autodiscipline ?

Nous n'avons pas pu repérer sur les plans les places qui permettront aux taxis d'attendre leurs clients. Est-ce que ce n'est pas encore fixé ?

**Slide 14 Rue d'Italie et d'Aoste**

Nous avons pris note que les trottoirs auront de 4 m de largeur (contre 2,9 m actuellement devant le Collège Candolle). Est-ce suffisant pour accueillir les bousculades lors de la sortie des élèves en même temps que les passagers attendant les bus, les abris-bus, les distributeurs de billets et des cassettes à journaux ? Est-ce là que les bus de campagne (jusqu'à 25 m de longueur et 175 places) auront leur terminus ?

**Slide 28 Plan square triangle Ador**

Pourquoi est-ce qu'on ne voit plus dans ce plan les entrées et sortie du parking ? Puisque vous nous avez laissé entendre que la création d'un passage souterrain, au minimum pour les piétons si ce n'est pour les véhicules, relevait de l'impossible, comment est-ce que les feux piétons se combinent avec les flux de sortie du parking et le passage de 43000 véhicules à cet endroit (voir slide 5) ?

Comment se fera la réduction du flux de voitures arrivant sur trois voies depuis la rue Versonnex à une seule voie pour rejoindre le flux arrivant du Quai G.-Ador ?

Dans l'attente de vos réponses, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller administratif, nos meilleures salutations



Robert Gurny  
Pour le comité de l'AHCVV