



**AHCVV – Association des Habitants du  
Centre et de la Vieille-Ville**  
Monsieur Robert Gurny  
1200 Genève

Genève, le 26 février 2019

### **Parking Clé de Rive – projet**

Monsieur,

Je reviens vers vous suite à votre courrier du 27 novembre dernier demandant des éclaircissements en lien avec le projet d'aménagement des espaces publics de Rive.

Je suis en mesure de vous apporter les éléments de réponse suivants :

#### *Slide 3 TPG : situation actuelle*

Tout d'abord je tiens à vous confirmer que les TPG sont partenaires de ce projet et ont activement contribué à son élaboration. J'ai donc toute confiance dans leur analyse. Vous relevez cependant à juste titre que la situation telle que présentée sur la slide 3 ne correspond pas à la situation actuelle. En effet, cette slide a été produite pour les besoins de l'étude et sert à illustrer la situation qui prévaudrait à terme si le parking n'était pas mis en service. Cette image est intégrée dans le PATC 2019-2023 piloté par le Canton.

La slide importante qu'il convient de considérer dans le cadre de ce projet est la slide 4, qui met en évidence la situation future avec le projet de parking. Il me semble que cette slide répond à toutes vos inquiétudes.

#### *Slide 5 plan de charges avec projet*

Concernant les lignes tracées sans chiffre apparent, il s'agit du graphisme employé par le mandataire transport. En l'absence d'étiquette avec données de charges de trafic, cela signifie qu'il n'y a pas de trafic. Ce sera le cas sur les axes mentionnés qui seront piétonnisés.

Quant aux livraisons, elles pourront se faire sur le périmètre du projet sur le même principe que dans les rues Basses, selon les termes discutés dans le cadre des groupes de travail ad hoc.

Pour ce qui est de la rue du Vieux-Collège, les charges de trafic évoquées sont souvent liées à du trafic de recherche de places qui perdra de son intérêt suite à la construction du parking. Pour ce qui concerne la place de Longemalle, le trafic qu'elle accueille encore aujourd'hui sera supprimé en 2019 car il ne sera plus possible d'y accéder, sauf ayants-droit.



Enfin, l'accès vers le quai Gustave-Ador et le pont du Mont-Blanc depuis le boulevard Jaques-Dalcroze se fera en amont via une signalétique appropriée (au droit de la rue de l'Athénée pour un report de trafic sur le boulevard Helvétique). Pour ce qui est de l'accès depuis la rue du Vieux-Collège, il nécessitera certes un détour mais il est attendu que les voitures cherchant une place de stationnement dans le secteur s'orienteront principalement et en premier lieu vers le parking Clé-de-Rive.

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

Il n'y a pas d'incompatibilité entre un régime de circulation à 50km/h et la sécurité des vélos et des piétons dans la mesure où les axes concernés (rue d'Italie) n'accueilleront que des véhicules TPG et quelques ayants-droit. Il s'agit du prolongement du régime de circulation des Ruës Basses. Les vitesses pratiquées seront cependant très nettement inférieures car les configurations de la rue et le nombre d'arrêts ne favoriseront pas de vitesses élevées.

#### *Slide 8 Principes de régimes de circulation - Situation future Est-Ouest*

Les conditions de circulation de la rue du Rhône ne sont pas modifiées par le projet des espaces publics de Rive.

#### *Slide 9 Aménagements cyclables*

Des études sont actuellement menées en parallèle sur la rue Ferdinand-Hodler et le boulevard Helvétique afin de les équiper d'aménagements pour les cycles. Mais ces études sont indépendantes du dossier des espaces publics de Rive qui ne peut à lui seul résoudre tous les problèmes du centre-ville.

Par ailleurs, l'accès à la partie nord du boulevard Jaques-Dalcroze sera possible pour les vélos et les piétons au moyen d'abaissements de trottoirs ponctuels.

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

Le stationnement de l'hypercentre "habitant-nuit" n'est pas impacté par le projet des espaces publics de Rive.

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

Il n'y a pas de suppression de places bleues puisque 100 nouvelles places bleues sont créées en remplacement de places blanches. Le bilan est neutre en termes de stationnement.

Quant aux moyens mis en place pour faire respecter les zones piétonnes, il s'agit de bornes à certains endroits, comme du respect de la signalisation routière couplée à un contrôle par la police à d'autres endroits.

Les places taxi seront disposées sur la rue du Rhône, entre la rue Pierre-Fatio et le boulevard Helvétique.

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

L'aménagement de ces rues a été pensé afin de permettre une amélioration de la circulation de l'ensemble des modes, notamment des piétons en proposant des trottoirs généreux.

Par ailleurs, la rue d'Italie accueillera en effet le terminus des lignes de campagne (A, E et G).

#### *Slide 28 Plan square triangle Ador*

Les entrées et sortie de parking sont bien mentionnées sur le plan et ne permettent effectivement pas la création d'un passage souterrain.

Quant à la gestion des piétons vis-à-vis des charges de trafic sur la rue Versonnex, celle-ci se fera dans les meilleures conditions de sécurité grâce à des temps de traversées conformes aux normes VSS et régulés par une signalisation lumineuse adaptée.



Enfin, votre dernière remarque relative au plan des voies est tout à fait pertinente. Le plan présenté ici est illustratif et est d'ailleurs modifié dans le cadre du dossier d'autorisation de construire. De plus les travaux de modification des conditions de circulation seront ici permis par l'autorisation de construire du U cyclable Rive Gauche. Ces travaux seront réalisés courant Février 2019. Le projet des espaces publics de Rive tient bien évidemment compte de ces modifications.

J'espère par ces quelques lignes avoir répondu à vos inquiétudes et compte sur votre soutien dans la mise en œuvre de projets majeurs d'aménagements d'espaces piétonniers dans l'hypercentre.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma parfaite considération.



Rémy Pagani





Adresse :  
AHCVV – 1200 Genève

DEPT DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT			
Copie(s) remise(s) à	Int. Dépt	X	
	Division	X	
Reçu le	28 NOV. 2018	Int. Dépt	X
		Division	X
Commentaires:			

→ AGCOT par projet de  
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**

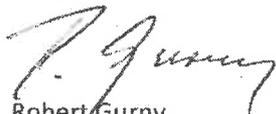
Nous avons pris note que les trottoirs auront de 4 m de largeur (contre 2,9 m actuellement devant le Collège Candolle). Est-ce suffisant pour accueillir les bousculades lors de la sortie des élèves en même temps que les passagers attendant les bus, les abris-bus, les distributeurs de billets et des cassettes 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

