

*Date de dépôt: 16 avril 2007*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Christian Brunier, Pierre Guérini, Roger Deneys, Ariane Wisard-Blum, Loly Bolay, Jean Rossiaud, Martin-Paul Broennimann, Jacques-Eric Richard, Sami Kanaan, David Hiler, Françoise Schenk-Gottret, Salika Wenger et Laurence Fehlmann Rielle pour une rue du Rhône conviviale consacrée aux piétons, aux transports publics, aux activités commerciales et aux loisirs**

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Ivan Slatkine**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pour examiner la motion 1631 pour une rue du Rhône conviviale consacrée aux piétons, aux transports publics, aux activités commerciales et aux loisirs, la Commission des transports s'est réunie le 23 janvier 2007 sous la présidence de M. Hugo Zbinden.

Ont assisté à cette séance M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du DT, M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint au DT, M. Pierre-André Gesseney de l'OCM ainsi que M. Chris Monney, juriste à l'OCM. Le procès-verbal a été tenu par M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi, que la commission remercie.

## Présentation de la motion

Pour rappel, la motion 1631 invite le Conseil d'Etat, en négociant avec les autorités municipales de la Ville de Genève, à :

- fermer la rue du Rhône au trafic motorisé individuel, de la place Bel-Air à la place du Rhône, à l'exception des services de livraison et des véhicules d'urgence ;
- réaliser des aménagements afin de permettre aux piétons et aux commerces de gagner de la place pour renforcer la convivialité de [la rue du Rhône] ;
- améliorer la circulation des transports publics dans [la rue du Rhône] ;
- mettre en œuvre un programme de loisirs et de divertissement afin de rendre vivante [la rue du Rhône] et de la transformer en un espace d'animation ;
- améliorer l'information sur les possibilités de parking dans les alentours (Mont-Blanc, Saint-Antoine, Rive, UniDufour, etc.) ;
- développer les navettes de transports publics entre les parkings et les principaux arrêts TPG des Rues-Basses ;
- étudier l'opportunité d'étendre une telle mesure à la rue de la Corratierie et à la rue de Coutance, ayant le même statut que la rue du Rhône, et d'abolir en conséquence le statut aberrant de rue marchande.

La parole est donnée à une commissaire qui est signataire de la motion 1631 afin qu'elle en développe le contenu.

La commissaire explique que cette motion est née de l'insatisfaction en ce qui concerne la situation de la rue de la Corratierie et de la rue du Rhône. Elle commente le contenu de la motion qui vise à procéder à des aménagements à la rue du Rhône, car cette dernière est triste et morte et n'attire guère de monde. Elle indique d'ailleurs que l'installation de la patinoire va dans le bon sens. Ce style d'aménagement permet, en effet, de rendre la rue plus conviviale. Il serait ainsi bénéfique de fermer cette rue du Rhône et de procéder à des aménagements éventuels. En revanche, les volets visant à l'amélioration des transports publics et les places de parking n'ont plus de sens. Pour conclure, elle déclare que le statut de la rue du Rhône et de la rue de la Corratierie n'est pas très plaisant. Il faut avoir davantage d'ambition pour faire venir les piétons et favoriser le maintien des petits et moyens commerces, à l'image de la rue de la Confédération.

Une commissaire de l'Alternative fait remarquer qu'il existe un grand problème de circulation à la rue du Rhône. En effet, la circulation est délicate entre les voitures et les bus et il existe un réel danger pour les cyclistes et le

respect des piétons. Il serait bénéfique de mettre en lien la rue de la Confédération, la rue de la Croix-d'Or, la rue de la Corraterie et la rue du Rhône. Le statut de ces rues n'est pas satisfaisant et la circulation y est dangereuse.

Un commissaire de l'Entente demande à la motionnaire si le but de la motion est la création d'une zone piétonne à la rue du Rhône. Si tel est le cas, les bus ne pourront pas y circuler.

La commissaire indique avoir utilisé les termes de « fermeture de la rue » par erreur. Il s'agit de créer un parallélisme avec la rue de la Confédération et la rue de la Croix-d'Or. Il est important d'encourager les petits commerces. La rue de la Confédération est la seule à voir de nombreux piétons se promener. Ce n'est pas suffisant. Elle fait remarquer que dans les autres villes, une zone piétonne porte sur un quartier et non pas sur une seule rue. Elle ajoute que face au nombre de parkings qui existent aux alentours, il est parfaitement possible de se rendre au centre-ville en transports publics. L'objectif actuel est d'interdire le transit au centre-ville et de le reporter. De nombreuses études ont été réalisées sur le centre-ville. Il est nécessaire de les utiliser.

Un autre commissaire constate que les villes qui possèdent un plan d'eau ont une circulation qui se fait vers les rives. Lorsque la situation est analysée, il apparaît incroyable de constater les détours qu'il faut nécessairement faire pour se rendre de la rue du Stand aux Eaux-Vives, par exemple. La fermeture de certaines rues serait une aberration. Les usagers des motos ne prendront pas les transports publics pour parcourir les 300 derniers mètres de leur itinéraire. Une interdiction de circuler à la rue de la Corraterie paraît excessive. Les commerçants se plaignent déjà que le centre-ville n'est plus accessible. Il ne faut pas tuer les petits commerces. Il arrive un moment où il faut dire stop. Ce commissaire déclare ainsi s'opposer à cette motion.

### **Position et explication du département**

M. Genoud, secrétaire adjoint au DT, souligne que les invites soulèvent des questions. Il est vrai que le statut des rues marchandes constitue un problème et le fait de faire respecter un statut particulier est compliqué. Cette motion a le mérite de lancer la discussion. Des aménagements auront lieu de toute façon. De plus, l'arrivée du tram sur le pont de l'Île nécessitera une requalification. Il est actuellement nécessaire de savoir quelles questions soulèvent les nouveaux ouvrages et d'analyser les problèmes relatifs aux dessertes et aux livraisons.

M. Monney, juriste à l'OCM, expose la situation relative aux rues marchandes. A l'origine des rues marchandes, il existait le concept de

« routes de connexion ». Ce concept était intégré dans un projet datant de 1992 et intitulé « Circulation 2000 : Conception globale de la circulation à Genève ». En l'occurrence, cette conception globale visait notamment l'organisation fonctionnelle du réseau routier par une hiérarchisation des voies. En ce qui concerne les routes de connexion, une continuité permettant de garantir le trafic interquartier devait précisément être assurée par ces routes de connexion, sur lesquelles le trafic ne devait être autorisé que pour des usagers bien spécifiques, notamment les transports collectifs, les transports professionnels et les cyclistes. Le concept de route de connexion a finalement été rebaptisé « rues marchandes » et a été appliqué sur les rues de la Corraterie, Coutance et du Rhône en 1993.

M. Monney évoque ensuite la réglementation en vigueur dès 1993 dans les rues marchandes<sup>1</sup>. La circulation est interdite les jours ouvrables entre 7 h et 19 h aux véhicules automobiles et motocycles, à l'exception des catégories suivantes: TPG, autocars, taxis, véhicules de livraison, motocycles légers, véhicules détenteurs d'une autorisation officielle destinée aux personnes handicapées (cartes bleue et blanche) ou d'une autorisation écrite donnant spécifiquement accès au tronçon considéré, véhicules de la clientèle des commerces désirant se parquer sur les cases de stationnement prévues à cet effet, et ce pour une durée maximale de trente minutes. Le 28 mai 2002, un arrêté pris à titre d'essai a remplacé les cases de stationnement limitées à trente minutes par des cases livraison et par des cases réservées aux véhicules de personnes handicapées. Cette nouvelle réglementation fut consolidée par un arrêté du 20 juin 2003<sup>2</sup>. Cette conversion des cases visait à interdire l'accès accordé en 1993 à la clientèle des commerces, et restreindre ainsi le trafic privé aux seules livraisons, ainsi qu'aux véhicules de personnes handicapées.

M. Monney poursuit en indiquant qu'une grande difficulté de contrôle est exprimée par la gendarmerie et les agents de ville. Quatre facteurs principaux l'expliquent :

- La réglementation est peu claire et mal comprise.
- Il est particulièrement malaisé d'identifier les contrevenants. Tout particulier peut en effet arguer d'une livraison à laquelle il n'a pu procéder en raison de l'absence de case libre.
- Le changement de statut au cours de la journée ajoute aux difficultés de lisibilité de la réglementation.

---

<sup>1</sup> Voir annexes 1 et 2.

<sup>2</sup> Voir annexe 3.

De l'avis général des organes de contrôle, la réglementation n'est pas assez restrictive pour faire l'objet d'une application rigoureuse. Malgré l'ensemble des problèmes soulevés, le trafic a diminué sensiblement ; l'OCM estime en effet que le trafic a été globalement divisé par trois entre 1992 et aujourd'hui. Les feux de signalisation ont d'ailleurs été enlevés aux trois carrefours suivants : Stand-Corraterie (2002), Bel-Air (2002) et place de Saint-Gervais (1993). Ces suppressions de feux n'auraient pas été possibles auparavant sans provoquer une paralysie des transports publics, étant rappelé qu'il y a aujourd'hui 16 lignes de bus sur la place Bel-Air. Aujourd'hui, le constat est le suivant : l'ensemble du réseau cantonal subit des durées de saturation de plus en plus étendues. L'accroissement général du trafic rencontre des limites de capacité qui conduisent naturellement à un étalement croissant des heures de pointe du matin et du soir. Ainsi, le trafic actuel, de même que l'usage illégal des cases de livraison et le stationnement sauvage, suffisent à constituer des files d'attente compactes dans la rue du Rhône, et ces files perturbent les transports publics, le trafic professionnel et les mobilités douces. Face à ce problème, le rôle dévolu aux rues marchandes est sérieusement menacé, ce qui mérite un nouvel examen de la réglementation susceptible de répondre aux attentes en matière de mobilité.

M. Cramer souligne que le système est difficile à appliquer en rues marchandes. M. Cramer annonce qu'il y a actuellement un projet de parking consistant à doubler le parking du Mont-Blanc, de nature à restructurer la circulation au centre-ville. Il précise que le Conseil d'Etat n'a aucun intérêt à vouloir « couler » les commerces au centre-ville. De plus, il existe le projet de tram allant sur Onex et Bernex. Ce projet aura quelques effets à la rue de Coutance, ce qui impliquera un régime comparable à la situation que connaissent actuellement les Rues-Basses.

Un commissaire rappelle que C2000 véhiculait certains principes tels que l'équilibre des transports et la traversée de la rade. L'aspect de la complémentarité des transports a toujours été présent et la possibilité de la traversée de la rade permettrait une circulation plus fluide. Il déclare maintenir cette manière de penser. Les objectifs de cette motion doivent être accompagnés de mesures complémentaires. Le commissaire propose d'auditionner le groupe de travail qui s'est penché sur les parkings et leurs mesures d'accompagnement. Il serait également bénéfique d'auditionner un représentant des commerçants. Il souligne que certains commerces vivent grâce au trafic motorisé. L'équilibre entre transport public et transport privé doit être maintenu. En ce qui concerne la rue du Rhône, il ajoute que les domaines de la joaillerie et de l'horlogerie, principalement présents au sein

de la rue, sont très importants pour Genève. Il est important de régler le statut des rues marchandes qui sont actuellement hybrides.

M. Cramer indique que lors de la discussion relative à C2002, un recours a été lancé par plusieurs milieux et commerçants contre la création de places pour les personnes handicapées puisque celles-ci nécessitaient la suppression de places de stationnement ordinaires. Le problème majeur reposait sur le contrôle. En effet, lorsqu'un automobiliste se faisait arrêter, il expliquait qu'il circulait dans la rue, car il cherchait une place de stationnement. Le contrôle était alors devenu impossible. Les places de stationnement ont, par conséquent, été supprimées. Il y a alors eu recours et discussion. A l'issue de cette discussion, un accord a été trouvé sur les personnes susceptibles de circuler dans les rues marchandes. Ainsi, les titulaires d'un macaron, les véhicules professionnels et les véhicules de livraison ont l'autorisation de circuler. Sur cette base et après entretien avec les milieux économiques, les recours ont été levés et une signalétique a été mise en place pour ces rues marchandes. Depuis, elles rendent les services que l'on attend d'elles. Cette concertation a été fructueuse.

### **Discussion et vote**

Si pour tous les commissaires présents lors du débat, le problème de l'animation au centre-ville est un sujet qui ne manque pas d'intérêt et qui soulève de nombreuses questions quant à l'aménagement adéquat des rues principales, une majorité des commissaires pense que cette motion n'a pas une forme adéquate pour traiter sérieusement les problèmes soulevés. Une réflexion de fond doit être menée quant à l'accessibilité du centre-ville par tous, que ce soit par des moyens de mobilité dite douces ou encore en transports publics ou privés.

Le département a clairement expliqué qu'une réflexion globale est en cours et que, de part la construction du futur tram Onex-Bernex ou encore dans le cadre de l'extension du parking du Mont-Blanc, des mesures supplémentaires seront prises quant à l'aménagement et l'accessibilité de la rue du Rhône. A l'heure actuelle, le département, par la voix de son président, M. Cramer, a déclaré n'avoir nullement l'intention de modifier un système qui ne fonctionne finalement pas si mal sauf peut-être en ce qui concerne les contrôles.

Suite à ces discussions, le président met aux voix la motion 1631 et elle est rejetée :

Oui : 5 (3 S ; 2 Ve)

Non : 8 (1 PDC ; 2 L ; 2 R ; 2 UDC ; 1 MCG)

Abst : –

## Conclusions

Suite aux discussions menées, la majorité de la commission estime que cette motion, même si elle soulève des points intéressants, de part sa forme, elle « met la charrue devant les bœufs ». En effet, la majorité de la commission pense qu'il est nécessaire d'attendre de la part du Conseil d'Etat ses propositions suite au développement du tram Onex-Bernex tout comme par rapport à l'issue des discussions en cours concernant l'extension du parking du Mont-Blanc. Face aux mesures qui seront alors proposées, on pourra juger de la qualité du concept global lié à l'aménagement des rues du centre-ville et plus particulièrement à la rue du Rhône.

Au bénéfice de ces explications, la majorité de la Commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à rejeter la motion 1631.

## **Proposition de motion (1631)**

**pour une rue du Rhône conviviale consacrée aux piétons, aux transports publics, aux activités commerciales et aux loisirs**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant que:

- la rue du Rhône a un statut actuellement totalement hybride, ne satisfaisant finalement personne ;
- le stationnement illicite d'automobiles dans cette rue bloque régulièrement les transports publics, gênant ainsi la mobilité d'un grand groupe de personnes ;
- le centre-ville doit développer son animation ;
- les petits et moyens commerces doivent être soutenus face au développement massif des hypermarchés et des très grands centres commerciaux, principalement à la périphérie de l'agglomération ;
- l'hypercentre de la ville doit être fermé à la circulation motorisée individuelle, comme c'est le cas dans presque toutes les métropoles européennes,

invite le Conseil d'Etat, en négociant avec les autorités municipales de la Ville de Genève, à :

- fermer la rue du Rhône au trafic motorisé individuel, de la place Bel-Air à la place du Rhône, à l'exception des services de livraison et des véhicules d'urgence ;
- réaliser des aménagements afin de permettre aux piétons et aux commerces de gagner de la place pour renforcer la convivialité de cette rue ;
- améliorer la circulation des transports publics dans cette artère ;
- mettre en œuvre un programme de loisirs et de divertissements afin de rendre vivante cette rue et de la transformer en un espace d'animation ;

- améliorer l'information sur les possibilités de parking dans les alentours (Mont-Blanc, Saint-Antoine, Rive, UniDufour, etc.) ;
- développer les navettes de transports publics entre les parkings et les principaux arrêts TPG des Rues-Basses ;
- étudier l'opportunité d'étendre une telle mesure à la rue de la Corraterie et à la rue de Coutance, ayant le même statut que la rue du Rhône, et d'abolir en conséquence le statut aberrant de rue marchande.

## ANNEXE 1

23 SEP. 1993 19:09 IMMEUBLE 20 R. STANISLAS 602264 IMMEUBLE 20 311. P.C.

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE



Département de Justice et police

JLE/ig/930390

Arrêté du 24 SEP. 1993

Annexe 1

concernant la circulation et le parage dans la rue du Rhône  
(commune de Genève)

## LE DÉPARTEMENT DE JUSTICE ET POLICE

Vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958;

Vu l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979;

Vu la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987;

Vu le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 30 janvier 1989;

Vu l'enquête publique de 30 jours ouverte le 21 avril 1993,

## ARRETE :

A. Le paragraphe I de son arrêté du 18 août 1993, concernant la circulation et le parage des véhicules dans la rue du Rhône, est abrogé et remplacé par les nouvelles dispositions suivantes :

- "I. 1. a) La circulation des voitures automobiles et des motocycles est interdite dans la rue du Rhône, entre la rue du Commerce et la place Bel-Air, les jours ouvrables de 7h00 à 19h00; 0611 - 0612 - 0609 - 0610
- b) Ne sont toutefois pas soumis à cette restriction les TPG, les autocars, les taxis, les livraisons, la pose ou la dépose de personnes, ainsi que les véhicules munis de l'autorisation écrite prévue à la lettre d) ci-dessous ou destinée aux conducteurs handicapés (carte bleue) ou accompagnant une personne handicapée (carte blanche);

- c) En outre, l'accès aux cases de stationnement tracées sur le tronçon susmentionné de la rue du Rhône est autorisé à la clientèle des commerces, selon les modalités fixées au chiffre 2 ci-dessous;
- d) Une autorisation écrite donnant accès au tronçon susmentionné de la rue du Rhône est délivrée, sur demande et contre paiement d'un émolument, pour les véhicules auxquels est attribuée une place de parc privée accessible ou située dans le tronçon de rue précité, les véhicules des personnes domiciliées dans ledit tronçon et, au plus, deux véhicules par commerce ou entreprise établis dans ce dernier.
2. a) ~~La durée du parcage est limitée à 15 minutes au maximum, les jours ouvrables de 7h00 à 19h00, sur les cases de stationnement précitées, qui sont destinées à la clientèle des commerces;~~ **selon arr. du 15-12-93 R**
- b) Les véhicules ne peuvent être garés que contre paiement d'une taxe, selon les prescriptions figurant sur les parcomètres;
3. Des signaux "Circulation interdite aux voitures automobiles et aux motocycles" (2.13) et "Parcage contre paiement" (4.20), munis des sigles et mentions appropriés, le tout figurant sur un panneau rectangulaire blanc au sens de l'article 101, alinéa 7, OSR, portant la mention "Rue marchande", indiquent ces prescriptions. Toutefois, jusqu'à la mise en place des parcomètres, la prescription relative à la limitation de la durée du parcage est indiquée par le signal "Parcage autorisé" (4.17).

(a)  
B. Le paragraphe V de son arrêté du 9 juillet 1993 précité est abrogé et  
✓ remplacé par les nouvelles dispositions suivantes :

- "V. 1.a) ~~La durée du parcage est limitée à 15 minutes au maximum, les jours ouvrables de 7h00 à 19h00, sur les cases de stationnement tracées dans la rue du Rhône, côté pair, à la hauteur des Nos 8 et 56 ainsi qu'entre la place de la Fusterie et la rue du Commerce;~~ **selon arr. du 15-12-93 R**
- b) Les véhicules ne peuvent être garés que contre paiement d'une taxe, selon les prescriptions figurant sur les parcomètres;

- c) Des signaux "Parcage contre paiement" (4.20), munis d'une plaque complémentaire appropriée, indiquent cette prescription. Toutefois, jusqu'à la mise en place des parcomètres, celle-ci est indiquée par des signaux "Parcage autorisé" (4.17), munis d'une plaque complémentaire appropriée.
2. a) Le parcage des véhicules est interdit dans la rue du Rhône, côté pair, à la hauteur du No 2, les jours ouvrables de 7h00 à 19h00;
- b) Un signal "Interdiction de parquer" (2.50), muni d'une plaque complémentaire appropriée, indique cette prescription.
3. a) Le parcage des véhicules est interdit dans la rue du Rhône, côté pair, entre les Nos 42 à 50;
- b) Des signaux "Interdiction de parquer" (2.50) indiquent cette prescription.
- C. Toute disposition contraire aux présentes mesures est abrogée et la signalisation y relative modifiée ou déposée en conséquence.
- D. Le présent arrêté constitue une décision finale susceptible de recours au Conseil d'Etat, dans le délai de 30 jours à compter de sa publication. L'acte de recours doit contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation de la décision attaquée et les conclusions du recourant.
- E. Il est immédiatement exécutoire et entre en vigueur dès la mise en place de la signalisation. Un éventuel recours n'aura pas d'effet suspensif.



Bernard ZIEGLER  
Conseiller d'Etat

Communiqué à :

Secrét. gén. : 1 ex.  
OTC : 4 ex.  
Commune de Genève : 1 ex.  
Législation : 1 ex. ✓

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département de justice et police  
et des transports

Arrêté du 15 décembre 1993

JLE/ig/930390

concernant la circulation et le parage dans la rue du Rhône  
(commune de Genève)

## LE DEPARTEMENT DE JUSTICE ET POLICE ET DES TRANSPORTS

Vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958;

Vu l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979;

Vu la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987;

Vu le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 30 janvier 1989;

Vu l'enquête publique de 30 jours ouverte le 21 avril 1993,

## ARRETE :

- A. La lettre a du chiffre 2 du paragraphe I de son arrêté du 24 septembre 1993, concernant la circulation et le parage des véhicules dans la rue du Rhône, est modifiée comme suit et la signalisation adaptée en conséquence :

"I. 2. a) La durée du parage est limitée à 30 minutes au maximum, les jours ouvrables de 7h00 à 19h00, sur les cases de stationnement précitées, qui sont destinées à la clientèle des commerces;"

B. La lettre a du chiffre 1 du paragraphe V de son arrêté du 24 septembre 1993 précité est modifiée comme suit et la signalisation adaptée en conséquence :

"V. 1. a) La durée du parage est limitée à 30 minutes au maximum, les jours ouvrables de 7h00 à 19h00, sur les cases de stationnement tracées dans la rue du Rhône, côté pair, à la hauteur des Nos 8 et 56 ainsi qu'entre la place de la Fusterie et la rue du Commerce;"

C. Le présent arrêté constitue une décision finale susceptible de recours au Conseil d'Etat, dans le délai de 30 jours à compter de sa publication. L'acte de recours doit contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation de la décision attaquée et les conclusions du recourant.

D. Il est immédiatement exécutoire et entre en vigueur dès la mise en place de la signalisation. Un éventuel recours n'aura pas d'effet suspensif.



Gérard RAMSEYER  
Conseiller d'Etat

Communiqué à :

Secrét. gén...	: 1 ex.
OTC	: 4 ex.
Commune de Genève	: 1 ex.
Législation	: 1 ex.

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE



Département de l'intérieur, de l'agriculture  
et de l'environnement

Arrêté du 20 JUIN 2003

GZ/1998-00331/3

concernant le parcage des véhicules sur la rue du Rhône  
(commune de Genève)

Vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), du 19 décembre 1958;

Vu l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979;

Vu la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987;

Vu le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 30 janvier 1989;

Vu l'enquête publique de 30 jours ouverte le 3 août 2001 ;

Vu l'arrêté du 28 mai 2002 pris à titre d'essai en réponse aux problèmes importants de sécurité et d'efficacité que rencontraient les Transports publics genevois (TPG);

Vu le bilan positif des mesures décidées et faisant l'objet d'un rapport de l'OTC du 31 janvier 2003;

Vu les comptes rendus entre les recourants à l'arrêté du 28 mai 2002 et le D.I.A.E., ainsi que la levée dudit recours,

**ARRETE :**

- 1 a) La prescription en vertu de laquelle les cases de stationnement tracées sur le tronçon de la rue du Rhône compris entre la place du Rhône et la place Bel-Air sont payantes, avec durée limitée à 30 minutes, est abrogée;

1998-00331/3

2

- b) Les cases tracées sur le tronçon précité sont exclusivement affectées aux véhicules de livraison et de personnes handicapées ;
  - c) La signalisation et les marques au sol sont modifiés en conséquence.
2. Le présent arrêté constitue une décision finale susceptible de recours auprès de la Commission Cantonale de Recours en matière de constructions, dans le délai de 30 jours à compter de sa publication. L'acte de recours doit contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation de la décision attaquée et les conclusions du recourant.
  3. Il entre en vigueur dès les modifications de la signalisation qu'il requiert.

DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR DE  
L'AGRICULTURE ET DE  
L'ENVIRONNEMENT

Robert CRAMER  
Conseiller d'Etat

Communiqué à :

OTC : 5 ex.  
Commune de Genève : 1 ex.

*Date de dépôt : 16 avril 2007*

*Messagerie*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Virginie Keller Lopez**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié cette motion le 23 janvier 2007 en présence de MM. Robert Cramer, Christophe Genoud, secrétaire adjoint DT, Pierre-André Gesseney, OCM, Chris Monney, juriste OCM.

Alors même que la discussion et les éléments amenés par les services de l'Etat ont démontré que la circulation dans la rue du Rhône pose de nombreux problèmes, la majorité de droite et d'extrême droite a souhaité abrégé le débat et a rejeté la motion, empêchant ainsi la commission de faire son travail sur ce sujet et le Conseil d'Etat d'apporter des réponses aux questions et aux propositions de la motion. Il est apparu alors nécessaire de présenter un bref rapport de minorité pour rappeler quelques éléments de ce dossier.

Tout d'abord il faut rappeler l'unanimité, au sein de la commission, pour dénoncer les problèmes rencontrés dans la rue du Rhône. Cette rue est reconnue comme dangereuse et son statut n'est pas compréhensible. Même si le blocage des transports publics par le stationnement illicite s'est amélioré, on constate chaque jour que les transports publics circulent mal, que les cyclistes sont en danger et que les piétons sont rares.

De plus, plusieurs commissaires ont souligné le manque de cohérence entre la rue du Rhône, la rue de la Confédération (et Croix-d'Or) et la rue de la Rôtisserie. Ces trois rues parallèles ne sont pas complémentaires, aucune n'offre de passage sécurisé pour les cyclistes, aucune n'est vraiment piétonne non plus.

L'ensemble de la commission a également souligné la vitalité économique des commerces de la rue du Rhône et l'importance de ce tissu économique.

Les services de l'Etat ont souligné que cette motion a le mérite de lancer la discussion sur la circulation dans la rue du Rhône. Ils ont également donné quelques informations que nous tenons à rappeler :

- Le statut des rues marchandes a été appliqué sur les rues de la Corraterie, de Coutance et du Rhône en 1993. Ce statut pose des problèmes et le fait de faire respecter un statut particulier est compliqué.
- Malgré l'ensemble des problèmes soulevés, le trafic a diminué sensiblement ; l'OCM estime en effet que le trafic a été globalement divisé par trois entre 1992 et aujourd'hui.
- Aujourd'hui, le constat est le suivant : l'ensemble du réseau cantonal subit des durées de saturation de plus en plus étendues. L'accroissement général du trafic rencontre des limites de capacité qui conduisent naturellement à un étalement croissant des heures de pointe du matin et du soir.
- Le trafic actuel, de même que l'usage illégal des cases de livraison et le stationnement sauvage, suffisent à constituer des files d'attente compactes dans la rue du Rhône, et ces files perturbent les transports publics, le trafic professionnel et les mobilités douces.
- De plus, l'arrivée du tram sur le pont de l'Ile nécessitera une requalification, et des aménagements auront lieu de toute façon. Il est actuellement nécessaire de savoir quelles questions soulèvent les nouveaux ouvrages et d'analyser les problèmes relatifs aux dessertes et aux livraisons.

M. Cramer a annoncé qu'il y a actuellement un projet de parking consistant à doubler le parking du Mont-Blanc de nature à restructurer la circulation au centre-ville. Il informe également la commission que si cette motion est envoyée au Conseil d'Etat, ses services pourront donner une réponse détaillée sur les enjeux futurs de ce périmètre.

Malheureusement, alors même que l'ensemble de la commission a reconnu les problèmes de circulation de la rue du Rhône et les conséquences que cela peut avoir sur le commerce et la qualité de vie, la majorité de droite et d'extrême droite n'a pas jugé bon de renvoyer cette motion au département afin de recevoir les réponses promises par son président !

Les socialistes regrettent ce manque de cohérence des partis de droite. Ce n'est pas avec cette attitude que l'on pourra répondre aux défis posés par la circulation automobile et la mobilité en général. Les socialistes continueront à défendre une mobilité respectueuse de l'environnement, soucieuse de lutter contre les pollutions et favorisant des aménagements piétonniers au centre-ville.