

Date de dépôt : 26 février 2013

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition concernant la modification de la circulation boulevard Jacques-Dalcroze, quartier de Rive

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions s'est réunie à 4 reprises pour étudier la pétition 1852 *concernant la modification de la circulation boulevard Jacques-Dalcroze, quartier de Rive* et demandant au département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) de faire rétablir par ses services la circulation au boulevard Jacques-Dalcroze quartier Rive telle qu'elle existait avant ces modifications.

Les 4 séances consacrées à cette pétition se sont déroulées sous la présidence de M. Guy Mettan.

Les procès-verbaux ont été tenus de manière précise par M. Christophe Vuilleumier que la commission remercie. A assisté à l'ensemble des séances, Mme Mina-Claire Prigioni, secrétaire scientifique SGGC.

Audition de M^{me} Fabienne Gautier, présidente de la Fédération du commerce genevois, accompagnée de M^{me} Fatton, secrétaire patronale, et de M. Rufener, FMB/GTE¹

M^{me} Gautier indique avoir constaté des modifications sur le boulevard Jacques-Dalcroze et avoir été ennuyée pour y circuler. Elle ajoute avoir fait

¹ Pour cette audition, deux annexes sont distribuées à la commission. En premier lieu un plan de la zone concernée et en second lieu un courrier du GTE datant de mai 2010 relatif à la convention sur la stratégie de piétonisation. Voir annexe 1.

signer une pétition par différents commerçants, notamment des commerçants de la Halle de Rive. Elle rappelle qu'il était possible de se rendre au rond-point de Rive depuis Ferdinand-Hodler par Jacques-Dalcroze, ce qui n'est plus possible à présent. Elle rappelle qu'il existe dans la rue Ami-Lullin un parking privé de la surface d'une cinquantaine de places qui permet à de nombreux employés de l'Hospice général de se garer. Elle mentionne que même à vélo, elle est maintenant obligée de faire le tour du rond-point de Rive, et de remonter le boulevard Helvétique pour rejoindre son commerce. Elle précise en outre ne pas avoir pu emprunter la piste cyclable en raison d'un plot de béton posé au milieu du carrefour.

Elle signale ensuite que les commerçants de la Halle de Rive font également traiteur et se font livrer quotidiennement. Elle observe qu'ils doivent à présent aller jusqu'à la rue d'Italie pour tourner, ce qui est aberrant. Elle mentionne ensuite que 7 places de parking ont été supprimées dans le petit triangle, soit une suppression totale d'une douzaine de places sur le rond-point de Rive. Elle ajoute que les commerçants n'ont jamais été informés de ces mesures par la Direction générale de la mobilité (ci-après DGM).

Elle déclare alors avoir évoqué la question à M^mc Künzler qui a répondu que c'était la Ville qui avait pris cette mesure. Elle remarque que c'est effectivement le cas mais elle déclare que c'est la DGM qui a donné l'ordre à la Ville de prendre ces mesures une semaine avant qu'elles ne soient appliquées. Elle signale encore s'être renseignée auprès de l'ingénieur mandaté pour la construction du parking des Clefs-de-Rive et relève que le chantier commencera, si tout va bien, dans deux ans seulement. Elle déclare qu'il y a donc non seulement des informations fausses mais également un non-respect de la loi puisque les places supprimées ne sont pas compensées.

M^mc Fatton déclare pour sa part que le syndicat patronal a été très impliqué dans des projets piétonniers et elle explique qu'il avait été dit que, si des places devaient être supprimées dans ce périmètre, il serait nécessaire de prévoir une compensation. Elle est par ailleurs étonnée de voir que ces projets sont réalisés systématiquement par saucissonnage. Elle indique faire partie du groupe de travail dont le but est d'établir des compensations, et elle remarque que ce groupe a été réuni pour la première fois peu avant les fêtes.

M. Rufener déclare quant à lui ne pas partager les vues de la DGM en ce qui concerne les compensations puisqu'un certain nombre de principes ne sont pas respectés. Il ajoute que, au-delà de ce problème de légalité, il est regrettable de constater les échecs successifs sur la politique de la mobilité à Genève. Il rappelle que les mains qui ont été tendues de la part du GTE ont été dédaignées.

Il rappelle encore que les députés proches du GTE ont déposé un projet de loi qui a été voté afin d'apaiser la situation. Il ajoute que la même volonté d'apaisement a été exprimée sur Mobilité 2030. Et il observe que, dans le même temps où il est demandé aux milieux économiques de désarmer, des projets comme celui du rond-point de Rive sont imposés. Il regrette que toutes les tentatives de conciliation qui sont proposées se heurtent à des contestations, et il trouve qu'il est fallacieux de se baser sur des arguments comme celui du projet de parking des Clefs-de-Rive pour prendre des mesures unilatérales, alors que personne ne sait ce qu'il adviendra de ce projet. Il répète que la concertation est une bonne chose mais qu'il est nécessaire de donner du contenu.

Réponses aux questions des commissaires

A la question posée de savoir s'il ne faudrait pas réintroduire des feux pour les piétons face aux flux générés par le rond-point de Rive, M^{me} Gautier répond que ce sont les jours de marché qui sont les plus problématiques. Elle mentionne que le tram est par ailleurs devenu plus long et s'arrête après la station du rond-point de Rive en empiétant sur le passage des voitures lorsqu'il est stoppé au feu rouge. Elle ajoute qu'il est vrai qu'il y a une concentration de bus et de trams sur le rond-point de Rive avec tout le trafic piétonnier que cela engendre. Elle signale encore que ce rond-point est devenu un giratoire depuis trois ans, ce qui a changé la donne par rapport à l'époque où la priorité de droite était en vigueur. Elle pense que l'idéal serait de déplacer le marché sur Pierre-Fatio, mais elle répète que les commerçants ne comprennent pas les mesures qui ont été prises alors qu'aucune compensation n'existe encore.

M. Rufener ajoute qu'il est nécessaire de faire des choix mais il mentionne que cela n'implique pas de défavoriser systématiquement les voitures. Il indique qu'il est également insupportable d'être dans le tram et d'être stoppé au rond-point de Rive car c'est le chaos, ou d'être piéton et de voir les voitures ne pas respecter les règlements.

M^{me} Gautier ne croit pas qu'il soit judicieux d'établir des feux pour les piétons car elle pense que ces derniers passeront ailleurs. Elle rappelle alors que les modifications du rond-point de Rive ont été faites pour les TPG uniquement.

A la remarque faite par un commissaire, relevant que l'on met plus de personnes dans un bus que dans une voiture et qu'à priori le passage de bus est préférable pour les commerces, Mme Gautier répond que des études ont été menées et ont démontré que les gens dépensent plus lorsqu'ils sont en

voiture, puisqu'il leur est plus simple d'emporter plus de marchandises. Elle rappelle que le centre-ville est le plus grand centre commercial à ciel ouvert du canton et elle se demande si la conseillère d'Etat ne préfère pas renvoyer les commerces dans les centres commerciaux. Elle déclare encore habiter à la campagne et ne pas pouvoir utiliser le bus lorsqu'elle rentre à 23h. Elle rappelle que beaucoup de gens se sont adaptés et utilisent d'autres modes de transport que la voiture mais elle pense qu'il faut également respecter les différents moyens de transport.

Suite à la remarque d'un commissaire (Ve) relevant que les associations patronales ont toujours refusé de donner leurs chiffres en ce qui concerne leurs parkings privés et que Mme Gautier par ses propos semble faire preuve d'intégrisme en matière de voiture, cette dernière déclare que les parkings qui appartiennent à des privés sont tous occupés et font l'objet de listes d'attente. Elle remarque que les places qui sont libres appartiennent à la Ville de Genève. Elle déclare ensuite ne pas être intégriste puisqu'elle se déplace énormément en vélo et à pied. Elle ajoute qu'il faut également que les anti-voitures évoluent.

M. Rufener déclare quant à lui qu'il faut sortir de ce débat. Il rappelle que le GTE a proposé depuis 10 ans un grand nombre de mesures, sans succès. Concernant les mesures à prendre pour fluidifier le trafic sur le rond-point de Rive, M. Rufener déclare qu'il faut faire une véritable zone piétonne avec comme compensation pour les places supprimées, le parking des Clefs-de-Rive. Il ne croit pas que l'avenir soit la boucle de la rue de la Rôtisserie.

M^{me} Gautier rappelle pour sa part que la convention qui avait été proposée concernant le parking des Clefs de Rive n'avait pas pu être signée. Mais elle rappelle que les commerçants ont toujours dit qu'ils rentreraient en matière une fois les autorisations acquises. Elle répète que ce n'est pas la Fédération du commerce genevois qui va s'opposer à ce projet mais elle mentionne qu'il n'est pas possible d'accepter les mesures actuelles sans compensation.

M^{me} Fatton ajoute que le kiosque doit être entièrement réhabilité et elle imagine mal un long tram s'arrêter au milieu du paysage. Elle pense qu'il serait donc nécessaire de déplacer l'arrêt de ce tram.

M^{me} Gautier conclut sur ce point en relevant que les commerçants ne feront plus d'opposition quand l'autorisation concernant le parking des Clefs-de-Rive entrera en force.

Concernant les interlocuteurs du GTE au niveau de la DGM, il est indiqué que M. Prina est un interlocuteur régulier tout comme M. Hochstrasser, directeur général de la DGM.

Audition de M. Blaise Hochstrasser, directeur général à la Direction générale de la mobilité

M. Hochstrasser distribue des plans². Il rappelle que les TPG ont changé d'horaire en décembre 2011, ce qui a suscité un certain nombre de problèmes. Il ajoute que M^{me} Künzler avait alors souhaité mettre en place une cellule d'expertise, laquelle a débuté son travail dès le 15 décembre 2011. Il précise que cette cellule a identifié les points névralgiques et tenté de trouver des solutions pour améliorer la fluidité du trafic collectif et sa vitesse commerciale. Il remarque qu'entre janvier et février 2012, la cellule a analysé un certain nombre de mesures afin d'améliorer plusieurs points et il déclare que le secteur de Rive est apparu comme un point très ennuyeux avec plus de 130 mouvements de transports collectifs aux heures de pointe sur le rond-point. Il ajoute qu'il a alors été décidé de revenir sur la ligne 3 afin de soulager Rive. Il mentionne qu'aujourd'hui, la ligne 5 a changé de trajet pour améliorer la desserte de l'hôpital et soulager, elle-aussi, le carrefour de Rive. Il précise que la situation est passée à 110 mouvements à l'heure de pointe. Il observe que le volume demeure toutefois très important et il déclare que plusieurs variantes ont été élaborées. La première, ciblant le trajet en provenance du boulevard Helvétique, a envisagé la suppression du passage piéton en raison des 53 mètres du tram. Il rappelle en effet que le tram reste coincé dans le rond-point, ce qui entraîne de gros problèmes à l'égard des commerçants. Il précise qu'il a alors été décidé d'installer un feu non contraignant afin de signaler aux conducteurs de tram qu'ils ont peut-être la possibilité de passer au vert. Il ajoute que l'alternative serait de stopper le trafic afin de laisser passer le tram. En second lieu, concernant le problème du trafic collectif qui tourne autour du rond-point, encombré parfois par trois rangs de véhicules sur le segment se trouvant du côté de la Vieille-Ville, il a été décidé de supprimer les places et de les remplacer par des places deux-roues. Cette mesure a permis au passage de diminuer le parking sauvage. M. Hochstrasser en vient alors au troisième point, soit la gestion du trafic sur Amy-Lullin. Il déclare que pour le moment, il existe trois axes parallèles permettant la circulation dans le même sens. Il ajoute que l'idée est d'éviter l'imbroglio de transports collectifs et de transports privés dans Rive en évitant que les voitures sur le boulevard Helvétique tournent sur Rive en cas de bouchon plus bas. Il explique pour conclure que ces mesures n'ont pas été demandées par les TPG mais sont le fruit des réflexions de la cellule d'expertise.

² Voir annexe 2. Plan du boulevard Emile-Jacques-Dalcroze – Tronçon rond-point de Rive à la rue Ferdinand-Hodler.

Réponses aux questions des commissaires

Concernant le flux de piétons au niveau du rond-point de Rive, M. Hochstrasser déclare que c'est bien la raison pour laquelle il faut descendre le boulevard Helvétique en voiture. Il ajoute qu'il y a des passages piétons dans tous les sens sur le rond-point et il pense que faire un carrefour à feux à ce niveau serait tellement complexe qu'il ne serait pas efficace. Il rappelle, cela étant, que le rond-point de Rive est l'un des *Hubs* des TPG en ville.

Concernant l'utilité du feu pour les trams à l'entrée du rond-point, M. Hochstrasser remarque que les statistiques indiquent que la situation est chaotique mais que, dans la majorité des cas, les trams parviennent à passer. Il répète que l'idée est de fluidifier le trafic autour du rond-point.

Au sujet des jours de marché sur le boulevard Helvétique, M. Hochstrasser déclare que l'option qui a été prise est de descendre Ami-Lullin, ce qui permet de dépasser la ligne 12. Il ajoute que la situation restera complexe tant que le marché restera en place. Il précise que des discussions sont en cours avec la Ville de Genève à ce sujet.

Concernant la consultation qui a été faite pour les modifications qui ont été effectuées au rond-point de Rive, M. Hochstrasser indique que la procédure a été la suivante :

- identification du besoin d'actions dans le cadre du COPIL ;
- juillet 2012 : séance avec le TCS et la Ville de Genève ;
- août 2012 : publication de l'arrêté de mise à l'essai pour une année avec 30 jours de droits de recours.

M. Hochstrasser ajoute que les commerçants n'ont pas été consultés par la DGM, mais informés par la distribution d'un flyer³. Il ajoute que, dans le cadre de la mesure définitive, le DARES sera consulté dans le mois précédent la mise à l'enquête de l'arrêt définitif.

Concernant les compensations, M. Hochstrasser déclare que le règlement du plan directeur du stationnement est en train d'être rédigé, avec une très large consultation. Il ajoute que la compensation est faite pour le moment de la manière la plus logique. Et il constate que la loi est interprétée de manière diverse. Il ajoute que suivre les demandes de la pétition reviendrait au fait que plus rien ne pourrait être réalisé sur le territoire avant la création du parking des Clefs-de-Rive. Il rappelle qu'il est question de remplacer des

³ Voir annexe 3. On notera ici que le flyer date de novembre 2012 alors que la publication de l'arrêté a été faite en août 2012.

places à 90 minutes. Il précise que le nombre de places a été défini et il remarque que l'on sait que les parkings avoisinants atteignent le 100% certains jours entre octobre et décembre, durant un créneau horaire très spécifique. Cependant, le reste du temps, il y a de la place. Il mentionne qu'il est clair que les commerçants situés en face des places de parking ont perdu ces dernières, mais il observe qu'ils récupèrent par ailleurs des places deux-roues.

M. Hochstrasser confirme que le but à Rive est de diminuer la circulation dans le but d'améliorer la fluidité des transports collectifs. En ce qui concerne l'accessibilité de la rue du Rhône, il rappelle qu'il est à nouveau possible de tourner à droite au niveau de la place Longemalle, et il mentionne que le trafic individuel n'est pas censé emprunter la rue du Rhône. Il remarque cela étant qu'il demeure possible de procéder à des comptages.

Au niveau du nombre de places supprimées et créées pour les deux-roues, M. Hochstrasser signale que 14 places ont été supprimées, et remplacées par 41 places motos et 152 places vélos. Il ajoute que 193 places deux-roues et une place de livraison ont été créées en tout.

Concernant la problématique soulevée par la longueur des trams (53 mètres), M. Hochstrasser indique qu'il fallait absolument augmenter la capacité des trams et il déclare qu'il est clair que les trams de 53 mètres se retrouvent parfois à la limite. Il ajoute que l'environnement construit est complexe à gérer mais qu'il est obligatoire de faire avec lui pour calculer les trajets des lignes. Il ajoute que les difficultés entraînées par la longueur des trams peuvent être une réalité à l'arrêt et non lors de leur marche.

A la demande d'une commissaire souhaitant savoir si c'est la DGM qui peut fermer une rue ou s'il est nécessaire d'obtenir une autorisation de la police ou du DARES, M. Hochstrasser répond avoir de la peine à répondre à cette question. Il remarque que la consultation du DARES est nécessaire pour les mesures définitives, lorsqu'il est question de rues où se trouve une activité commerciale intense.

A la demande de savoir quels sont les garde-fous permettant d'avoir une garantie que le système concernant la compensation des places de parking ne dérape pas, M. Hochstrasser répond que le règlement du stationnement devrait sortir ces prochains mois.

Audition de M. Pascal Ganty, directeur développement et ingénierie, TPG

M. Ganty rappelle que l'histoire débute le 11 décembre 2011 avec le changement d'horaires qui a généré passablement de problèmes. Il ajoute que M^{me} Künzler avait alors ordonné d'organiser une cellule de suivi d'étapes avec différents services. Il ajoute que l'une des premières missions était d'identifier les points noirs du réseau, ce qui a été le cas pour Rive. Il précise qu'il y avait un problème de stationnement et des charges de trafic trop élevées, ce qui expliquait un gros dysfonctionnement. Il ajoute que c'est la raison pour laquelle différentes mesures ont été imaginées, notamment une diminution du nombre de véhicules de transports collectifs aux heures de pointe dans ce secteur. Il précise qu'aujourd'hui la situation est descendue à 106 véhicules, en modifiant quelque peu le réseau. Il remarque qu'il était encore nécessaire d'agir sur les autres modes de transport et notamment sur les voitures, en mettant en place la mesure qui fait l'objet de la pétition. Il signale encore que des places de stationnement ont également été supprimées et modifiées pour les deux-roues. Il pense que la situation n'est pas idéale mais il déclare que la situation est meilleure à présent, et il rappelle qu'il est vrai que les jours de marché entraînent des situations un peu particulières.

Réponses aux questions des commissaires

M. Ganty confirme que le fait d'avoir supprimé la circulation à Ami-Lullin a soulagé le rond-point. Les automobilistes sont à présent incités à prendre le boulevard Helvétique.

Concernant les régulateurs de carrefour, c'est la DGM qui gère le fonctionnement des feux. M. Ganty rappelle qu'il y a des règles de gestion des carrefours qui peuvent conduire à quelques secondes de battement avant que les feux ne changent. Il mentionne que les TPG s'adressent à la DGM en cas de problème mais il rappelle que la DGM doit garantir une certaine équité entre les différents modes de transport.

Audition de M^{me} Delphine Perrella Gabus, attachée de direction à la direction générale des affaires économiques, DARES

M^{me} Perrella Gabus déclare que le DARES n'a pas été préavisé pour la fermeture de cette rue. Elle précise que la DGM s'est adressée au DARES suite à une action en justice contre la suppression de places de parking derrière le square Pradier, suppression pour laquelle le DARES avait été convoqué comme témoin et au sujet de laquelle la DGM n'avait pas demandé de préavis au DARES, ainsi que le prévoit l'article 5 LaLCR. Elle ajoute que

le DARES n'a jamais été consulté depuis des années pour des décisions de ce type. Elle précise que la DGAE et la DGM se sont rencontrés pour mettre en place une collaboration. Cependant, par soucis de clarté, les deux directions générales ont attendu la décision du TAPI qui devait leur permettre de développer entre autre la notion de zone d'intense activité commerciale.

M^{me} Perrella Gabus indique que le tribunal s'est basé sur plusieurs aspects. Elle explique que la DGM estimait qu'il lui était inutile de consulter le DARES dans l'affaire du square Pradier, dans la mesure où il n'y avait pas de commerce autour de ce square. Elle précise qu'une étude CITEC avait en outre été demandée par la DGM, ce qui semblait suffisant à cette dernière. Elle remarque que le Tribunal a suivi la position du DARES et donne lecture des passages utiles du jugement : « Or précisément, c'est en raison des connaissances et des compétences spécifiques des questions économiques du DARES que la loi prévoit que son préavis doit être requis. C'est ainsi ce département qui est le mieux à même de juger si l'on se trouve dans une zone d'intense activité commerciale et s'il y a lieu d'entrer en matière sur une demande de préavis, puis de procéder à l'analyse des conséquences économiques de la mesure de circulation envisagée », puis plus loin (toujours dans la lecture du jugement) : « Ainsi, le préavis du DARES devait être requis afin de permettre à la DGM une appréciation approfondie du projet. En ne le consultant pas, le DIME a violé l'art. 5 al. 2 LaLCR ».

LaLCR

Art. 5 Préavis

² En particulier, les interdictions ou restrictions importantes de circuler et de parker dans des zones d'intense activité commerciale font l'objet d'un préavis du département des affaires régionales, de l'économie et de la santé.

M^{me} Perrella Gabus ajoute que le DARES examine les demandes qui lui sont soumises sous l'angle économique en fonction d'une réalité de terrain. De plus, le SPEG comprend un responsable de la promotion du commerce qui peut également apporter des informations utiles à la délivrance du préavis. Elle rappelle que le DARES est appelé, notamment, à préavisier pour l'obtention d'un troisième macaron pour les entreprises. Elle répète que le DARES doit rendre des préavis sous l'angle économique.

Par rapport à la situation présente au rond-point de Rive, M^{me} Perrella Gabus indique que le DARES ne peut pas agir et ne peut donner de préavis une fois la réglementation entrée en force. Sachant que le DARES n'a pas été consulté pour les décisions touchant le quartier de Rive, M^{me} Perrella Gabus relève que le DARES aurait pu examiner cette proposition de fermeture de

rues sous l'angle commercial s'il avait été consulté pour préavis sur ce dossier. Concernant la suppression des places de parkings, M^{me} Perrella Gabus indique qu'il s'agit d'un problème politique et elle pense que c'est à son magistrat de répondre.

Concernant les voies de recours possible en ce qui concerne les fermetures de rue au rond-point de Rive visées dans la pétition, M^{me} Perrella Gabus indique que le DARES doit intervenir en vertu de l'article 5, alinéa 2 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR). Elle ajoute qu'une fois que la décision est publiée, le DARES ne peut plus intervenir.

Discussion et vote de la commission

Le Président observe qu'il y a donc eu un problème de vice de forme puisque le DARES n'a pas été consulté dans le cadre des mesures prises au rond-point de Rive.

Un commissaire (L) constate que les règlements internes ne sont pas respectés au sein de l'administration. Il pense que cette pétition doit être renvoyée au Conseil d'Etat pour lui rappeler que la loi doit être respectée et qu'à l'avenir, le DARES doit être consulté pour les fermetures et restrictions de circulation. Il mentionne que c'est une preuve de plus qui démontre que les départements travaillent en silo, ce qui est regrettable.

Une commissaire (PDC) rappelle que l'on rebat les oreilles des députés avec la notion de transversalité et elle observe qu'il y a visiblement un manque de transversalité dans cette affaire. Elle est en faveur du renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire (MCG) appuie également le renvoi au Conseil d'Etat.

Un commissaire (R) partage cet avis. Il craint toutefois qu'il ne soit plus possible de faire quoi que ce soit dans cette affaire. Il observe que ce sont à nouveau les petites gens qui font les frais du manque de transversalité des départements.

Un commissaire (S) déclare que le DARES est consulté lorsqu'il y a des affaires économiques en jeu. Il pense que la réponse du Conseil d'Etat sera intéressante dans ce cadre, car il devra indiquer de quelle manière il agira la prochaine fois qu'une fermeture ou restriction de rue se fera dans une zone à forte activité économique. Il mentionne encore que le problème du commerce en ville est sans doute moins lié à la question des places de parc qu'à celle des loyers. Il observe par ailleurs qu'à présent les voitures se garent derrière les places deux-roues, ce qui restreint encore plus l'espace du rond-point de Rive.

Un commissaire (UDC) soutient également le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire (Ve) déclare être fatigué de ces discussions alors que les vélos en libre-service ont été refusés par le Parlement. Il rappelle qu'il n'y a pas que les voitures qui font fonctionner le commerce. Il précise que de nombreuses personnes fréquentent les commerces en se déplaçant en tram.

Un commissaire (S) relève la problématique posée par le marché de Rive. Il remarque que ce marché n'a plus sa place sur le boulevard Helvétique. Il ajoute qu'il serait opportun que le département contacte la Ville de Genève pour réfléchir à la question de son déplacement.

Le Président passe au vote du renvoi de la P 1852 au Conseil d'Etat :

Oui : 10 (2 S, 2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

Non : 1 (1 Ve)

Conclusion

L'étude de la pétition 1852 a permis à la commission de relever l'absence de consultation entre la DGM et le DARES lors de la modification de la circulation aux environs du rond-point de Rive alors que selon l'article 5, al. 2, de la LaLCR cela devra être le cas lors « d'interdictions ou de restrictions importante de circuler et de parquer dans des zones d'intense activité commerciale ». De toute évidence, la zone du rond-point de Rive peut être qualifiée de « zone d'intense activité commerciale ». Les commerces y sont nombreux et c'est la porte d'entrée dans le « plus grand centre commercial du canton ». Cette absence de consultation n'est, du point de vue de la majorité de la commission, pas normale.

Même si la commission a compris que la DGM envisage de consulter le DARES lorsqu'il sera décidé de mettre à l'enquête un arrêt définitif⁴, la majorité de la commission estime que cette consultation devrait, comme la loi le stipule, être faite dès l'origine du projet. En effet, on peut se demander l'utilité d'une consultation une année après la mise en application de ladite mesure. Pour ce simple fait, le renvoi de la pétition 1852 au Conseil d'Etat se justifie. Il sera intéressant de connaître la position du pouvoir exécutif face à la situation créée et de lire sa position sur l'application de la LaLCR.

Les aménagements entrepris au rond-point de Rive sont la conséquence de problèmes évidents sur le réseau routier, problèmes qui engendrent des retards pour les transports publics et de fortes perturbations dans le secteur.

⁴ La mesure actuelle est à l'essai pour une période de 12 mois.

Cela ne peut être contesté. Néanmoins, on peut quand même s'interroger sur une mesure prise en *catimini* et en l'absence d'une véritable consultation avec l'ensemble des commerçants du secteur. Au surplus, alors que le règlement relatif aux places de stationnement est sur le point d'être établi, on ne peut que s'étonner de voir ce type de mesure être appliquée dans un secteur sensible comme celui de Rive. Il faut relever que c'est bien l'ensemble du secteur qui doit faire l'objet d'un projet de réhabilitation, projet qui doit tenir compte de la réalisation du parking des Clefs-de-Rive ainsi que de l'emplacement du marché les mercredis et samedis matin. La mesure actuelle n'est donc qu'une solution de court terme, solution qui ne favorise pas une confiance forte entre les autorités et les partenaires économiques. La situation actuelle est non satisfaisante compte tenu de l'immobilisme constaté sur le dossier du parking des Clefs-de-Rive et la poursuite de l'organisation du marché sur le boulevard Helvétique. Si le rond-point de Rive est appelé à rester un *Hub* des TPG, alors il est urgent que les autorités du canton et de la Ville imaginent une solution qui puisse satisfaire tous les modes de transports ainsi que les commerçants, en tenant compte d'un déplacement du marché ouvrant ainsi le boulevard Helvétique au trafic automobile.

Pour l'ensemble des raisons évoquées, la majorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à renvoyer la pétition 1852 au Conseil d'Etat.

Pétition (1852)

concernant la modification de la circulation Boulevard Jacques-Dalcroze, quartier de Rive

Mesdames et
Messieurs les députés,

Depuis lundi 10 décembre 2012, on assiste à une modification de la circulation du boulevard Jacques-Dalcroze dans le quartier de Rive, à savoir que les véhicules provenant de la rue Ferdinand-Hodler ne peuvent plus s'engager dans le boulevard Jacques-Dalcroze pour rejoindre le Rond-Point de Rive.

En effet, ils sont immédiatement redirigés vers la rue Ami-Lullin pour ensuite reprendre le boulevard Helvétique s'ils veulent se rendre sur le pont du Mont-Blanc ou le quai Gustave Ador, ou autres rues du quartier.

Il est important de rappeler ici que deux fois par semaine de 5 h du matin à 14 h se tient le marché de Rive dans le bas du boulevard Helvétique et que les véhicules arrivant à cette hauteur doivent bifurquer soit à gauche vers le Rond-Point de Rive ou à droite pour reprendre la place des Eaux-Vives.

Renseignements pris auprès de la Direction générale de la mobilité (ci-après DGM) et de son équivalent à la Ville, les instructions de modifications de ladite voirie ont été données par la DGM à la Ville une semaine auparavant, environ début décembre, la demande de modification provenant des TPG.

D'autre part, une douzaine de places de parking sont supprimées sur le boulevard Jacques-Dalcroze et sept places dans la rue Ami-Lullin. Aucune nouvelle place supplémentaire en sous-sol n'est créée en compensation comme le veut la loi.

Les pétitionnaires demandent au Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) de faire rétablir par ses services la circulation au boulevard Jacques-Dalcroze quartier Rive telle qu'elle existait avant ces modifications.

N.B. 36 signatures
*p.a. Madame Fabienne Gautier
Présidente de la Fédération du
Commerce Genevois
19, Bvd Helvétique
1207 Genève*

G. T. E.

Groupement Transports et Economie

les associations

Automobile Club Suisse
section de Genève (ACS)

Association Suisse
des Transports Routiers
Section genevoise (ASTAG)

Association Genevoise
des Entreprises de Transport
(AGET)

Chambre de Commerce, d'Industrie
et des services de Genève (CCIG)

Fédération des Artisans, Commerçants
et Entrepreneurs de Genève (FAC)

Fédération du
Commerce Genevois (FCG)

Fédération Economique
du Centre-Ville (FEC)

Fédération des Entreprises
Romandes Genève
(FER Genève)

Fédération Genevoise des
Métiers du Bâtiment (FMB)

Socopark

Taxi-phone Centrale SA.

Touring Club Suisse
section de Genève (TCS)

Trade Club

Union Genevoise des Carrossiers
(UGC)

Union Professionnelle Suisse de
l'Automobile Section genevoise
(UPSA)

Ville de Genève
A l'attention de M. Rémy PAGANI, Maire
Rue de l'Hôtel-de-Ville 4
CP 3983
1211 Genève 3

Genève, le 3 mai 2010
DAP/BT

Concerne : convention sur la stratégie de piétonisation

Monsieur le Maire,

Le Groupement Transports et Economie (GTE) a bien reçu votre courrier du 1^{er} avril dernier concernant l'objet cité en titre.

Notre groupement salue la démarche du Conseil administratif de la Ville de Genève qui a le mérite d'avoir initié une discussion avec les parties prenantes concernées au sujet d'une stratégie de piétonisation à mettre en place au centre-ville.

Toutefois, nous ne pouvons pas signer en l'état la convention transmise; en effet, une telle convention aurait dû être le résultat d'une véritable négociation, à laquelle notre groupement se serait bien volontiers joint, plutôt que de nous être communiquée comme « à prendre ou à laisser ».

Le GTE vous transmet les remarques suivantes en espérant qu'elles puissent être intégrées par votre Conseil dans le projet de stratégie de piétonisation:

- La convention insiste en préambule sur l'importance des zones piétonnes « en matière d'aménagement, d'environnement (normes OPAir et OPB), de sécurité et de convivialité ». Certes, cela est vrai, mais incomplet, car la **création de telles zones doit aussi reposer sur une réflexion intégrant les paramètres économiques des entreprises et des commerces, ainsi que ceux liés au tourisme**, afin qu'elles soient au final attractives et donc animées.

En l'absence d'une telle approche, le risque est grand de voir certaines zones piétonnes se transformer en zones de non-droit caractérisées par un nombre élevé d'incivilités.

- Concernant la première étape de l'engagement, nous émettons les réserves suivantes:
 - **La compensation des places supprimées doit se faire sur la même rive**; il est en effet difficilement imaginable d'obliger l'usager de St-Gervais ou des Pâquis d'aller stationner à Rive. En cas de piétonisation de la rive droite, de nouvelles solutions de parking en ouvrage devront être recherchées sur cette rive. Il serait donc opportun, dans un premier temps, de se limiter à une piétonisation de la rive gauche, afin de développer une expérience utile qui permettra de mener à bien par la suite la piétonisation de l'autre rive.

- La formulation utilisée dans la convention par rapport au nombre de places de stationnement peut prêter à confusion; **il faut préciser que les 300 places deux-roues seront créées en plus des 500 places du parking en ouvrage prévu.**
- Concernant le projet de parking en ouvrage, **une telle convention ne doit pas se référer à un projet de parking en particulier.** Cette façon de faire est trop réductrice et présente l'inconvénient de lier la concrétisation d'une convention de portée générale à la réalisation d'un projet précis.
- **Le parking devra être construit**, avant que des places de stationnement ne soient supprimées en surface.
- La seconde étape de l'engagement doit être formulée de manière différente que celle proposée: soutenir le principe général de voir supprimé **le nombre de places de stationnement nécessaire à la création des zones piétonnes envisagées, compensé par la création préalable en nombre équivalent de places de parc en ouvrage à une distance maximale de 500 mètres des places supprimées.**

Concernant le rond-point de Rive, nous demandons le maintien du tourne à droite Jacques-Dalcroze en direction du carrefour de Rive.

Concernant la fermeture de la rue Pierre-Fatio, cette fermeture ne peut être envisagée que si le report de trafic sur le Boulevard Helvétique en découlant est admissible. Nous attendons de voir des études à ce sujet avant de nous prononcer définitivement.

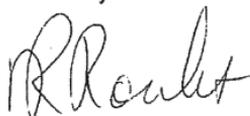
Nous appelons de nos vœux qu'**une nécessaire coordination se mette en place avec le canton**, car nous observons que seule une collaboration entre ces deux autorités permet de réaliser à Genève des projets de qualité dans des délais acceptables. Or, jusqu'à maintenant, il nous semble que le Département de l'intérieur et de la mobilité a été fort peu présent dans le cadre des débats relatifs à votre stratégie de piétonisation. Nous osons espérer que cela ne sera plus le cas par la suite.

Nous vous signalons que le GTE est prêt à participer à la suite des discussions si le Conseil administratif de la Ville de Genève le juge utile.

En espérant que nos remarques permettront à votre Conseil de faire évoluer votre stratégie de piétonisation dans une direction prenant mieux en compte les intérêts et les attentes des milieux économiques, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Le Président

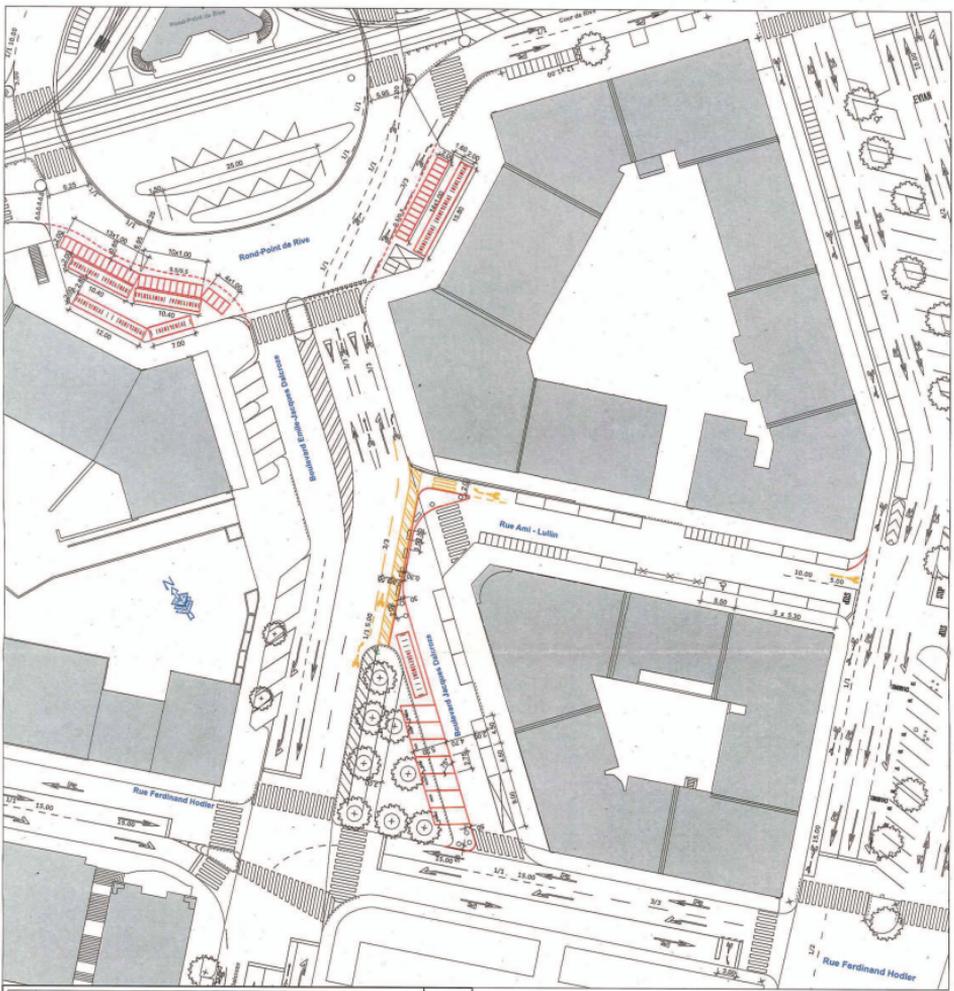
Jean Rémy ROULET



Le Secrétaire

Olivier BALLISSAT





PLAN D'APPROBATION N° : 2012-0191
Boulevard Emile-Jaques-DALCROZE
 Tronçon:
 Rond-point de Rive à Rue Ferdinand-HODLER

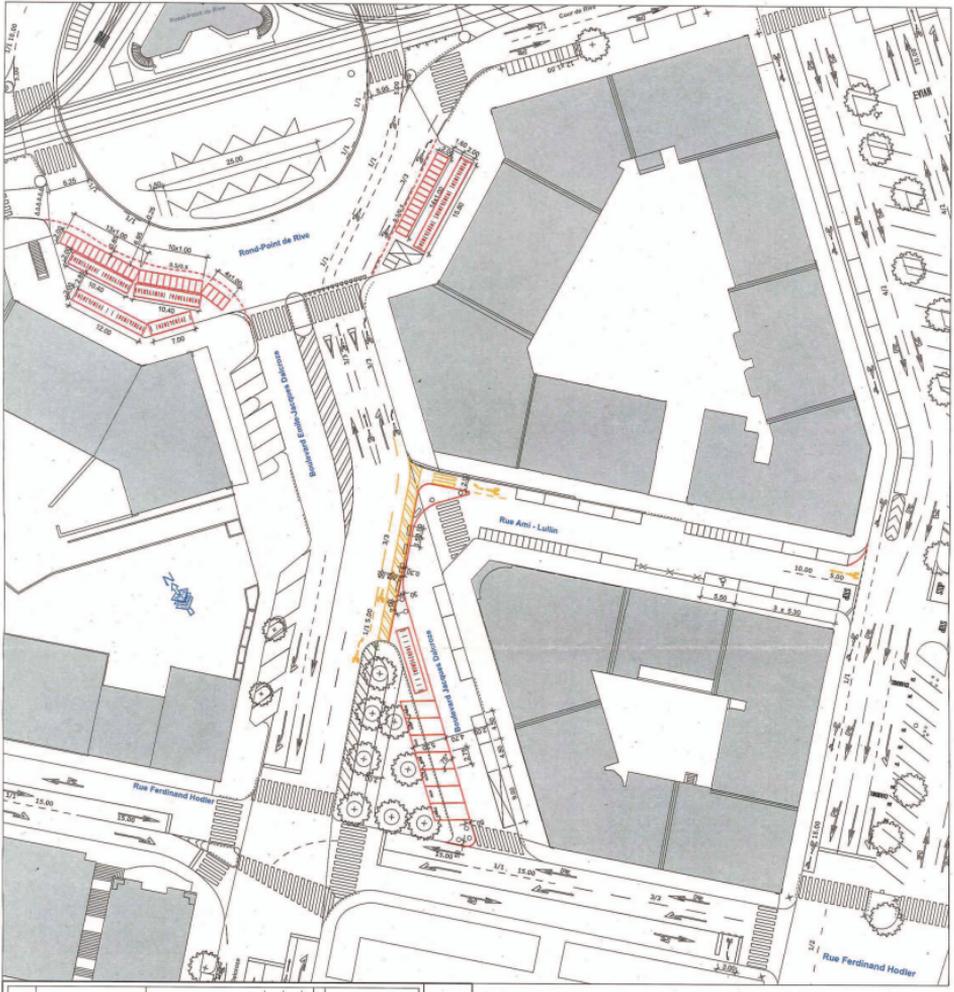
Commune : GAREVILLÉ
 Code postal : 53111
 Département : 53
 Arrondissement : BSA
 Adresse : 2011-00496
 Numéro de projet : _____
 Date de consultation : _____
 Directeur : _____



MODIFICATIONS
 - Réaménagement du by-pass boulevard E.J. DALCROZE / Rue Ami LOUIS et suppression des places de parking sur le rond-point de Rive.

Commune de GAREVILLÉ
 Mairie
 10, rue de la République
 53111 GAREVILLÉ
 02 37 81 10 00
 02 37 81 10 01
 02 37 81 10 02





PLAN D'APPROBATION N°: 2012-0191
Boulevard Emile-Jaques-DALCROZE
Tronçon:
 Rond-point de Rive à Rue Ferdinand-HODLER

Commune: Guebwiller
 Date: 02/01/2012
 Echelle: 1/200
 Dessinateur: EJM
 Ingénieur: EJM
 Atlas: 2011-00496
SIGNATURES
 Resp. projet: _____ Lt.
 Chef de bureau: _____ Lt.
 Directeur: _____ Lt.



MODIFICATIONS
 - Réaménagement du by-pass boulevard E.J. DALCROZE / Rue Ami LULLIN et compression des places de parking sur le rond-point de Rive.

PROJETÉ PAR: **EMILIE-JAQUES-DALCROZE**
 18 - rue de la République - 68000 GUEBWIILLER
 Tél. +33 (0)3 70 61 19 18 Fax. +33 (0)3 70 61 19 19
 www.emilie-jaques-dalcroze.com

INFO RIVERAINS

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ _ NOVEMBRE 2012

ROND-POINT DE RIVE NOUVEAU SCHEMA DE CIRCULATION POUR AMELIORER LA VITESSE COMMERCIALE DES TPG

MODES DE TRANSPORT CONCERNÉS



Afin d'améliorer la progression des trams et des bus empruntant le Rond-Point de Rive et éviter les conflits d'usage entre les véhicules privés et les transports publics, la direction générale de la mobilité de l'Etat de Genève et la Ville de Genève vont procéder à une modification du schéma de circulation du carrefour formé par la rue Ami-Lullin et le boulevard Jacques-Dalcroze.

- > Un nouvel axe de mobilité douce dévolu aux piétons et aux cycles fermera l'accès à la rue Ami-Lullin aux véhicules en provenance du Rond-Point de Rive, et en direction du Rond-Point de Rive depuis la rue Ferdinand-Hodler. Ce nouvel aménagement, indiqué au moyen de marquages et de potelets, garantira néanmoins l'accès aux riverains.
- > En ce qui concerne le trafic de transit en provenance de Plainpalais et se dirigeant en direction des quais, l'itinéraire conseillé est le Boulevard Helvétique.
- > Les véhicules en provenance du lac et se dirigeant vers Plainpalais sont également conviés à transiter par le Boulevard Helvétique (voir schémas au verso).

Ce schéma de circulation sera mis à l'essai courant novembre et fera l'objet d'une évaluation après une année de fonctionnement.

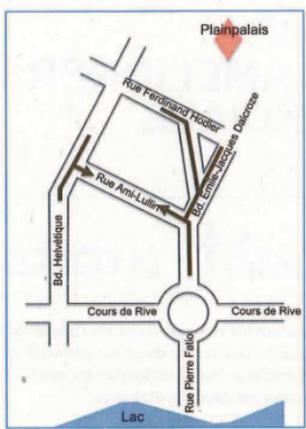
Ces aménagements font partie des améliorations identifiées par la cellule d'accompagnement du réseau TPG mis en place en décembre 2011. Réunissant les TPG, les services de l'Etat, la Police cantonale et la Ville de Genève, cette cellule d'accompagnement a été mise en place dès janvier 2012 pour résoudre les problèmes de fonctionnement du réseau de transports publics. Elle a depuis instauré une coopération régulière basée sur l'évaluation permanente et l'amélioration continue. Les principaux objectifs visés par la cellule d'accompagnement sont la stabilisation et l'amélioration de la vitesse commerciale des TPG. C'est dans cet esprit que les mesures décrites ci-dessus sur le secteur de Rive vont être mises en œuvre, afin d'améliorer la fluidité du trafic pour l'ensemble des usagers dans ce périmètre.

INFORMATION:

INFO-SERVICE DU DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, DE LA MOBILITÉ
ET DE L'ENVIRONNEMENT (DIME): 022 546 76 00

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ _ NOVEMBRE 2012

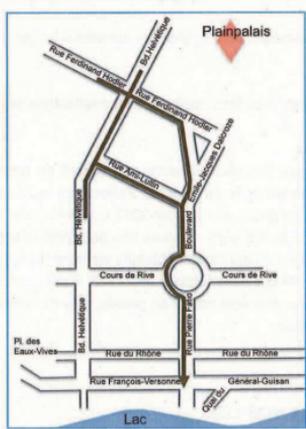
ACCÈS AMI-LULLIN ETAT ACTUEL



ACCÈS AMI-LULLIN ETAT FUTUR



TRANSIT ETAT ACTUEL



TRANSIT ETAT FUTUR

