

Date de dépôt : 24 février 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition concernant la modification de la circulation boulevard Jaques-Dalcroze, quartier de Rive

Rapport de majorité de M. Bertrand Buchs (page 1)

Rapport de minorité de M. Thomas Wenger (page 23)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Bertrand Buchs

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a consacré trois séances à cet objet, les 21 et 28 janvier ainsi que le 4 février 2014. La présidence a été assurée par M. Daniel Zaugg. Le procès-verbal a été tenu de manière précise par M. Aurélien Riondel, que la commission remercie chaleureusement.

Mémorial

Cette pétition a été déposée le 13 décembre 2012. Elle a été traitée par la Commission des pétitions. Le rapport de M. Ivan Slatkine a été déposé le 26 février 2013. La commission proposait par 10 voix contre 1 le renvoi au Conseil d'Etat. Le Grand Conseil, dans sa séance du 21 mars 2013, votait par 45 oui contre 15 non et 4 abstentions le renvoi au Conseil d'Etat. Le rapport du Conseil d'Etat a été déposé le 25 juillet 2013. Le Grand Conseil a décidé de renvoyer ce rapport à la Commission des transports.

Séance du 21 janvier 2014

Audition de M^{me} Fabienne Gautier, présidente de la Fédération du commerce genevois (FCG)

M^{me} Gautier signale que le nouveau schéma de circulation du quartier a été mis à l'enquête publique par sa publication dans la FAO du 8 novembre 2013, après une année de test. Mme Gautier rappelle que plusieurs modifications ont été introduites dans le quartier de Rive à l'automne 2012 : suppression de places de stationnement voiture, création de places 2 RM et vélo, fermeture de rues, interdiction de tourner à droite ou à gauche. Elle annonce que la FCG s'est opposée au nouveau schéma par une prise de position envoyée à la DGT en novembre dernier. Elle signale que la LaLCR n'a pas été respectée car aucune étude d'impact économique n'a été menée. Elle ajoute que la pétition demandait à ce que cette étude soit conduite, tout comme une consultation auprès des commerçants.

M^{me} Gautier rappelle les modifications de trafic introduites : interdiction de s'engager dans la rue Ami-Lullin lorsqu'on descend le boulevard Jaques-Dalcroze ; interdiction pour les véhicules provenant de la rue Ferdinand-Hodler de s'engager dans le boulevard Jaques-Dalcroze pour rejoindre le Rond-point de Rive, car ils sont obligatoirement redirigés dans la rue Ami-Lullin ; mise à sens unique de la rue Ami-Lullin (qui ne peut plus être empruntée dans le sens boulevard Helvétique-boulevard Jaques-Dalcroze) ; interdiction de tourner à gauche dans la rue Ami-Lullin depuis le boulevard Jaques-Dalcroze en venant de Rive (**mesure acceptée par la FCG**) ; interdiction de bifurquer sur le cours de Rive en venant de la rue d'Italie, soit en tournant à gauche lorsque l'on vient de la rue du Rhône, soit en tournant à droite lorsque l'on vient de Ferdinand-Hodler (**la FCG demande à ce que ces mouvements soient autorisés pour les RM et les vélos**).

M^{me} Gautier annonce en outre que plusieurs places de stationnement ont été supprimées dans le boulevard Jaques-Dalcroze. Elle ajoute que ces mesures obligent les habitants, les commerçants et leurs clients à faire de nombreux détours, qui sont à la fois une perte de temps et une source de pollution inutile.

M^{me} Gautier rappelle que de grands changements sont prévus dans le quartier avec la construction du parking des Clés-de-Rive, qui permettra de piétonner la zone. Elle ajoute que le quartier ne doit pas être réaménagé tant que les autorisations du parking ne sont pas en force.

M^{me} Gautier annonce que les revendications des pétitionnaires sont : retour de la circulation dans les deux sens de la rue Ami-Lullin et suppressions des interdictions de tourner à droite dans cette rue en venant du

boulevard Jaques-Dalcroze, de tourner à droite depuis Ferdinand-Hodler dans la contre-allée du boulevard Jaques-Dalcroze et de se diriger vers le rond-point de Rive en venant de la rue Ami-Lullin. Mme Gautier signale qu'il est important que le parking sous les Halles de Rive soit facilement accessible pour les livraisons.

M. le conseiller d'Etat Barthassat annonce que la DGT pourrait proposer de réinstaurer la possibilité de tourner à droite dans Ami-Lullin depuis le boulevard Jaques-Dalcroze. Il semble difficile d'accéder aux autres revendications de la FCG, car elles auraient un impact négatif sur la fluidité du rond-point de Rive. Concernant le stationnement, M. Barthassat rappelle que la place de livraison a été conservée, il est même prévu d'en créer une nouvelle, que 42 places de 2 RM ont été créées, tout comme 152 places vélo. Il signale qu'une compensation de ces places est possible dans les parkings existants. Il ajoute que le stationnement en double-file dans le rond-point de Rive a pu être diminué, grâce à la suppression des places à cet endroit.

M. Barthassat passe la parole à M. Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac au DGT.

Cette présentation est annexée.

Séance du 28 janvier 2014

Suite de l'audition de M^{me} Fabienne Gautier, président de la FCG

M^{me} Gautier annonce qu'elle demande l'annexion au PV de l'étude concernant la somme dépensée par les clients des commerces en fonction de leur mode de transports. Elle signale que le document concerne Zurich, qui dispose de nombreux parkings au centre-ville et d'une offre de transport public (TC) bien plus développée que Genève (cf. annexe 3).

M^{me} Gautier rappelle qu'elle ne représente pas les habitants du quartier, mais les commerçants. Elle ajoute que le schéma ne prétérite pas les habitants, mais bien les commerçants. M^{me} Gautier rappelle qu'elle a toujours reconnu que la situation des TC avait pu être améliorée. Elle rappelle que la FCG ne s'oppose pas à l'ensemble des modifications introduites par le nouveau schéma de circulation. Rappelant que le quartier devrait être prochainement profondément remodelé avec la construction du parking Clés-de-Rive, elle estime que les revendications des commerçants ne sont pas très importantes. Elle insiste sur le fait que le quartier ne doit pas être piétonnisé avant la mise en service du nouveau parking.

M^{me} Gautier confirme que de nombreux automobilistes stationnent en double-file dans le rond-point de Rive, ce qui est très problématique. Elle ajoute que la création de places de livraison à cet endroit est tant nécessaire

que bienvenue. Elle signale que ces places peuvent également être utilisées par les clients pour charger de la marchandise.

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève

Il annonce que la Ville de Genève a travaillé avec la DGT pour mettre en place le nouveau schéma de circulation. Il déclare que la situation est bien meilleure qu'auparavant, même s'il est naturel d'oublier les problèmes de l'ancienne situation avec le temps. Il signale que l'objet de la pétition et le parking des Clés-de-Rive sont deux problématiques distinctes. Il précise que le nouvel ouvrage ne modifiera en rien la situation des TC autour du rond-point de Rive. Il propose que les 2 RM, dont le passage ne pèjore pas la fluidité du trafic, puissent de nouveau emprunter la rue Ami-Lullin. Il conclut en signalant que les commerçants ne se sont pas manifestés auprès de son département.

Séance du 4 février 2014

Prises de positions des groupes politiques

Les *socialistes* estiment que la modification du schéma de circulation est profitable à tous, dans le respect de la complémentarité des transports. Pour toutes ces raisons, ils se prononcent en faveur de la prise d'acte du rapport du CE.

Les *Verts* soutiennent les propos des socialistes. Ils ajoutent que l'étude transmise par M^{me} Gautier montre que les clients des commerces se déplaçant en TC dépensent tout autant que ceux qui se déplacent en voiture.

Le *PLR* soutiendra le renvoi du rapport au CE pour trois raisons : premièrement il s'oppose au fait de compenser les places de stationnement supprimées dans le parking Saint-Antoine, décision qui ne respecte pas l'intention du législateur exprimée lors de la rédaction de l'article sur la compensation du stationnement. Deuxièmement les pétitionnaires ne demandent pas le retour à la situation ante, mais uniquement quelques adaptations, et troisièmement le CE n'a pas respecté la procédure qu'il a annoncée, soit la consultation des riverains et des commerçants, et il n'a pas conduit d'étude d'impact économique. Il conclut en faveur de ce renvoi pour que le CE propose une vision globale de la circulation à l'horizon de la mise en service du parking des Clés-de-Rive.

Le *MCG* renverra également ce rapport au CE, pour les mêmes raisons que le *PLR*.

Le *PDC* votera le renvoi au CE. Il estime qu'il est primordial d'écouter les commerçants, dont la présence permet à la ville de continuer à vivre. Il rappelle que la création du parking des Clés-de-Rive nécessitera une collaboration étroite entre les autorités et les commerçants.

Vote

Les commissaires acceptent le renvoi du rapport au CE par :

9 oui (1 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

5 non (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Et aucune abstention.

Conclusion

La majorité de la commission vous recommande de renvoyer ce rapport au CE pour qu'il prenne en compte les remarques des commerçants et qu'il propose une vision globale de la circulation à l'horizon de la mise en service du parking des Clés-de-Rive.



AUDITION DE Mme FABIENNE GAUTIER
COMMISSION DES TRANSPORTS – MARDI 21 JANVIER 2014

Concerne : P 1852 ; P 1852-B ; Enquête publique n° 3974 parue dans la FAO du 8 novembre 2013

Madame, Monsieur,

La FCG s'oppose au projet tel que présenté mais a fait part à la DGM de propositions constructives en novembre 2013.

Phase-test terminée, manque de données

Conformément au rapport du Conseil d'Etat P 1852-B stipulant en page 4 qu'une consultation des commerçants et des riverains soit effectuée, nous demandons à ce qu'une analyse sur l'impact économique soit faite. En effet, à notre connaissance, cette dernière n'a pas été effectuée.

Deuxièmement, si une analyse a permis de présenter (CODEP du 15 octobre 2013) un bilan des résultats positifs pour les TPG, il semble qu'une analyse des conséquences sur le trafic des transports individuels motorisés (TIM) n'ait pas été réalisée.

Demande d'une phase-test complémentaire

A cette fin, nous demandons **une 2^e phase-test de 6 mois avec le rétablissement de l'ancien schéma de circulation**, à l'exception des mesures prises pour améliorer les temps de parcours des trams et des bus, qui présentent un bilan satisfaisant.

Cette démarche permettra d'effectuer les mesures manquantes et de comparer les deux schémas.

Schéma de circulation

Pourraient être maintenus durant la phase-test complémentaire :

- La suppression du tourner à gauche sur Ami Lullin en quittant le rond-point de Rive sur Dalcroze ce qui évite d'interrompre le flux
- l'interdiction du tourner à droite sur le Cours de Rive en descendant la rue d'Italie à l'exception des 2 roues motorisés et des vélos.
- L'interdiction de tourner à gauche sur le Cours de Rive pour les TIM, hors 2 roues motorisés et vélos depuis la rue d'Italie en venant de la rue du Rhône.

Nous demandons, à tout le moins pendant la 2^e phase de test, la remise d'Ami Lullin en bidirectionnel pour permettre :

- aux véhicules descendant le Blvd Dalcroze de tourner à droite dans Ami Lullin, évitant ainsi le rond-point de Rive



- aux véhicules accédant à Ami Lullin depuis le Blvd Helvétique, de se diriger vers le rond-point de Rive
- aux véhicules qui empruntent la contre-allée Jaques Dalcroze depuis Hodler, de se diriger vers le rond-point de Rive.

La remise d'Ami Lullin en bidirectionnel est, à nos yeux, susceptible de réduire la pollution générée par le blocage inutile des voitures ainsi que la distance à parcourir.

Notre proposition entraîne également le dégagement du rond-point les cinq jours de la semaine où il n'y a pas de marché permettant aux commerçants des Halles d'atteindre ces dernières plus directement.

Compensation des places de parking supprimées

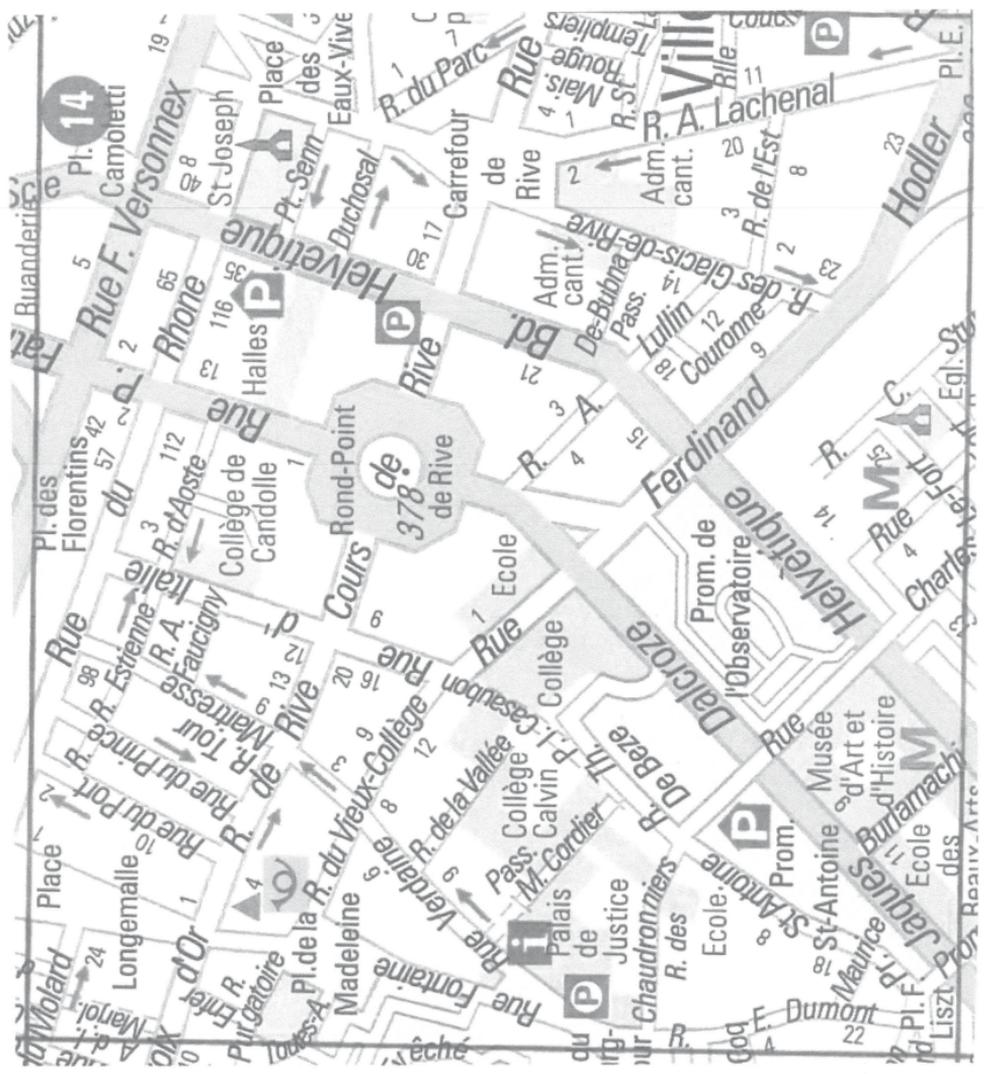
Par ailleurs, nous nous opposons à ce projet de réglementation locale du trafic car il est intimement lié à celui à venir sur Dalcroze et nous rappelons qu'il existe une vision globale de réaménagement de ce quartier autour du futur parking des Clés-de-Rive.

A nos avis, tant que ce parking n'est pas réalisé, les mesures prises ne feront qu'impacter la circulation et la reporter ailleurs.

Transport professionnel

Nous sommes très préoccupés par toutes les interdictions touchant le trafic général qui se mettent en place dans le centre-ville sans aucune distinction faite pour le trafic professionnel. Ceci a un impact direct sur l'approvisionnement du centre-ville et de sa population.

Mme Fabienne Gautier
FG Tissus Fashion



BILAN DE L'ESSAI DU NOUVEAU SCHÉMA DE CIRCULATION DU ROND-POINT DE RIVE

COMMISSION TRANSPORTS 21 JANVIER 2014



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.1.2014

LE POURQUOI DE L'ESSAI

- **DÉCEMBRE 2011 : MISE EN SERVICE DU NOUVEAU RÉSEAU TPG**
 - IDENTIFICATION DU BESOIN D'AMÉLIORER LES CAPACITÉS TC DU ROND-POINT DE RIVE POUR ACCUEILLIR LES CONVOIS TRAMWAYS DE 53M DÈS JANVIER 2012
 - PRISE DE MESURES « TEMPORAIRES » POUR ACCUEILLIR LES CONVOIS : MARQUAGES, ETC.

- **JANVIER 2012 : LANCEMENT DE L'ÉTUDE B+S POUR L'AMÉLIORATION DU CARREFOUR DE RIVE PAR LE COMITÉ DE PILOTAGE DE L'ÉTAPE TPG (ETAT DE GENÈVE-TPG-VILLE DE GENÈVE)**

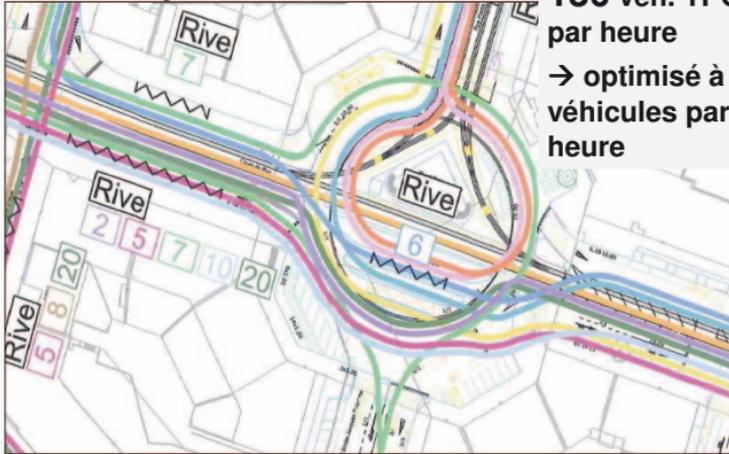


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.1.2014 Page 2

CONSTATS

La densité des lignes TPG



130 véh. TPG
par heure
→ optimisé à **110**
véhicules par
heure



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.1.2014 Page 3

CONSTATS

Le tram 12 (53m)
reste bloqué aux
carrefours **62 & 62.2**
et contribue au
blocage du rond-
point.

- TRAM
- BUS
- TIM



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

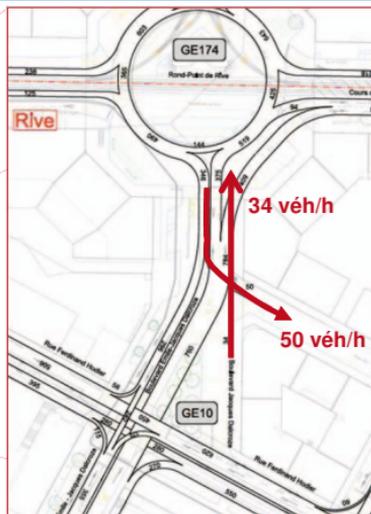
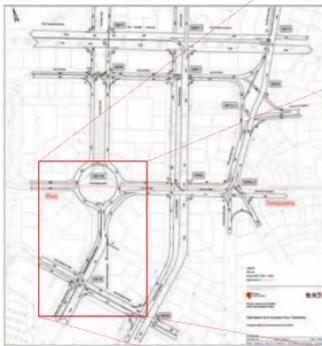
22.1.2014 Page 4

CONSTATS

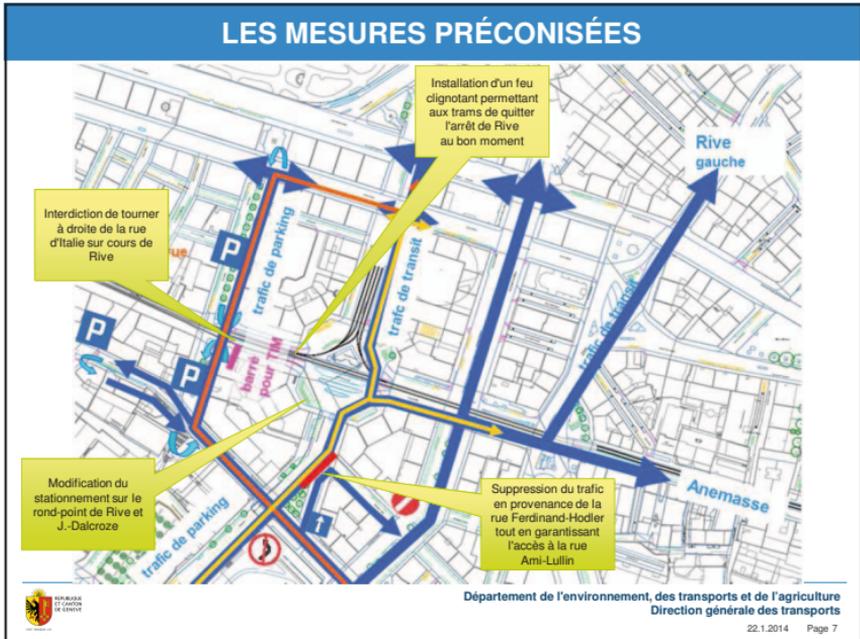
Les **manœuvres** des TIM venant stationner dans le rond-point
Ainsi que le **stationnement en double file** bloque la progression des Bus



CONSTATS



LES MESURES PRÉCONISÉES



AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS

- > **INSTALLATION D'UN FEU BLANC CLIGNOTANT PERMETTANT AUX WATTMEN DE QUITTER L'ARRÊT DE RIVE AU BON MOMENT POUR FRANCHIR LES CARREFOURS DU BOULEVARD HELVÉTIQUE ET DES GLACIS-DE-RIVE**
- > **INTERDICTION DE TOURNER À DROITE DE LA RUE D'ITALIE SUR COURS DE RIVE**
- > **CRÉATION DE 41 PLACES DEUX-ROUES MOTORISÉES ET 6 ZONES VÉLOS (POUR 152 VÉLOS) EN REMPLACEMENT DE 14 PLACES VOITURES SUR ROND-POINT DE RIVE ET 5 PLACES SUR J.-DALCROZE (COMPENSATION POSSIBLE SAINT-ANTOINE SI ARRÊTÉ DÉFINITIF)**
- > **SUPPRESSION DU TRAFIC EN PROVENANCE DE LA RUE F.-HODLER ET EMPRUNTANT LE BAS DU BOULEVARD J.-DALCROZE TOUT EN GARANTISSANT L'ACCÈS À LA RUE AMI-LULLIN**



LES ITINÉRAIRES D'ACCES AU ROND-POINT DE RIVE

variante recommandée



variante possible



accès au parking de Rive (550 pl.)
via bd Helvétique
ou
accès via rue Adrien-Lachenal

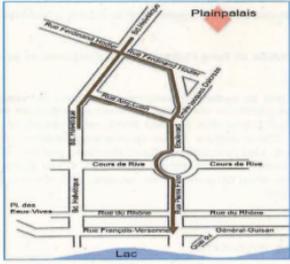


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

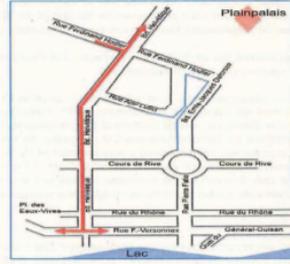
22.1.2014

L'ITINERAIRE "TRANSIT"

TRANSIT ETAT ACTUEL (avant essai)



TRANSIT ETAT FUTUR (après essai)



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.01.2014

L'INFO RIVERAINS – NOVEMBRE 2012

INFO RIVERAINS DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ - NOVEMBRE 2012

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



Afin d'optimiser la progression des taxis et des bus empruntant le Rond-Point de Rive et d'offrir les meilleurs services aux véhicules privés et aux 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 le rue Ami-Lullin et le boulevard Jacques-Delafosse.

- 1. Un travail sera de manière générale réalisé au profit de deux autres formes faciles à la voir: Ami-Lullin aux véhicules en provenance du Rond-Point de Rive, et en direction du Rond-Point de Rive depuis la rue Fanchon-Hugot. Ces travaux amélioreront l'ordre et l'efficacité des manœuvres et de passage, générera davantage de confort aux riverains.
- 2. Et ce qui concerne la facilité de transit et le confort des Passagers et se dirigeant en direction des quais, l'avenue consacrée est le Boulevard Fanchon.
- 3. Les véhicules en provenance du bus et se dirigeant vers l'arrêt de bus sont également autorisés à transiter par le Boulevard Fanchon (voir schéma en 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 vis-à-vis de l'état de l'été 2011. Elles concernent les TPG, les services de taxi, 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 obtenu, en outre, une coopération particulière basée sur l'interaction permanente et l'interactivité continue. Les principaux objectifs visés par la cellule d'accompagnement sont la maximisation et l'amélioration de la vitesse commerciale des TPG. C'est dans cet esprit que les mesures décrites ci-dessus ont été mises en place. Elles ont été réalisées en concertation avec la Ville de Genève et la Ville de Genève.

INFORMATION:
INFO SERVICE DU DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, DE LA MOBILITÉ ET DE L'ÉQUIPEMENT CIVILS 022 310 11 11



DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ - NOVEMBRE 2012

ACCÈS AMI-LULLIN ÉTAT ACTUEL



ACCÈS AMI-LULLIN ÉTAT FUTUR



TRANSIT ÉTAT ACTUEL



TRANSIT ÉTAT FUTUR



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

ROND-POINT DE RIVE - AVANT / APRÈS



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

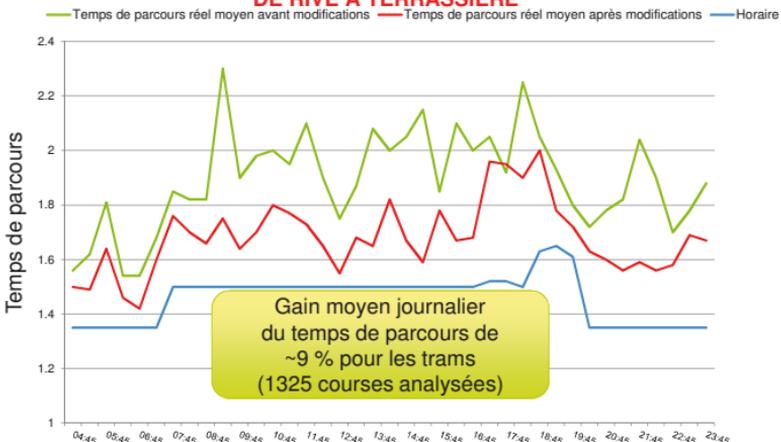
LES OBSERVATIONS TPG

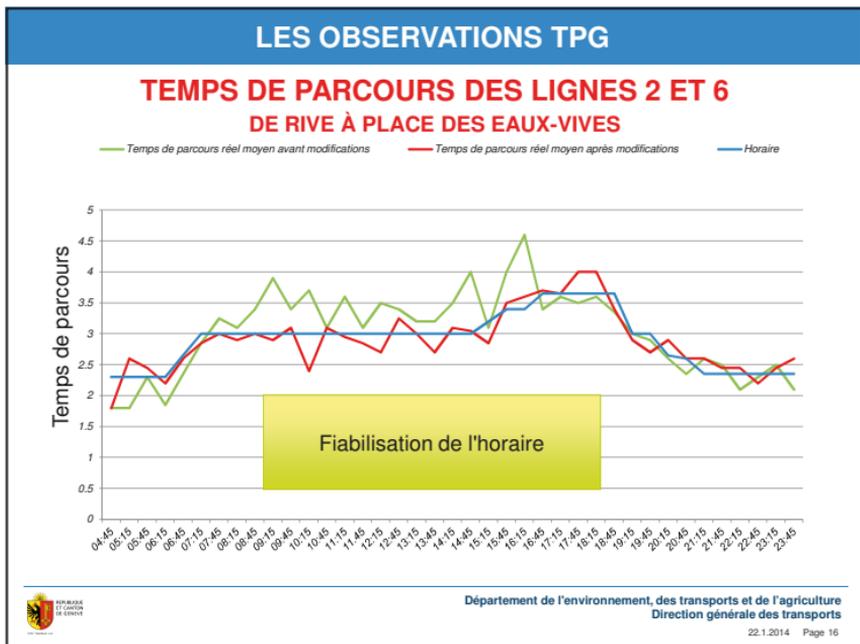
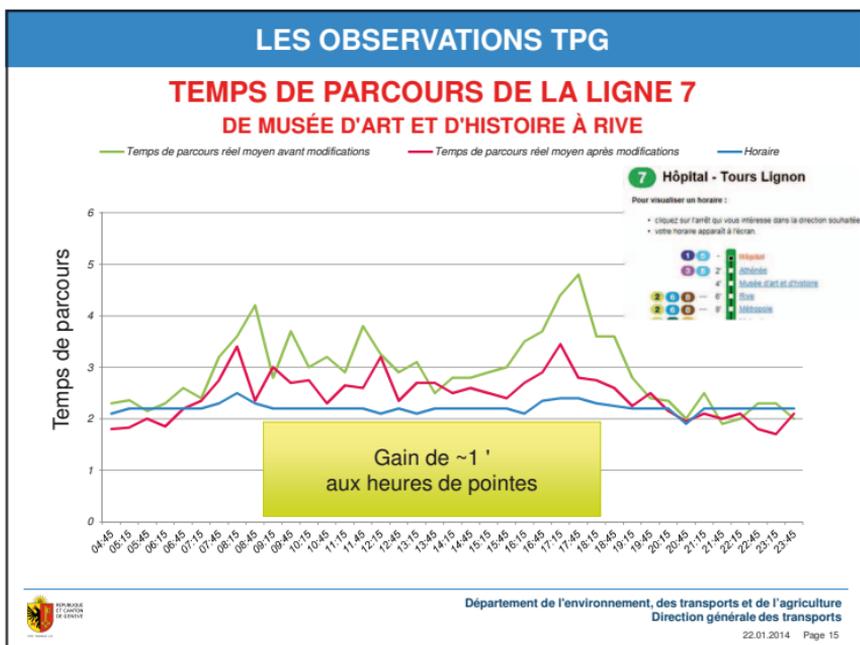
- CONCERNANT LES TRAMS, LE FEU BLANC CLIGNOTANT MIS EN PLACE PERMET AUX WATTMEN DE QUITTER L'ARRÊT AU BON MOMENT POUR FRANCHIR LES CARREFOURS DU BOULEVARD HELVÉTIQUE ET DES GLACIS-DE-RIVE, IL PARTICIPE ÉGALEMENT À DÉCONGESTIONNER CE SECTEUR
- DIMINUTION DU TRAFIC TI DANS LE SECTEUR = SENTIMENT GÉNÉRAL PARTAGÉ PAR LES CONDUCTEURS.
DES OBSERVATIONS ONT ÉGALEMENT ÉTÉ FAITES LE JOUR DE MARCHÉ (MERCREDI) ET LÀ AUSSI, UNE DIMINUTION DU TRAFIC A ÉTÉ CONSTATÉE
- NETTE AMÉLIORATION DE LA PROGRESSION TC DANS LE SECTEUR



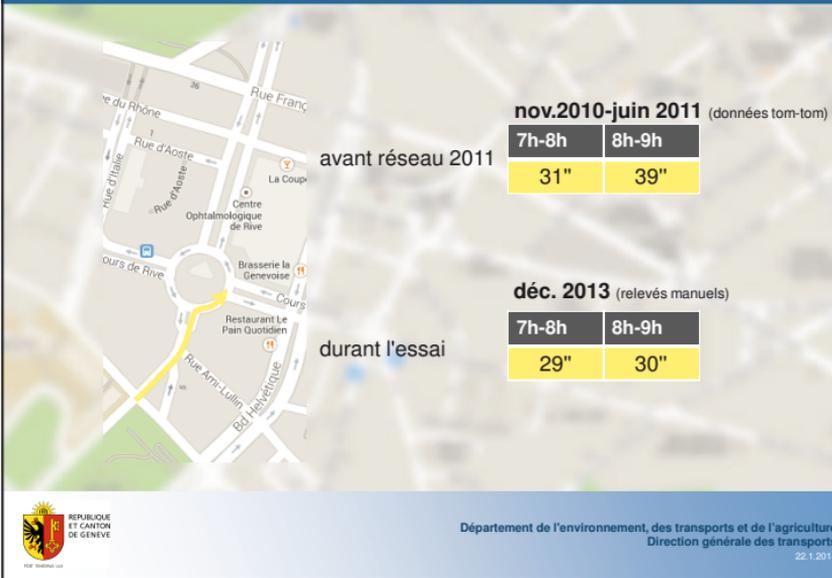
LES OBSERVATIONS TPG

TEMPS DE PARCOURS DE LA LIGNE 12 DE RIVE À TERRASSIÈRE

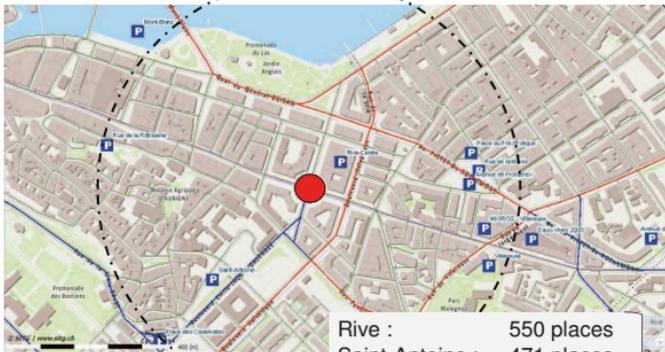




LES TEMPS DE PARCOURS TIM



LA COMPENSATION DU STATIONNEMENT



14 places voitures supprimées sur rond-point Rive et 5 places voitures sur J.-Dalcroze
→ compensation prévue à Saint-Antoine

OBSERVATIONS DE LA VILLE DE GENÈVE

- > **GLOBALEMENT SATISFAITE** DES AMÉNAGEMENTS ET DES MESURES PRISES SUR CE SECTEUR QUI ONT PERMIS D'AMÉLIORER LA CIRCULATION ET DE CONTRIBUER AU DÉCONGESTIONNEMENT DU ROND-POINT DE RIVE
- > REMARQUES OU RETOURS DE LA POPULATION MINIMES
- > **PÉTITION** DE LA FÉDÉRATION DU COMMERCE GENEVOIS, MUNIE DE 36 SIGNATURES ET DEMANDANT LE RÉTABLISSEMENT DE LA CIRCULATION TELLE QU'ELLE EXISTAIT AVANT A ÉTÉ ADRESSÉE AU GRAND CONSEIL (P 1852, RÉPONSE CE 25.7.2013)
- > LE STATIONNEMENT DEUX-ROUES INTRODUIT À LA PLACE DU STATIONNEMENT TI RÉPOND À UN **RÉEL BESOIN**
- > DEMANDE **AJOUT 1 PLACE DE LIVRAISON**
- > UN PROJET EST EN COURS POUR RÉAMÉNAGER CET ESPACE DIFFÉREMENT



OBSERVATIONS CRITIQUES

- > AU NIVEAU DE L'ÎLOT DALCROZE/AMI-LULLIN, IL A ÉTÉ CONSTATÉ QU'UN CERTAIN NOMBRE DE VÉHICULES S'ARRÊTENT RÉGULIÈREMENT SUR LA BANDE DE MARQUAGE HACHURÉE RÉSERVÉE AUX PIÉTONS
- > LES DEUX-ROUES MOTORISÉS FRANCHISSENT LE MARQUAGE DÈS QUE LES SÉPARATEURS EN PLASTIQUES SONT ÉCARTÉS, MALGRÉ L'INTERDICTION
- > LA POLICE A VERBALISÉ DE TRÈS NOMBREUX AUTOMOBILISTES, SCOOTÉRISTES ET MOTARDS, EU ÉGARD AU MARQUAGE AU SOL, MAIS CELA NE SEMBLE PAS ASSEZ DISSUASIF
- > LA VILLE DE GENÈVE VEILLERA À PROPOSER DANS **SON PROJET DÉFINITIF**, UN AMÉNAGEMENT QUI PRENNE EN COMPTE CES ASPECTS ET QUI EMPÊCHERA LES VÉHICULES DE PASSER



OBSERVATIONS CRITIQUES

- SUR LE ROND-POINT DE RIVE, ET CE MALGRÉ LA SUPPRESSION DES PLACES DE STATIONNEMENT TI, LES VÉHICULES **CONTINUENT À SE GARER EN DOUBLE FILE**, GÉNANT LES VÉHICULES TPG, LES AUTRES VEHICULES ET LES CYCLISTES CIRCULANT À CET ENDROIT



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.1.2014 Page 21

OBSERVATIONS CRITIQUES

- LA SITUATION POURRAIT ÊTRE ENCORE AMÉLIORÉE SI LA SIGNALISATION ÉTAIT DAVANTAGE RESPECTÉE, NOTAMMENT **L'INTERDICTION D'ACCÉDER À COURS DE RIVE DEPUIS LA RUE D'ITALIE**



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.1.2014 Page 22

LA SUITE DU PROCESSUS

> 15 OCTOBRE

CONSULTATION CODEP

→ DEMANDE DE PRÉSENTER UNE ANALYSE DES TEMPS DE PARCOURS TIM

CONSULTATION DARES

→ AVIS FAVORABLE (4.11)

> 7 NOVEMBRE 2013

PUBLICATION ENQUÊTE PUBLIQUE

→ OBSERVATIONS TCS, GTE, ASTAG, FCG

→ OBSERVATIONS VDG

> ???? **MIS EN STAND - BY**

PUBLICATION ARRÊTÉ CIRCULATION

> ???? : ARRÊTÉ EN FORCE **MIS EN STAND - BY**



ROYAUME
DU QUÉBEC
DE FRANCE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.1.2014 Page 23

> **MERCI DE VOTRE ATTENTION**



ROYAUME
DU QUÉBEC
DE FRANCE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

22.1.2014 Page 24



Stadt Zürich
Tiefbauamt

Mobilitäts
news

3/2011

Parkplätze in der Stadt Zürich Wirtschaftliche Bedeutung von Kundenparkplätzen

Wie gross sind die mit Parkplätzen verknüpften Umsätze? Auf diese oft diskutierte Frage gibt eine Untersuchung – die bisher grösste zu diesem Thema in der Stadt Zürich – aktuelle Antworten. Sie basiert auf über 4000 Interviews mit Autonutzenden in der Innenstadt sowie in den Quartierzentren Oerlikon und Wipkingen.

Die Resultate der Studie zeigen, dass pauschale Aussagen zu Umsätzen, die über Parkplätze generiert werden, nicht möglich sind. Zum einen ist die Lage des Parkplatzes entscheidend. Mit sehr zentralen Strassenparkplätzen kann ein Jahresumsatz von 683 000 Franken erzielt werden, mit etwas weniger zentralen sinkt dieser Wert auf 164 000 Franken. Das gleiche Bild zeigt sich bei den Parkhäusern. Mitten im Zentrum liegt der Jahresumsatz bei 375 000 Franken, etwas peripherer bei knapp 100 000 Franken. Zum anderen sagt der Jahresumsatz nur die halbe Wahrheit. Werden die Geldausgaben pro Parkvorgang betrachtet, so schneiden die Parkhaus-Parkplätze besser ab als jene auf der Strasse. Im Durchschnitt geben Automobilistinnen und Automobilisten, die ihr Fahrzeug im

Lage Parkplatz	Tag	Ø Umsatz je Parkvorgang	Ø Umsatz je Tag und Parkplatz	Ø Jahresumsatz
Σ PH Innenstadt	Do	215.–	458.–	166 268.–
	Sa	354.–	717.–	
PH City Parking	Do	239.–	339.–	126 858.–
	Sa	327.–	596.–	
PH Urania	Do	200.–	543.–	203 542.–
	Sa	380.–	971.–	
PH Hohe Promenade	Do	180.–	262.–	96 137.–
	Sa	335.–	425.–	
PH Jelmolli	Do	253.–	1120.–	374 500.–
	Sa	364.–	1172.–	

Umsätze je Parkfeld in den Parkhäusern

Parkhaus abstellen, 15 Prozent mehr aus als jene, die im Strassenraum parkieren. Dass Strassenparkplätze trotzdem einen höheren Jahresumsatz generieren, liegt an der grösseren Auslastung. Bei der Diskussion um die Bedeutung von Parkplätzen für den Detailhandel und das Gewerbe darf aber eines nicht vergessen werden: In der Innenstadt werden rund 75 Prozent, in den Quartierzentren knapp 70 Prozent der Umsätze durch Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs oder von Menschen, die mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind, generiert.

Daten und Fakten für eine sachbezogene Diskussion

Die Untersuchung «Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen» wurde im Februar 2011 abgeschlossen. Ihr Ziel ist einerseits die Verschärfung der immer wieder auffa-ckernden Diskussion um die Höhe der mit Parkplätzen verknüpften Umsätze. Andererseits aktualisiert sie ältere Studien (erstmalig wurde von der Stadt 1976 der Zusammenhang «Parkplätze-Umsätze» untersucht) und sie bezieht Quartierzentren ein. Mit der Auswahl von Wipkingen und Oerlikon wird das breite Spektrum an Quartierzentren, von klein bis gross, berücksichtigt. Die Untersuchung ist hinsichtlich der Anzahl Parkplätze, deren räumlicher Lage und der Anzahl Interviews mit Abstand die umfassendste, die jemals durchgeführt wurde.

Lage Parkplatz	Tag	Ø Umsatz je Parkvorgang	Ø Umsatz je Tag und Parkplatz	Ø Jahresumsatz
Σ Strassenraum	Do	182.–	979.–	328 477.–
	Sa	309.–	1 048.–	
Hirschengraben	Do	89.–	428.–	163 908.–
	Sa	242.–	825.–	
Zähringerplatz	Do	96.–	548.–	185 403.–
	Sa	198.–	614.–	
Nüscherstrasse	Do	209.–	1 260.–	390 933.–
	Sa	200.–	772.–	
Stadthausquai	Do	246.–	1 279.–	426 783.–
	Sa	425.–	1 326.–	
Poststrasse, Fraumünsterstrasse	Do	395.–	2 054.–	682 622.–
	Sa	667.–	2 081.–	
Uraniastrasse	Do	135.–	735.–	263 080.–
	Sa	285.–	1 086.–	
Werdmühlestrasse	Do	160.–	871.–	285 724.–
	Sa	214.–	816.–	

Umsätze je Parkfeld in der Innenstadt

Mobilität + Planung informiert in dieser Reihe über aktuelle Planungsgrundlagen, Konzepte und Studien rund um das Thema Mobilität. Weitere Publikationen, Infoblätter, etc. finden Sie im Internet unter: www.stadt-zuerich.ch (Suchbegriff: Infoblätter Verkehrsplanung). Mit Fragen wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität + Planung
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Postfach, 8021 Zürich
Telefon 044 412 27 22, Telefax 044 412 27 14, mobiltaet@zuerich.ch, www.stadt-zuerich.ch/mobiltaet

3/2011

Parkplätze in der Stadt Zürich**Wirtschaftliche Bedeutung von Kundenparkplätzen****Relative Bedeutung der Verkehrsmittel**

Mit der Befragung wurden lediglich Angaben zu den Umsätzen von Autokundinnen und -kunden gewonnen. Für die Kundschaft, die andere Verkehrsmittel nutzt, sind keine Umsätze erhoben worden. Deren Kaufverhalten wird aus den Ergebnissen früherer Studien und statistischen Daten abgeleitet (Umsatz pro Kunde/in, Modalsplit der Kundschaft). Via Hochrechnung lässt sich daraus die relative Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel an den Umsätzen abschätzen. Obwohl diese Hochrechnung mit gewissen Unsicherheiten behaftet ist, liefert sie ein gutes Bild der Grössenordnung.

Verkehrsmittel	Besucheranteil	Ausgaben in CHF	Anteil am Gesamtumsatz
MIV	16.2%–19.8%	129.8–216.3	20%–32%
Bahn	26.1%–31.9%	106.5–177.5	27%–43%
Tram/Bus	35.1%–42.9%	72.0–120.0	24%–39%
LV	12.6%–15.4%	54.8–91.3	7%–11%

Anteile der Verkehrsmittel an den Umsätzen in der Innenstadt

Die Autokundschaft ist für rund ein Viertel des Umsatzes verantwortlich, die Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel für rund zwei Drittel und die Nicht-Motorisierten für ca. 10 Prozent.

Verkehrsmittel	Geschätzter Umsatzanteil Wipkingen	Geschätzter Umsatzanteil Oerlikon
MIV	31%–37%	24.5%–27%
Bahn	3%–4%	16%–18%
Tram/Bus	19%–22%	29%–32%
LV	37%–47%	23%–30.5%

Anteile der Verkehrsmittel an den Umsätzen in Wipkingen und Oerlikon

Die Autokundschaft ist für ein Viertel bis ein Drittel des Umsatzes verantwortlich, die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs für ein Viertel bis knapp die Hälfte und die Nicht-Motorisierten für ein Viertel bis über 40 Prozent. Auffallend ist die deutlich grössere Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs in den Quartierzentren.

Stärkung der Parkhäuser – Gewinn für alle

Die Ergebnisse der Untersuchung setzen Fakten an die Stelle von Mutmassungen und lassen Schlussfolgerungen zu, die konkrete Handlungsoptionen eröffnen:

1. Potenzial der Parkhäuser ist nicht ausgeschöpft.
Die nicht direkt im Stadtzentrum liegenden Parkhäuser (Hohe Promenade, City, Hyatt) sind relativ schlecht ausgelastet. Sie könnten eine höhere Nachfrage abdecken.

2. Fakten schaffen Klarheit – Differenzierung notwendig
Leute, die ihr Auto in den Parkhäusern abstellen, geben pro Parkiervorgang im Durchschnitt mehr aus als jene, die einen Strassenparkplatz benützen. Auf Grund der höheren Auslastung sind die durchschnittlichen Jahresumsätze im Strassenraum (328 000 Franken) aber höher als in den Parkhäusern (166 000 Franken). Da die Spannweite riesig ist (Strasse: 164 000 bis 683 000 Franken, Parkhäuser: 96 000 bis 375 000 Franken), sind Aussagen zu mit Parkplätzen verknüpften Umsätzen ohne Angaben zur Lage und Art dieser Parkplätze wenig aussagekräftig.

3. Keine Fixierung auf Parkplätze

Rund drei Viertel der Umsätze sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fussverkehr und Veloverkehr verknüpft. Zu den Anforderungen der Autokundschaft auf Zufahrt, Parkplatz und Aufenthaltsqualität gesellen sich somit die gewichtigen der ÖV-, Fuss- und Velokundschaft: hohe Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen und gute Erreichbarkeit der Innenstadt wie auch der Quartierzentren.

4. «Historischen Kompromiss» weiterführen

Eine hohe Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen ist für die Innenstadt zentral. Zur Aufwertung und Entlastung der Strassenräume kann unter anderem eine Verschiebung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser nötig werden. Diese hat differenziert vorzuziehen zu gehen. Dadurch bleibt die Gesamtzahl der Parkplätze in der Innenstadt gleich, die Parkhäuser werden gestärkt und die Umsätze fallen nicht weg. Der «Historische Kompromiss» hat somit auch in Zukunft seine Gültigkeit.

5. Angleichung der Parkplatz-Tarife

Strassenparkplätze sind günstiger als Abstellplätze in Parkhäusern und nur zu bestimmten Zeiten kostenpflichtig. Sie geniessen damit einen fragwürdigen Konkurrenzvorteil. Die Angleichung der Tarife und Bewirtschaftungszeiten der Strassenparkplätze an diejenigen der Parkhäuser ist prüfenswert. Würden die Parkhäuser vermehrt direkt angefahren, liesse sich die Position der Parkhäuser stärken und gleichzeitig der Suchverkehr vermindern. Der Bericht zur wirtschaftlichen Bedeutung von Parkplätzen kann unter www.stadt-zuerich.ch/parkierung eingesehen werden.

Mai 2011, WIE

Date de dépôt : 25 février 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette pétition concerne la modification de la circulation au boulevard Jaques-Dalcroze, quartier de Rive.

Le nouveau schéma de circulation a été introduit suite au changement du réseau TPG de décembre 2011. Ce dernier a permis d'améliorer les capacités des transports publics au rond-point de Rive. A cet endroit, 110 mouvements de véhicules TPG sont constatés aux heures de pointe. Le changement de réseau a entraîné la circulation de trams 12 de 53 m, dont la longueur ne permet pas de dégager le rond-point lorsqu'ils attendent au feu situé au carrefour cours de Rive-boulevard Helvétique.

De plus, les automobilistes qui souhaitaient stationner dans le rond-point, de même que les voitures stationnées en double file, perturbaient la progression des véhicules TPG dans le carrefour, mettant à mal leur bon fonctionnement.

C'est pourquoi il a été décidé de diminuer le nombre de mouvements de véhicules individuels motorisés dans le rond-point. Pour ce faire, il a rapidement été mis au jour qu'il convenait de supprimer la possibilité de tourner à gauche dans Ami-Lullin en remontant le boulevard Jaques-Dalcroze, ainsi que celle de rejoindre le rond-point en venant de la contre-allée du boulevard Jaques-Dalcroze, deux mouvements peu importants en nombre, mais qui gênaient les autres flux de trafic.

D'autres mesures ont été prises : installation d'un feu clignotant permettant aux trams de quitter l'arrêt de Rive au bon moment ; modification du stationnement sur le rond-point de Rive et le boulevard Jaques-Dalcroze ; suppression du trafic en provenance de la rue Ferdinand-Hodler tout en garantissant l'accès à la rue Ami-Lullin ; interdiction de tourner à droite de la rue d'Italie sur le cours de Rive.

De plus, 41 places deux-roues motorisés (2 RM) et 6 zones vélos (pour 152 vélos) ont été créées en remplacement des 14 places voitures du rond-point de Rive et de 5 places sur le boulevard Jaques-Dalcroze. Précisons que la compensation de ces places est possible dans le parking Saint-Antoine.

Une solution gagnante-gagnante

Cette modification du schéma de circulation est une solution gagnante-gagnante. En effet, les conséquences positives sont nombreuses : augmentation des places de stationnement 2 RM (41) et vélos (152), développement des transports publics et de leur fluidité autour du rond-point de Rive, suppression de quelques places de stationnement voitures, mais compensées dans le parking Saint-Antoine, place de livraison conservée, amélioration du temps de parcours des automobilistes, qui ne se retrouvent plus freinés dans la circulation saturée du rond-point.

Une modification du trafic pour une meilleure complémentarité des modes de transport

La modification de la circulation au boulevard Jaques-Dalcroze, quartier de Rive, a pour conséquence une meilleure complémentarité des modes de transport à cet endroit.

C'est pourquoi, pour les raisons développées ci-dessus, nous vous engageons, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de ce rapport.