

Date de dépôt : 3 mars 2021

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Souheil Sayegh : Projet de Clé de Rive : quels apports pour la mobilité au centre-ville ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 29 janvier 2021, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

La campagne pour la votation communale en Ville de Genève sur le projet de Clé de Rive a déjà démarré depuis plusieurs semaines. Elle permet aux partisans et détracteurs du projet de parking et d'aménagement du quartier de Rive d'opposer arguments et contre-arguments sur les apports que pourrait générer le projet en terme de mobilité au centre-ville.

Compte tenu du caractère pointu du débat et des éléments techniques liés à la compensation du stationnement notamment, je remercie le Conseil d'Etat d'apporter des réponses aux questions suivantes :

- En quoi le projet de Clé de Rive est-il cohérent avec la politique de mobilité du canton de Genève et notamment les objectifs de la LMCE ?*
- Quel impact aura le projet Clé de Rive sur le trafic individuel motorisé au centre-ville ?*
- La piétonisation des rues concernées peut-elle être réalisée au moyen de l'assouplissement des règles de compensation votée le 27 septembre 2020 mais sans la construction du parking de Clé de Rive ?*
- Quelles sont les règles qui prévalent depuis l'acceptation de la nouvelle loi sur la compensation ?*

- *Une initiative communale récente des opposants au parking de Clé de Rive va même plus loin que le projet de piétonisation actuel sans évoquer non plus la question de la construction d'un parking. Est-ce que le plan piétonnier prévu par cette initiative pourrait se réaliser sans la construction d'un parking, dans l'hypothèse où cette initiative serait validée ?*
- *Le projet de Clé de Rive permet-il des améliorations pour les autres modes de transport, notamment les transports collectifs et la mobilité douce?*

Que le Conseil d'Etat soit remercié pour ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat apporte ci-après les différentes réponses aux interrogations soulevées dans la présente question écrite urgente :

En quoi le projet de Clé de Rive est-il cohérent avec la politique de mobilité du canton de Genève et notamment les objectifs de la LMCE ?

Le projet Clé de Rive constitue l'une des mesures sur la Rive gauche pour la mise en œuvre de la politique de mobilité du Canton de Genève et des objectifs fixés par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) prônant une stratégie multimodale.

La construction du parking devrait permettre de piétonniser un large périmètre de la zone I de la LMCE. En supprimant 200 places sur le périmètre strict des rues piétonnisées, il devrait permettre en outre de supprimer 298 places supplémentaires dans un périmètre de 750 m autour du futur parking.

La suppression des places en surface devrait permettre d'améliorer des aménagements cyclables, des tronçons de voie de bus, de créer des présélections pour tous les usagers, ainsi que d'améliorer la « viabilité » de certains arbres sur le boulevard Helvétique, en évitant d'avoir des places de stationnement au-dessus des racines.

Le projet Clé de Rive devrait aussi favoriser la création d'une boucle permettant l'exploitation des tramways dans les deux sens, au centre-ville, notamment pour l'extension du tram vers Annemasse.

Quel impact aura le projet Clé de Rive sur le trafic individuel motorisé au centre-ville ?

En termes de trafic généré, étant donné qu'aucune nouvelle place de stationnement ne serait créée, le nombre de déplacements par jour dans un périmètre élargi ne devrait pas évoluer. Des augmentations locales pourraient être observées, essentiellement dues au report de trafic d'un axe sur un autre. Toutefois, comme le parking serait accessible depuis le réseau structurant, il devrait permettre de diminuer le trafic dans une série de petites rues, où certains automobilistes cherchent actuellement une place de libre et tournent ainsi de rue en rue.

De surcroît, en permettant de repositionner le marché de Rive sur la rue Pierre-Fatio au lieu du boulevard Helvétique les mercredis et les samedis, le projet Clé de Rive devrait assurer une meilleure exploitation du réseau routier au fil de la semaine.

La piétonisation des rues concernées peut-elle être réalisée au moyen de l'assouplissement des règles de compensation votée le 27 septembre 2020 mais sans la construction du parking de Clé de Rive ?

L'assouplissement voté le 27 septembre 2020 s'accompagne aussi d'une réduction du périmètre des compensations, celui-ci passant de 750 m à 500 m. Dans le secteur du rond-point de Rive, le seul parking disponible pour la compensation est celui de Saint-Antoine, avec 86 places disponibles (état 2020). Ce dernier ne dispose ainsi pas de suffisamment de places disponibles par rapport aux 200 places qui seraient supprimées dans les rues telles que prévues par le projet Clé de Rive, ni dans les rues adjacentes.

En conséquence, l'assouplissement de la compensation voté le 27 septembre 2020 ne permettrait pas de réaliser la piétonisation des rues.

De plus, les dérogations prévues dans la LMCE, également assouplies, ne sont pas applicables pour cette compensation. En effet, il faudrait que les aménagements favorisent soit la sécurité, soit la fluidité des différents modes de transport, ce qui ne serait pas le cas avec la piétonisation en question.

Quelles sont les règles qui prévalent depuis l'acceptation de la nouvelle loi sur la compensation ?

L'assouplissement de la compensation voté le 27 septembre 2020 n'a pas modifié l'obligation de compenser les places de stationnement, mais elle a permis de faciliter les règles de calcul de la compensation dans les parkings existants et a augmenté également le nombre de places qu'il est possible de compenser annuellement, dans un périmètre ramené à 500 m. Auparavant, ces

dernières étaient limitées à 111 places par année; elles passent désormais à 334 places par année.

Pour les projets d'aménagement supprimant des places de parking, les possibilités de déroger à l'obligation de compenser ont également été assouplies. Auparavant, cette possibilité n'était activable que pour les aménagements améliorant à la fois la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement, conditions qui étaient rarement cumulatives dans les projets. A présent, les conditions ne sont plus cumulatives : un projet améliorant la fluidité ou la sécurité des modes de déplacement peut solliciter une dérogation. En zone I de la LMCE, le nombre de places pour lesquelles il est possible de déroger au principe de compensation s'élève à 460 places, tandis qu'en zone II il est de 1 650 places. Actuellement, près de 300 places ont déjà été utilisées.

Une initiative communale récente des opposants au parking de Clé de Rive va même plus loin que le projet de piétonisation actuel sans évoquer non plus la question de la construction d'un parking. Est-ce que le plan piétonnier prévu par cette initiative pourrait se réaliser sans la construction d'un parking, dans l'hypothèse où cette initiative serait validée ?

L'analyse du nombre de places de stationnement en jeu dans l'initiative permet de constater des suppressions de l'ordre de 230 places voitures et 672 places véhicules deux-roues motorisés (2RM), sans compter les places vélos.

En comptant 4 places 2RM pour 1 place voiture (art. 7I, al. 6, du règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 30 janvier 1989 (RaLCR; rs/GE H 1 05.01)), on parvient à un total de 398 places supprimées, qui devraient faire l'objet d'une compensation en application de la LMCE. Par ailleurs, vu que le trafic serait aussi reporté sur le boulevard Helvétique et la rue de la Scie, comme pour le projet Clé de Rive, il faudrait ajouter au besoin de compensation 68 places, dont la suppression était prévue pour améliorer le fonctionnement des carrefours, soit un total de 466 places.

Or, dans le périmètre de la compensation de 500 mètres, seul le parking Saint-Antoine est inscrit dans les possibilités de compensation avec uniquement 86 places disponibles.

Le projet de Clé de Rive permet-il des améliorations pour les autres modes de transport, notamment les transports collectifs et la mobilité douce ?

Concernant les transports collectifs, la réorganisation du pôle majeur du réseau TPG qu'est Rive devrait améliorer les correspondances, en rapprochant notamment les arrêts de bus à la rue d'Italie des arrêts de tramway. Par ailleurs, la création de la boucle de tram, utilisable dans les deux sens, remplacerait le Y de rebroussement actuel, fastidieux à utiliser. Ainsi, en cas de perturbation du réseau, les trams venant des Rues Basses pourraient facilement rebrousser chemin à Rive. Cependant, c'est surtout pour les trams venant dans l'autre sens que la situation devraient s'améliorer en permettant le rebroussement à Rive, alors qu'actuellement les trams doivent le faire entre les arrêts Bel-Air et Stand.

Pour la mobilité douce, la piétonisation devrait donner davantage de places aux piéton-ne-s qu'actuellement. Quant aux cyclistes, les places piétonnes leur seraient aussi accessibles, même si les utilisateurs et utilisatrices de la petite reine devraient laisser la priorité aux piéton-ne-s. La rue d'Italie pourrait aussi être utilisée par les cyclistes, qui devraient bénéficier d'une voie pour dépasser les bus à l'arrêt, sans présence d'automobiles. Parmi les suppressions de places en surface, certaines devraient l'être pour améliorer la continuité des aménagements cyclables et profiteraient donc aux cyclistes.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

La présidente :
Anne EMERY-TORRACINTA