

**Proposition du Conseil administratif du 3 août 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit de 325 000 francs destiné à une étude de circulation et d'aménagement de la rue du Rhône entre les places Longemalle et Bel-Air.**

Mesdames et Messieurs les conseillers,

**Préambule**

La rue du Rhône est une des plus grandes artères du centre-ville de Genève. Elle est actuellement bordée principalement d'établissements bancaires et hôteliers entre les places des Eaux-Vives et Longemalle puis, entre les places Longemalle et Bel-Air par de nombreux commerces haut de gamme. Elle complète, avec les Rues-Basses, le cœur commerçant de la rive gauche.

La rue du Rhône constitue également un axe important pour les transports publics. Plusieurs lignes de la rive gauche y transitent pour atteindre la place Bel-Air et rejoindre ensuite la rive droite. A partir de la place Longemalle, en direction de Bel-Air, la rue est en sens unique avec une voie de circulation et une voie réservée aux transports publics.

Le flux important de véhicules privés qui transitent par la rue du Rhône va à l'encontre de sa vocation commerciale ainsi que de sa fonction de desserte locale dans la hiérarchie du réseau routier (réseau de quartier). De plus, il ralentit sérieusement les transports publics sur la rue et la place Bel-Air.

L'objectif de la proposition est d'étudier un projet d'aménagement permettant de libérer la rue du Rhône du trafic indésirable et de la mettre en valeur par un aménagement digne de sa position centrale proche de la petite rade.

Cette démarche est conforme aux objectifs de valorisation de l'hypercentre-ville pour les mobilités douces et d'amélioration de la progression des transports publics.

**Exposé des motifs**

L'extrémité de la rue du Rhône, soit le tronçon situé entre la place du Rhône et la place Bel-Air, bénéficie depuis le 24 septembre 1993 d'un statut particulier restreignant la circulation. Cette réglementation demeure toutefois mal respectée. On constate quotidiennement un stationnement illicite en double file sur l'unique voie de circulation automobile ou sur les trop nombreuses places de livraisons. Il en résulte un engorgement récurrent qui gêne fortement la progression des transports publics et diminue la sécurité des traversées piétonnes.

Dès décembre 2011, le TCOB sera mis en service, en même temps que le nouveau système d'exploitation des lignes de tram qui induira une augmentation des

transbordements de passagers entre les arrêts de tram Bel-Air Cité et Bel-Air ponts de l'île. Les études menées à ce jour ont identifié des conflits importants entre ces flux de piétons et les véhicules sortant de la rue du Rhône. Le simple respect de la réglementation en place ne permettrait pas d'y parer totalement.

Enfin, la convention signée entre l'Etat et la Ville de Genève pour la levée des oppositions au TCOB stipulait qu'après la mise en service du tram, la Direction générale de la mobilité (DGM) s'engagerait à édicter une réglementation de trafic interdisant la circulation des véhicules privés dans la rue du Rhône, à l'identique de ce qui existe dans les Rues-Basses, cela sur la base d'un projet d'aménagement à établir par la Ville de Genève.

L'étude qui fait l'objet de la présente demande de crédit a pour but d'examiner les mesures, tant du point de vue du trafic que de l'aménagement, qui peuvent être prises pour contribuer à faire respecter la réglementation du trafic, désengorger la place Bel-Air, optimiser la progression des transports publics et valoriser l'espace public sur la rue du Rhône. Elle devra également proposer des mesures pour diminuer la pression acoustique sur les quelque 60 façades et 5000 emplois en dépassement des valeurs limites de bruit tout au long de l'axe.

## **Description de l'étude**

### *Etude de circulation*

L'étude commencera après la mise en service du TCOB pour permettre de faire des observations objectives sur les nouvelles habitudes liées aux changements de schémas de circulation dans les quartiers adjacents (quartier des Banques, Saint-Gervais) et aux reports modaux qu'ils occasionnent.

Par ailleurs, le statut de rue marchande débutant au droit de la place du Rhône et interdisant le transit des voitures individuelles, des motocycles et des scooters a été complété et précisé au début de 2009 à l'occasion du chantier du TCOB. L'arrêté stipule que seuls les véhicules des TPG, taxis, limousines et quelques ayants droit dûment autorisés peuvent y passer. Comme mentionné plus haut, le statut des Rues-Basses pourra être élargi à l'aménagement proposé dans cette étude pour la rue du Rhône.

Afin de faire respecter la réglementation de trafic en vigueur et empêcher durablement les pratiques des usagers illicites, un plan d'action de la DGM en collaboration avec la police a débuté le 1<sup>er</sup> février 2011. Celui-ci est toujours en cours et il vise à informer, puis sanctionner les automobilistes et deux-roues motorisés qui empruntent la rue du Rhône en dépit de l'interdiction de circuler.

Parallèlement, des mesures légères ont été réalisées dans le courant du printemps 2011 à la porte de la rue marchande au droit de la place du Rhône. Ce projet d'aménagement routier, matérialisé par un portail avec deux bornes et un totem de signalisation, a pour objectif de marquer très clairement l'entrée du tronçon de la rue du Rhône en rue marchande jusqu'à la place Bel-Air, limité aux seuls véhicules ayants droit. Il répond aux attentes de la DGM et des TPG pour assurer le bon fonctionnement du pôle d'échange des transports publics de la place Bel-Air à la

mise en service du TCOB à la fin de 2011. Cet aménagement peut évoluer selon le périmètre d'intervention et l'aménagement qui seront proposés dans l'étude découlant de cette demande de crédit.

Le périmètre envisagé dans l'étude de circulation ne peut se limiter à la seule portion de la rue du Rhône en rue marchande. Il est important d'envisager divers périmètres élargis, où le schéma de circulation, l'accessibilité, la réglementation de trafic et le régime de stationnement choisis pourront faciliter les objectifs recherchés pour les transports publics et les mobilités douces, tout en requalifiant l'espace public. L'étude de circulation avec l'examen des potentialités en matière d'aménagement doit donc envisager différents scénarios.

Si cela s'avère pertinent, diverses étapes de mise en œuvre pourraient être étudiées.

L'étude de circulation de ces scénarios permettra d'ajuster les schémas de circulation assurant l'accessibilité des ayants droit, qui s'avère déterminante dans le fonctionnement de l'aménagement.

L'impact sur le stationnement sera également à considérer au vu d'un report dans les parkings en ouvrage du secteur dont la fréquentation actuelle devra être analysée finement. Dans la problématique du stationnement, le bon fonctionnement des livraisons doit être assuré pour l'ensemble des commerces et riverains.

S'agissant des mobilités douces, les piétons seront considérés en mixité avec les vélos et les transports publics. Les itinéraires cyclables seront étudiés sur l'axe rue du Rhône – quai Général-Guisan – Rues-Basses, en réponse au plan directeur communal, et aux jonctions nécessaires avec le pôle d'échange des transports publics de la place Bel-Air.

### *Etude d'aménagement*

Les conclusions de l'étude de circulation fixeront le cadre d'une étude d'aménagement qui pourra alors être entreprise. Elle s'articulera en deux volets:

1. Concept d'aménagement sur le périmètre élargi, soit entre les places Bel-Air et Longemalle. Ce volet permettra d'examiner les potentiels d'amélioration de l'espace public et d'extension de la zone piétonne du centre-ville sur le quai Général-Guisan, avec une mise en valeur des parcours de mobilités douces transversaux:
  - rue du Commerce-pont de la Machine;
  - place de la Fusterie-place du Rhône-pont des Bergues;
  - place du Molard-quai Général-Guisan-Mouettes genevoises;
  - place du Port-place Longemalle.
2. Etude d'aménagement des espaces publics sur le périmètre situé entre la place Bel-Air et la place du Rhône, considéré a priori comme le tronçon à réaménager de manière prioritaire. Cette étude s'étendra à la rue du Commerce, directement touchée par le régime de circulation particulier acquis pour ce tronçon de la rue du Rhône. Cette rue est également longée côté ouest par un bâtiment qui fera

dès 2012 l'objet d'une importante transformation, avec la création d'arcades couvertes au rez-de-chaussée, donnant directement sur la rue. La valorisation de cette rue a été suggérée dans le cadre de cette opération par le propriétaire lui-même. Il s'agira d'élaborer un projet en collaboration avec lui pour ce secteur.

Cette étude comprendra les phases d'avant-projet, projet, demande d'autorisation de construire et d'appels d'offres. La réalisation fera l'objet d'une demande de crédit de travaux ultérieure.

### **Estimation des coûts**

	Fr.
Honoraires d'architectes	116 000
Honoraires d'ingénieurs civils	82 000
Honoraires d'ingénieurs en transports	75 000
Frais de tirage, impressions	8 000
Frais de communication	20 000
	<hr/>
Sous-total	301 000
TVA 8%	24 080
	<hr/>
Total	325 080
Total du crédit demandé, arrondi à	325 000

### **Plan financier d'investissement**

Cet objet est prévu sous le numéro 102.755.01 du 6<sup>e</sup> plan financier d'investissement 2011-2022, pour un montant de 270 000 francs.

### **Maîtrise de l'ouvrage et maîtrise d'œuvre**

Le service gestionnaire du crédit d'étude est le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité. Le bénéficiaire est le Service du génie civil.

### **Régime foncier**

Le projet dans son entier est situé sur le domaine public.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet de délibération ci-après:

## PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 325 000 francs destiné à une étude de circulation et d'aménagement de la rue du Rhône entre les places Longemalle et Bel-Air.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 325 000 francs.

*Art. 3.* – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon, l'étude sera amortie en 3 annuités.

*Art. 4.* – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.