

RUE RHONE

CONCEPT D'AMENAGEMENT : rapport d'étude, résumé de la démarche
MIDarchitecture sàrl **DOCUMENT PROVISoire** 1 mars 2017



SOMMAIRE

01 /	
INTRODUCTION	5
Contexte	5
Contexte des mobilités et historique	6
Le plan directeur communal, Genève 2020	6
Objectifs	7
Présentation des documents	7
Périmètre	8
Composition du groupe de suivi	9
02 /	
LECTURE DU SITE	11
Une rupture dans l'espace public	11
La rue du Rhône en trois séquences	13
Spécificités de la séquence A: BEL-AIR / PLACE DU RHONE	14
Spécificités de la séquence B: Place du Rhône / Place du Lac	16
Spécificités de la séquence C : Place du Lac / Place du Port	18
03 /	
CONCEPT D'AMENAGEMENT / IMAGE DIRECTRICE	21
Principes pour le réaménagement scénario variante 1C	21
Séquence A de la place du Rhône à la place Bel Air (planche 1 format A2)	25
Séquence B de la place du Lac à la place du Rhône (planche 2 format A2)	26
Séquence C de la place du Port à la place du Lac (planche 3 format A2)	28
ANNEXES	31

01 / INTRODUCTION

CONTEXTE

En mai 2014, la Ville de Genève lance un appel d'offres sur invitation pour l'établissement d'un concept d'aménagement pour la rue du Rhône et son voisinage.

Le périmètre de l'étude considère le tronçon de la rue du Rhône compris entre les places Bel-Air et Longemalle, ainsi que le quai Général-Guisan et les ruelles donnant accès à ce dernier.

Parallèlement, le bureau Citec Ingénieurs Conseils SA est mandaté pour réaliser un diagnostic et définir un nouveau schéma de circulation sur ce secteur. De concert avec les architectes chargés d'établir le concept d'aménagement, les ingénieurs en transports cherchent les mesures permettant de:

- juguler le trafic de transit illicite
- faciliter la progression des transports publics
- favoriser les déplacements doux longitudinaux et transversaux
- optimiser la gestion des livraisons

Par ailleurs, le Conseil municipal accepte en octobre 2013 la pétition P-286 demandant la création d'un itinéraire cyclable continu, sécurisé et bien balisé entre Bel-Air et Rive. Le concept d'aménagement intègre ce projet cyclable, tient également compte du projet en cours à la place du Rhône et de la planification en vigueur en Ville de Genève.

Les propositions pour l'aménagement des espaces publics présentées ci-après sont liées au développement et conclusions de l'étude de circulation (Rue du Rhône, 25 novembre 2016 / Citec Ingénieurs Conseils SA).

CONTEXTE DES MOBILITÉS ET HISTORIQUE

Le tronçon de la rue du Rhône situé entre la place éponyme et la place Bel-Air, bénéficie depuis le 24 septembre 1993 d'un statut particulier restreignant la circulation aux ayants-droit. Cette réglementation demeure mal respectée et aujourd'hui, ce tronçon est toujours encombré d'un important trafic de transit illicite, au détriment du pôle de transports publics de Bel-Air.

En décembre 2011, le tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) est mis en service. Au même moment est introduit un nouveau système d'exploitation des lignes de tram, qui implique une augmentation des transbordements de passagers entre les arrêts de tram Bel-Air–Cité et Bel-Air–Ponts de l'Ile. Les risques de conflit entre les flux piétonniers et les véhicules débouchant de la rue du Rhône sont importants.

Pour permettre la levée des oppositions liées au projet du TCOB, une convention est signée (1 octobre 2008) entre l'Etat et la Ville de Genève. Elle stipule qu'après la mise en service du tram, la Direction générale des transports du Canton de Genève (DGT) s'engage à édicter une réglementation de trafic interdisant la circulation des véhicules privés dans la rue du Rhône, ceci sur la base d'un projet d'aménagement qui doit être établi par la Ville de Genève.

A ce jour, la DGT étudie, avec la collaboration de la police cantonale, un système de reconnaissance de plaques (avec caméras) pour gérer le trafic des ayants-droit sur ce tronçon de la rue.

LE PLAN DIRECTEUR COMMUNAL, GENÈVE 2020

A plusieurs reprises, le plan directeur communal, Genève 2020, fait référence aux liens à créer entre les Rues Basses et le Rhône.

Le plan de synthèse représente les trois places des Rues Basses (Longemalle, Fusterie et Bel-Air) «étirées» jusqu'au bord de l'eau en trois espaces publics unis.

La mesure PL8 définit en outre l'extension de la zone piétonne au centre-ville. Or, le périmètre considéré par notre étude est entièrement compris dans un secteur défini à priorité piétonne.

Dans les stratégies pour l'espace public, le plan directeur énonce plusieurs mesures dont en particulier: «intégrer les rives lacustres et fluviales dans le réseau des espaces publics.»

La présente étude est conforme aux objectifs du plan directeur communale 2020 de la Ville de Genève, dont elles respectent les intentions.

OBJECTIFS

L'étude définit les principes d'aménagement à mettre en place pour libérer la rue du Rhône du trafic indésirable tout en la valorisant à l'aune de sa position centrale et commerciale proche de la Rade.

Il s'agit d'identifier et de hiérarchiser les mesures d'aménagement qui peuvent être prises pour qualifier la rue du Rhône, pour contribuer à faire respecter la réglementation du trafic et pour optimiser la progression des transports publics.



01-02.
Rue du Rhône, septembre 2014

PRÉSENTATION DES DOCUMENTS

L'étude du concept d'aménagement pour la rue du Rhône comprend les documents suivants:

- Le plan d'ensemble 1 :1000 représentant l'état existant du secteur
- Le plan d'ensemble 1 :1000 représentant l'image directrice du secteur (avec 2 variantes, établies selon les schémas de circulation 1C et 3B de Citec Ingénieurs Conseils SA)
- 3 fiches de principe d'aménagement présentant chacune un tronçon particulier (plan 1:500 et coupe 1:100, selon le schéma de circulation 1C de Citec Ingénieurs Conseils SA)
- Le présent rapport d'étude qui synthétise l'ensemble de la démarche

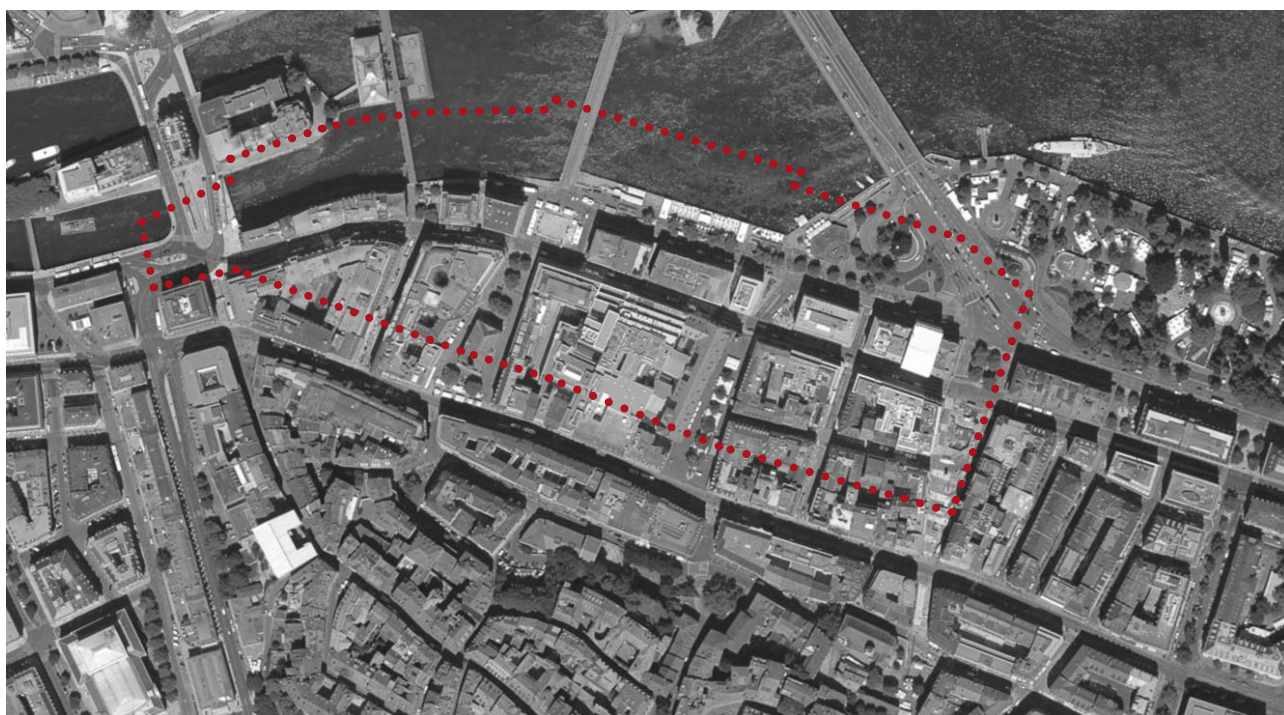
Le plan d'ensemble est établi sur la base du fond cadastral transmis par CITEC en février 2017. L'ensemble des rayons de giration des véhicules TPG et des véhicules d'intervention d'urgence ont été calculés et transmis par le bureau Citec Ingénieurs Conseils SA.

PÉRIMÈTRE

Le périmètre comprend la rue du Rhône sur le tronçon compris entre les places Bel-Air et Longemalle.

Il inclut également le quai Général-Guisan et considère la mise en valeur des parcours transversaux de mobilité douce :

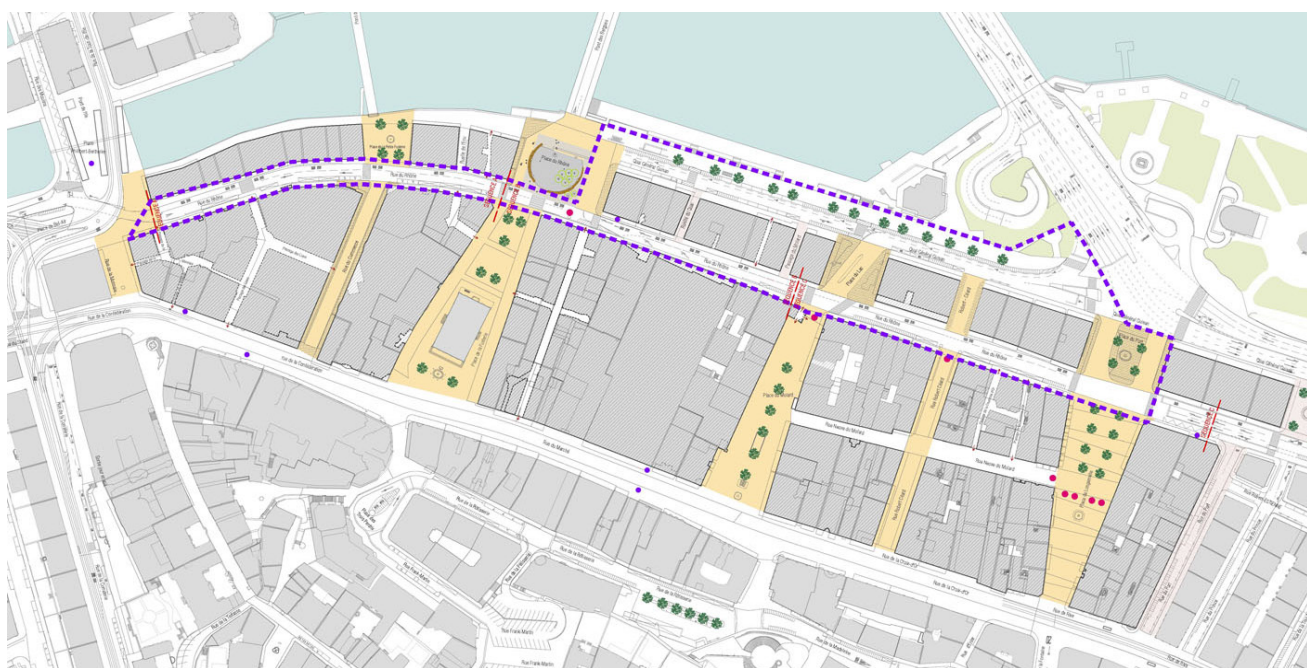
- rue du Commerce – pont de la Machine ;
- place de la Fusterie – place du Rhône – pont des Bergues ;
- place du Molard – quai Général-Guisan – débarcadère du Molard (Mouettes genevoises) ;
- place du Port – place Longemalle.



COMPOSITION DU GROUPE DE SUIVI

Debby Assaraf	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Roberto A. Daverio	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Dominique Matthey	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Sandra Piriz	Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), VdG
Muriel Zimmermann	MIDarchitecture sàrl
Ana Baldaia	MIDarchitecture sàrl
Laura Blanchard	Citec Ingénieurs Conseils SA

04.
Plan de situation et lecture des lieux



02 / LECTURE DU SITE

L'étude propose une lecture sensible de la rue du Rhône et ses abords, fruit de nombreuses visites sur les lieux et d'une analyse cartographique.

Les spécificités qui sont mises en évidence sont les suivantes :

UNE RUPTURE DANS L'ESPACE PUBLIC

La rue du Rhône est encore fortement impactée par la présence (illicite ou non) des voitures. Leur circulation, et plus encore leur stationnement, engorgent la rue, pénalisent l'efficacité des transports publics et mettent en danger les piétons. Le partage modal n'est pas adapté à son affectation commerciale majeure, l'organisation et les liaisons avec le voisinage sont à redéfinir. Les connexions de la rue avec les ponts (et les espaces publics adjacents) sont très ténues.

La rue du Rhône n'est pas structurée par des échappées visuelles transversales sur le Rhône ou sur les Rues Basses. Elle construit **une longue rupture dans un espace public** destiné aux piétons, contenu entre le Rhône (accès piétons au parking sous-lacustre / glaciers / Mouettes) et les Rue Basses.

La rue du Rhône constitue un axe important en matière de transport public. Plusieurs lignes y transitent et traversent la place Bel-Air pour relier la rive gauche à 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 accordée aux véhicules individuels et une voie réservée aux transports publics.

On constate quotidiennement sur ce tronçon le stationnement illicite de véhicules, garés en double file sur l'unique voie de circulation ou sur les places de livraison. Il en résulte un engorgement récurrent qui ralentit fortement la progression des transports publics et nuit à la sécurité des traversées piétonnes.

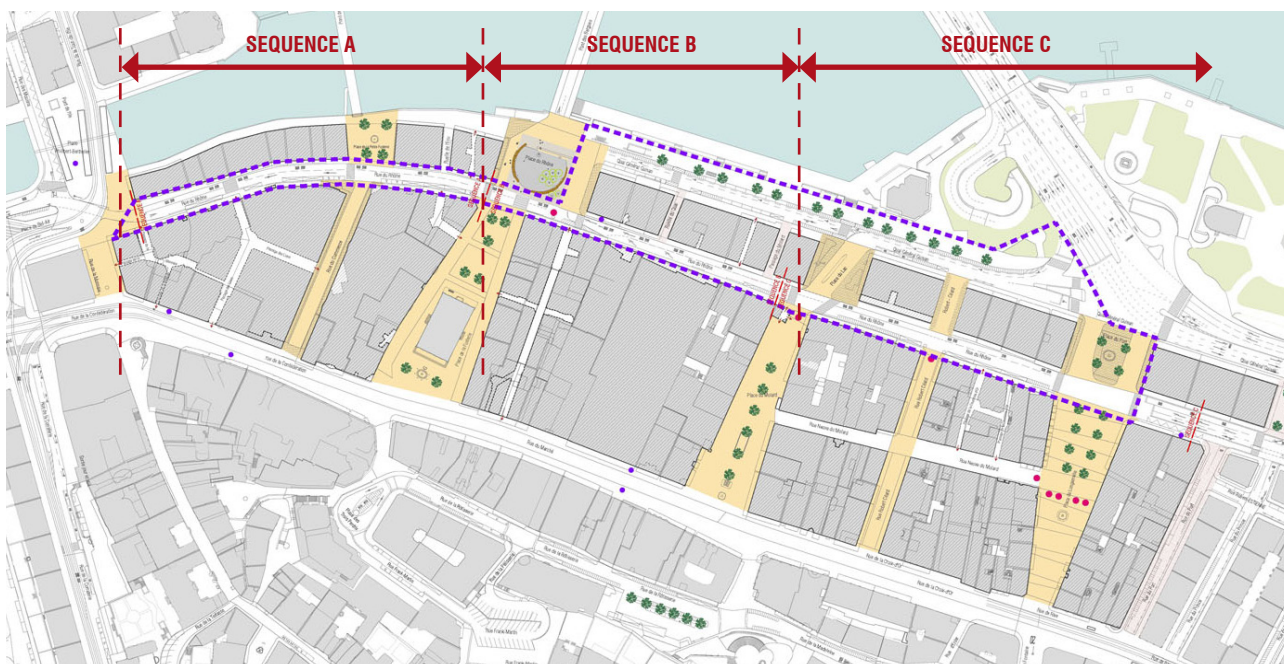
05-12.

Echappées visuelles :

les places et les rues transversales



13.
Les trois séquences identifiées, plan



LA RUE DU RHÔNE EN TROIS SÉQUENCES:

La spécificité de cette rue est clairement due à son usage, ses commerces de luxe et sa densité commerciale qui correspondent à celle de l'hyper-centre urbain.

Spatialement, les dilatations d'espace public de part et d'autre la ponctuent et l'enrichissent. Si les places publiques entre la rue du Rhône et les Rues Basses sont aisément identifiables (places de Longemalle, du Molard, de la Fusterie), il n'en est pas de même pour celles situées entre la rue du Rhône et le fleuve (Place du Port, place du Lac, place du Rhône).

Le profil et l'atmosphère le long de la rue du Rhône varient et définissent différentes séquences spatiales. Trois de ces séquences se détachent clairement dans leur morphologie :

- Séquence A : Bel-Air / place du Rhône
- Séquence B : Place du Rhône / Place du Lac
- Séquence C : Place du Lac / Place du Port

Chaque séquence est caractérisée par des dimensions spécifiques (largeur de trottoir, largeur de chaussée), ainsi que par un rapport au Rhône caractéristique.

Le relevé du profil type établi pour chacune des séquences de la rue de Rhône jusqu'au fleuve permet la comparaison de ces entités spatiales (voir le relevé des coupes types).

Derrière ce nom unique de « rue du Rhône » se trouvent en réalité une succession de séquences spatiales et d'événements urbains que le piéton parcourt. **La rue du Rhône n'est pas organisée comme un boulevard.**

Les trois séquences de la rue du Rhône mises en évidence par l'étude sont fortement marquées. Leurs caractéristiques sont décrites ci-dessous.

SPÉCIFICITÉS DE LA SÉQUENCE A: BEL-AIR / PLACE DU RHONE

La rue	Dans cette séquence, la rue du Rhône est relativement étroite, elle mesure en moyenne 12 mètres de large. Cette impression est renforcée du fait que son tracé marque une courbe, tronquant ainsi la perspective. Bien que l'accès de ce tronçon soit limité aux seuls ayants-droits, la rue est systématiquement envahie par la circulation individuelle, et les piétons sont cantonnés sur les trottoirs étroits.
Le bord de l'eau	Les commerces des arcades se sont appropriés les bords de l'eau. Le quai est traité comme si il s'agissait d'un espace privé, il débouche comme un « accès arrière » sur la place Bel-Air. Les piétons ne l'empruntent quasi pas.
La continuité transversale	Elle est inexistante, absence de connexion latérale.
Le stationnement	Un grand nombre de places de stationnement pour livraison sont disponibles, ce qui impacte l'ensemble de ce tronçon de rue.
La mobilité	La circulation est autorisée en sens unique, pour les bus et les ayants-droits. Le bus circule en site propre (une voie de bus).

14.
Séquence A : vue sur rue du Rhône

15.
Séquence A : vue sur quai Bezanson-Huges



SPÉCIFICITÉS DE LA SÉQUENCE B: PLACE DU RHÔNE / PLACE DU LAC

La rue	Dans cette séquence, la rue du Rhône est linéaire, elle mesure en moyenne. Certaines arcades permettent d'élargir le trottoir ouest de la rue et le rendent plus convivial. La rue est envahie par le trafic individuel, elle est particulièrement encombrée par le stationnement illicite des véhicules garés en double-file.
Le bord de l'eau	Le quai est traité comme un espace public et généreux, de grands emmarchements permettent aux passants de profiter du lieu et du rapport à l'eau. L'aménagement est orienté vers le fleuve, sans aucun lien ni avec la rue du quai du Général Guisan, ni avec ses commerces.
La continuité transversale	Elle est possible selon trois passages réservés aux piétons. Ces passages sont cependant peu utilisés car leur présence n'est pas visible, elle n'est absolument pas signalée depuis l'aménagement public du quai.
LE STATIONNEMENT	Très peu de places de stationnement sont disponibles sur ce tronçon de rue (très peu de places pour les livraisons également). Pourtant, la rue est systématiquement envahie par le stationnement individuel illicite.
La mobilité	La circulation est autorisée en sens unique, pour les bus et les véhicules individuels. Le bus circule en site propre (une voie de bus) et le couloir dédié au trafic individuel est très large.

16.
Séquence B : vue sur rue du Rhône

17.
Séquence B : vue sur quai Général Guisan

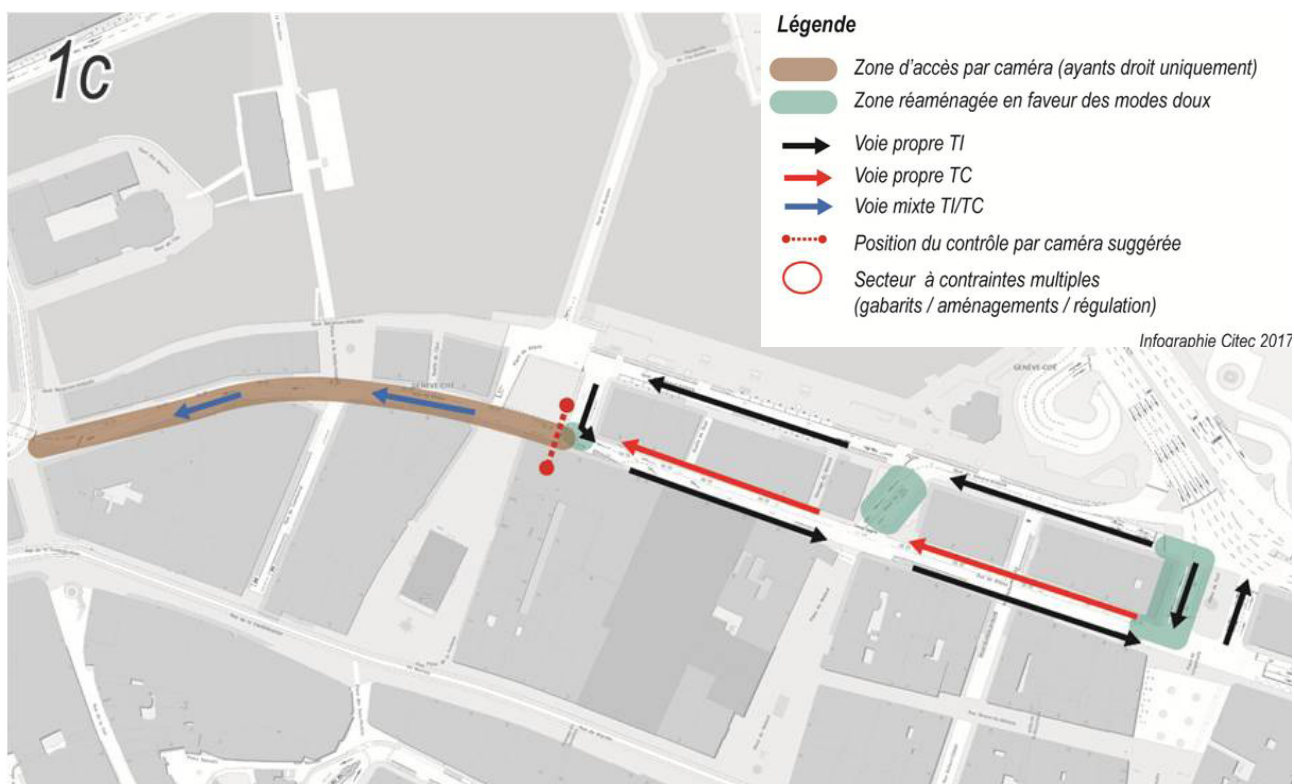


SPÉCIFICITÉS DE LA SÉQUENCE C : PLACE DU LAC / PLACE DU PORT

La rue	Dans cette séquence, la rue du Rhône est linéaire et généreuse, elle mesure près de 18 m de large (pour comparaison, sa largeur dans la séquence A est de 12 m). Les arcades à l'est élargissent confortablement le trottoir.
Le bord de l'eau	Le bord de l'eau n'est plus traité comme un quai, il n'existe pas de rapport ni au fleuve, ni au lac. Un grand espace à l'usage indéfini (comprenant les rampes d'accès au parking sous-lacustre) sépare la rue du Général-Guisan de l'eau.
La continuité transversale	Elle s'opère par des rues larges (rue Céard, rues Place du port) qui sont bordées de trottoirs. La place du Lac, contrairement à ce qu'indique son nom, n'est qu'une large rue, bordée de trottoirs élargis, et ne présente aucune caractéristique de place.
Le stationnement	De nombreuses places sont disponibles pour les livraisons; l'impact sur la circulation piétonne est faible, ceci est dû au généreux gabarit de la rue sur cette séquence.
La mobilité	La circulation est autorisée en sens unique, pour les bus et les véhicules individuels. Le bus circule en site propre (1 voies de bus) et deux couloirs sont dédiés au trafic individuel.

17.
Séquence C : vue sur rue du Rhône
18.
Séquence C : vue sur quai Général Guisan





19.
Scéma de circulation: variante 1C - extrait du rapport de CITEC du 16 novembre 2016

03 / CONCEPT D'AMENAGEMENT / IMAGE DIRECTRICE

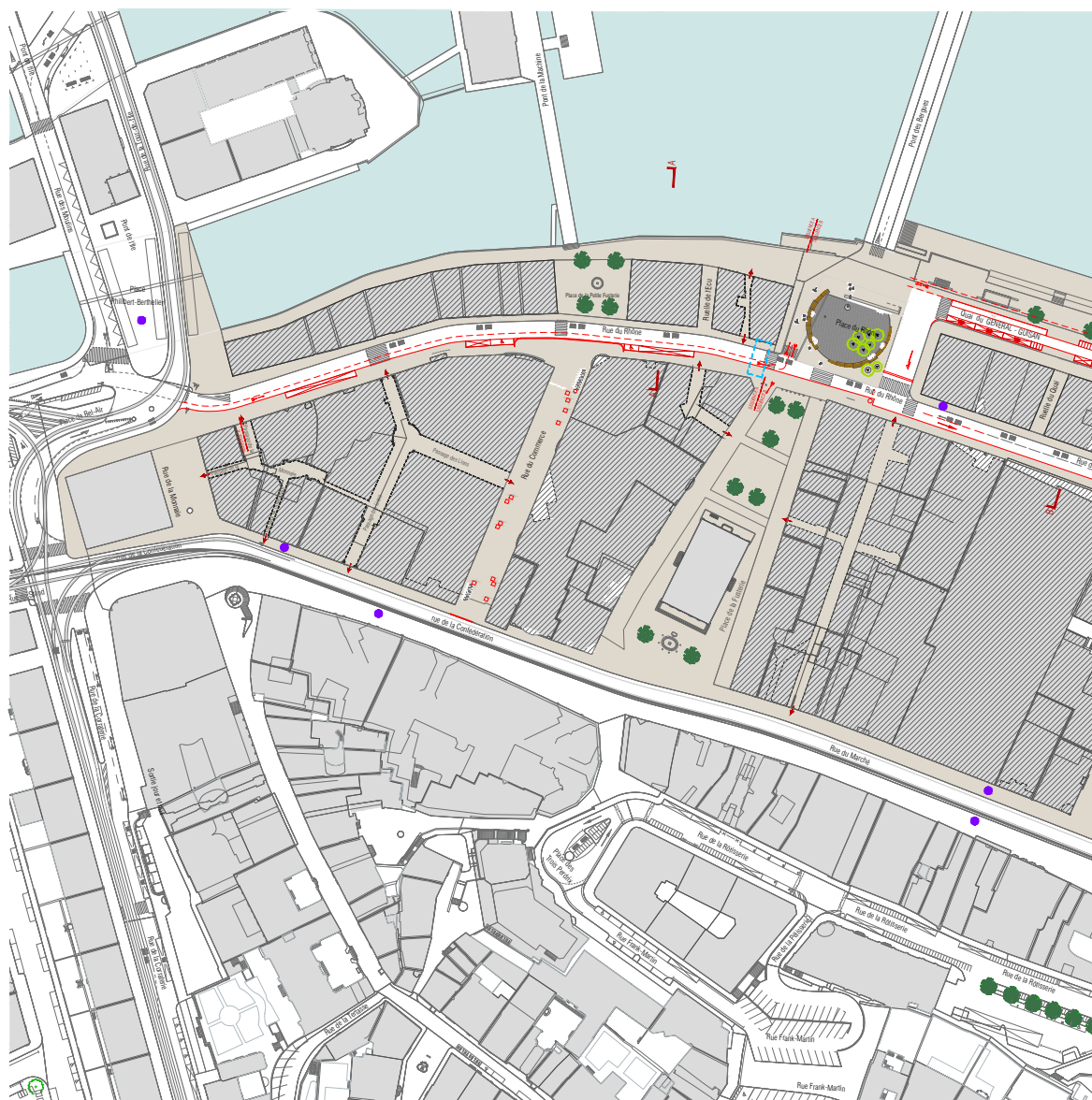
L'étude envisage le réaménagement de la rue en s'appuyant sur les principes suivant :

- Une réorganisation du schéma de circulation visant à dissuader le trafic individuel de transit dans le secteur
- Une réorganisation des usages vers plus de lisibilité (piéton, cyclable, TI)
- Une valorisation des espaces publics transversaux (dilatation)
- Une valorisation des pistes cyclables le long des quais (paysage et végétation)
- Un élargissement du trottoir sud de la rue du Rhône (réduction du stationnement)

PRINCIPES POUR LE RÉAMÉNAGEMENT SCÉNARIO VARIANTE 1C

Pour cette variante de l'étude Citec Ingénieurs Conseils SA, les principes de circulation sont les suivants:

- Le front de piétonisation est à la hauteur de la place du Rhône (installation d'un contrôle caméra).
- Les véhicules individuels et ayants-droits accèdent au secteur par le quai Général-Guisan, qui est aménagé en sens unique, d'est en ouest.
- La rue du Rhône accueille les bus (d'est en ouest) et le trafic individuel d'ouest en est sur les séquences B et C uniquement.



SÉQUENCE A DE LA PLACE DU RHÔNE À LA PLACE BEL AIR (PLANCHE 1 FORMAT A2)

Rue du Rhône:

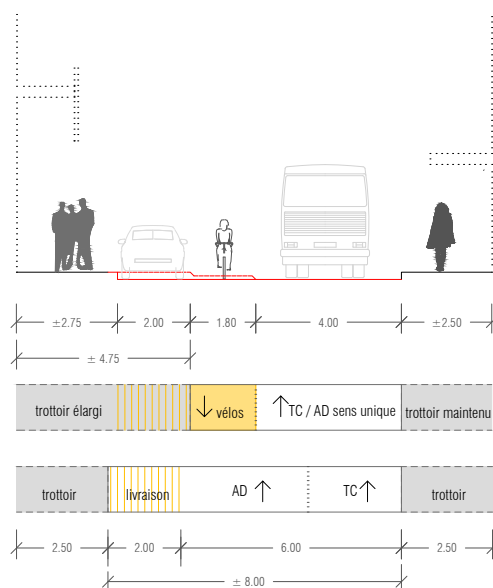
- Le bus partage la voirie avec les ayants-droits (inchangé)
- La circulation est interdite sur la rue du Rhône, excepté pour les ayants-droits (installation d'un contrôle caméra)
- Une bande cyclable (contre-sens) d'ouest en est créée jusqu'à la place du Rhône
- Un minimum de places pour les livraisons et les taxis est maintenu
- Le trottoir sud est élargi (Rues Basses)

Quai Bezanson-Hugues:

- La mise en place d'une signalisation de l'espace public, avec le maintien d'une déambulation piétonne continue.

Rue Commerce:

- Réalisation du projet de rue piétonne



COUPE TYPE AA / RHONE

IMAGE DIRECTRICE

SITUATION EXISTANTE

SÉQUENCE B DE LA PLACE DU LAC À LA PLACE DU RHÔNE (PLANCHE 2 FORMAT A2)

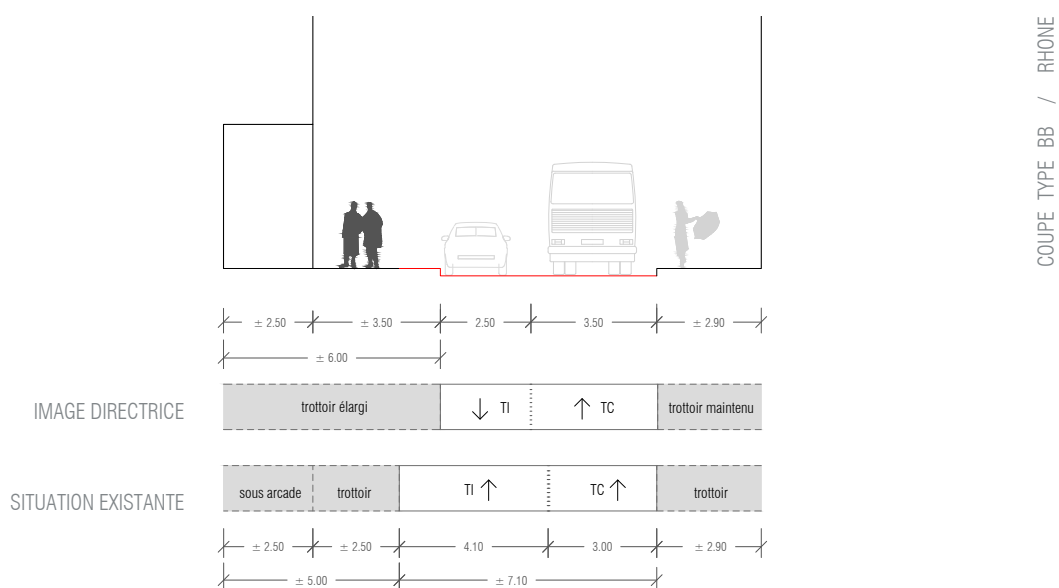
Rue du Rhône:

- Le bus circule en site propre (inchangé)
- La circulation du trafic individuel se fait d'ouest en est
- Un minimum de places pour les livraisons et les taxis est maintenu
- Le trottoir sud est élargi (Rues Basses)

Quai Général Guisan:

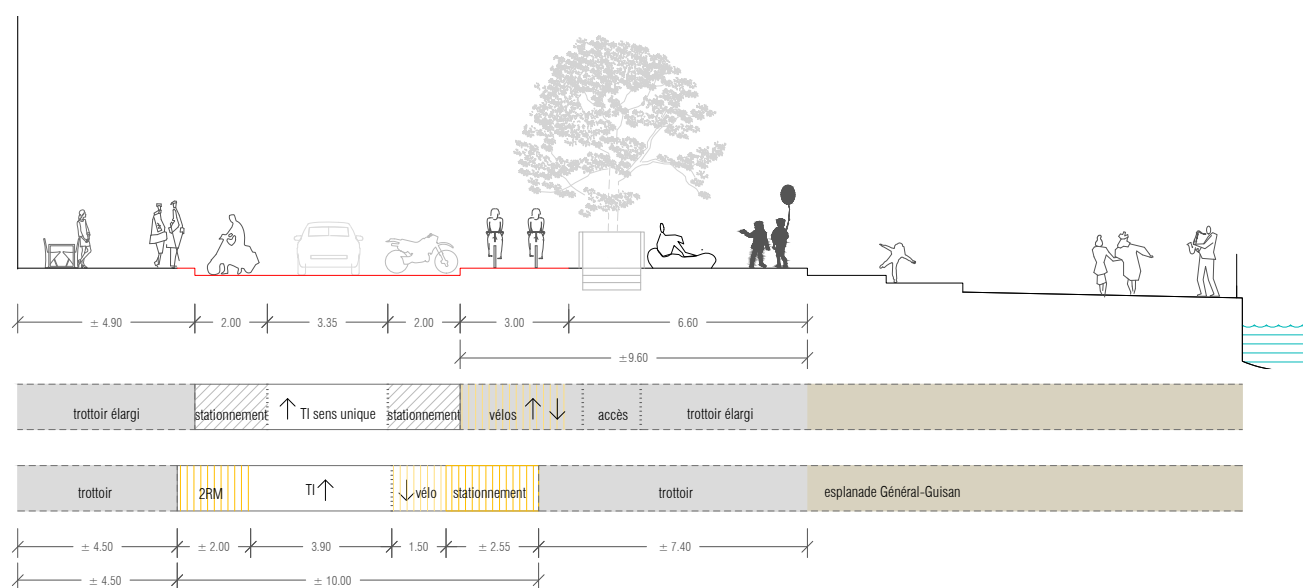
Le trafic individuel se fait d'est en ouest (les véhicules rebroussement chemin à la place du Rhône, exceptés les ayant-droits de la séquence A)

- Une piste cyclable bidirectionnelle à l'altitude du trottoir (sous les arbres) est créée
- Le stationnement est réorganisé et développé en faveur des 2 roues
- Le stationnement supprimé sur la rue du Rhône est réorganisé le long du Quai Général-Guisan



Places et rues transversales:

- La mise en place d'une signalétique commune pour le mobilier (par exemple, stationnement vélos, vélib, etc.) pour les espaces publics transversaux
- Les perspectives des places, rues, ruelles et passages sont dégagés de tout stationnement
- Prolongement des passages et traversées piétonnes vers le quai: ruelle du quai, passage du Molard, place du Rhône (réalisations 2016).



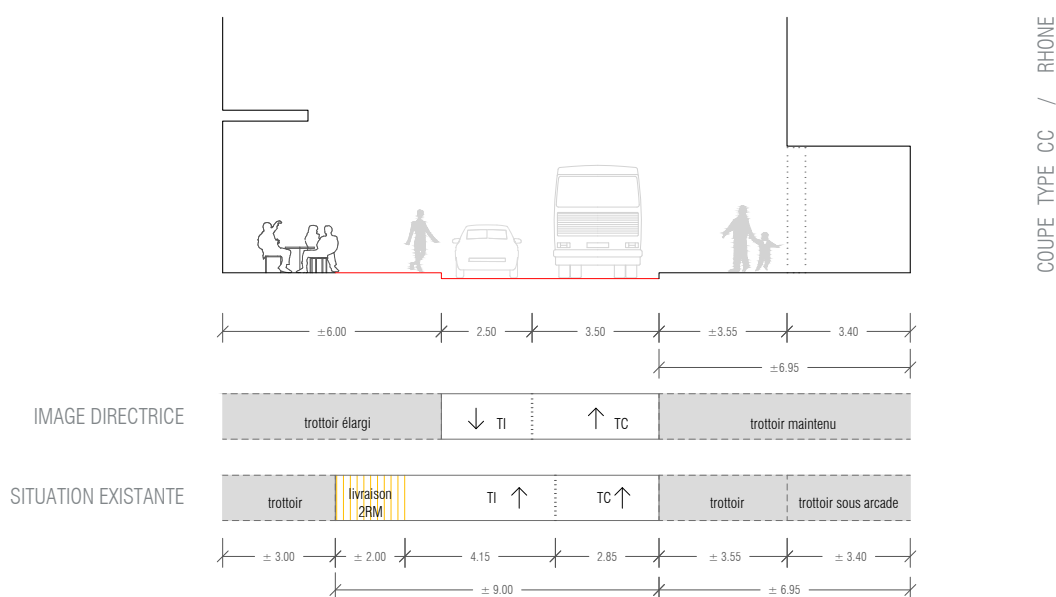
SÉQUENCE C DE LA PLACE DU PORT À LA PLACE DU LAC (PLANCHE 3 FORMAT A2)

Rue du Rhône:

- Le bus circule en site propre (inchangé)
- La circulation du trafic individuel se fait d'ouest en est
- Un minimum de places pour les livraisons et les taxis est maintenu
- Le trottoir sud est élargi (Rues Basses)

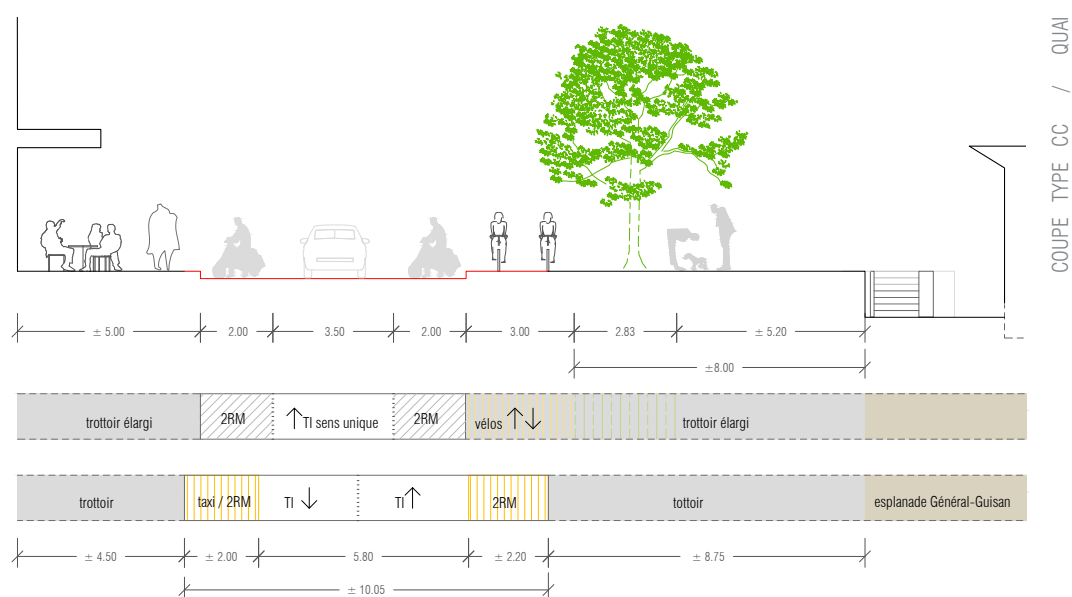
Quai Général Guisan:

- Le trafic individuel se fait d'est en ouest (les véhicules rebroussement chemin à la place du Rhône, exceptés les ayant-droits).
- Une piste cyclable bidirectionnelle à l'altitude du trottoir (sous les arbres) est créée
- Le stationnement est réorganisé, le stationnement supprimé sur la rue du Rhône est réorganisé le long du Quai Général-Guisan



Places et rues transversales:

- La mise en place d'une signalétique commune pour le mobilier (par exemple, stationnement vélos, vélib, etc.) pour les espaces publics transversaux
- Les perspectives des places, rues, ruelles et passages sont dégagés de tout stationnement
- La place du Port reste accessible aux voitures, ses trottoirs sont élargis (d'une voie de circulation), la géométrie de l'espace central est redéfinie.
- La rue Robert-Céard est réaménagée en rue piétonne, accueillant du stationnement vélo et une bande cyclable qui permet de rejoindre la rue du Rhône pour poursuivre sur les Eaux-Vives
- La place du Lac est réaménagée en une nouvelle place piétonne, son organisation est à définir (orientation et connexion avec la place du Molard et le débarcadère des Mouettes).
- Etudier avec les TPG la possibilité de déplacer les arrêts (de mise à l'heure) situés sur la place.



ANNEXES

01. PLAN DE SITUATION

02. PLAN DE L'IMAGE DIRECTRICE

03. FICHES DES SEQUENCES A, B ET C