



Adresse postale : AHCVV, 1200 Genève
email : info@ahcvv.ch

CONSTRUCTION DU PARKING CLE DE RIVE ET AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Remarques et questions de l'AHCVV sur le PR-1305 présenté au conseil municipal le 12.6.2018

Remarques préalables :

L'Association des Habitants du Centre et de la Vieille-Ville (AHCVV) n'est pas opposée à la création d'un ou de plusieurs parkings, pour autant qu'ils soient créés au-delà de la petite ceinture, ce qui est le cas du parking Clé de Rive. Mais elle a de nombreuses remarques par rapport à ce projet financier qui n'est plus un projet urbain visant à améliorer la qualité de vie en ville.

Le conseil municipal s'apprête, s'il accepte ce projet, à délivrer un droit de superficie et à débloquer des crédits sans avoir en contrepartie un plan de piétonisation conséquent et clairement établi, issu d'une réflexion globale et indispensable sur le rôle d'une zone piétonne (bien-être / attrait touristique, commercial,...). En effet, le projet qui est en délibération tourne uniquement autour de la construction du parking et le plan de piétonisation qui nous tient à cœur (et qui était la carotte d'échange pour le parking) est très restreint : celui des rues adjacentes n'est même plus évoqué, tel que c'était le cas dans le projet présenté initialement (PR1060 du 18.12.13 renvoyé en commission le 21.1.2014 (voir article de la TdG du 23.1.2014, Convention du 19.12.2013). En outre, le projet propose des zones « à priorité piétonnes », terme qui n'est pas défini dans la loi et non pas une « zone piétonne », concept qui est clairement défini dans la loi.

Au vu de l'importance du projet, nous déplorons l'absence de vision globale, aussi bien à l'échelle du quartier, qu'à celle de la ville, quant à son impact sur la circulation des véhicules privés en périphérie du projet et sur la traversée de la ville.

Il n'y a pas non plus d'indication des rues où les places de parking zone bleue seront supprimées pour compenser celles créées dans le parking.

Si nous saluerions la transformation de la rue Pierre-Fatio en « zone piétonne », nous sommes plutôt sceptiques quant au transfert sur la rue d'Italie de l'ensemble des lignes de bus passant actuellement par Rive, en plus des lignes existantes. En effet, nous avons des craintes, tant sur la sécurité des piétons (élèves tant du primaire que du secondaire), que sur la capacité de cette rue d'absorber toute la circulation des bus, quand on y ajoute l'encombrement des chaussées induit par les véhicules de livraison.

Nous avons noté que les mesures de circulation pendant la durée des travaux ne sont mentionnées nulle part et la question écologique du chantier lui-même n'est abordée à aucun moment dans ce projet gigantesque (gestion des matériaux, qualité de l'air, ...).

Nous doutons aussi de l'utilité de ce parking à cet endroit pour la population, car un bref recensement des places disponibles dans les parkings proches nous a montré qu'il y avait toujours des places disponibles et il semble que le futur soit à la diminution des voitures privées, en faveur des deux roues (ce que la ville promeut aussi). C'est important car la rente de superficie que devrait recevoir la Ville de Genève dépend du chiffre d'affaire de ce parking.

Finalement, il est regrettable que l'on n'ait jamais étudié la possibilité de créer un terminal souterrain pour les bus de campagne dans ce parking, ce qui ferait un vrai projet urbain.

Bien des réflexions qui figurent ici et sur les pages suivantes ont été faites au DALE, mais, contrairement à ce qu'affirme le projet en page 16, nous n'avons pas l'impression de lire dans le projet des réponses à nos préoccupations.

Réflexions et questions détaillées :

Circulation TPG et transport individuel, y compris les 2-roues:

- Est-il possible d'avoir des plans précis et détaillés et des simulations de la zone élargie à l'ensemble du centre de la ville (rive gauche), permettant de montrer tous les flux) :
 - o des transports publics (différentes lignes et fréquences)
 - o des voies et des sens de circulation pour les véhicules (voitures privées, camions, motos) (par exemple, quel sera l'itinéraire à suivre à la sortie de la rue du Vieux-Collège ou du boulevard Jaques-Dalcroze ou encore du parking de Saint-Antoine pour aller en direction du Pont du Mont-Blanc ou du quai Gustave-Ador)
 - o idem pour les pistes cyclables
 - o idem pour les voies de livraisons des commerces et du marché.
- Quel est l'impact de la circulation des innombrables bus et trams sur la sécurité des piétons déambulant dans la rue d'Italie, dans le Cours-de-Rive (y compris le Rond-Point) ?
- Pour arriver au parking privé de la rue d'Aoste à partir de la rue d'Italie (voir p. 9), quelle sera l'itinéraire des véhicules ? Est-ce à partir de la rue du Rhône (il faudrait alors traverser la berme centrale, partie par définition non roulable de la route) ? ou arriver par la rue Ferdinand-Hodler (et progresser parmi les bus) ?
- Comment les bus articulés vont-ils prendre le virage Ferdinand-Hodler-rue d'Italie à la descente et à la montée lors des chutes de neige ou de verglas ? Actuellement, lors de ces conditions météorologiques, le chaos dans ce secteur est déjà total pour les bus articulés de la seule ligne 8 qui passe par là.
- Toute la rue du Rhône, depuis le Rond-Point des Eaux-Vives ou le croisement avec le boulevard Helvétique, devrait être réservée aux transports publics et ayant-droit, comme elle l'est déjà entre la place du Rhône et la place Bel-Air, afin de favoriser les TPG.
- Où sont prévues les places pour les vélos des collégiens de la rue d'Italie ?
- Des mesures d'accompagnement doivent aussi être prévues pour le quartier des Eaux-Vives.
- Les TPG se sont-ils exprimés sur la faisabilité des circuits proposés et le respect des cadences ?

Zones piétonnes :

- Avec l'accroissement des lignes de bus aux abords des collèges et écoles (rue Ferdinand-Hodler et rue d'Italie), comment les cheminements piétonniers seront-ils sécurisés ?
- Est-il approprié de couper en trois la zone « piétonne » de la rue Pierre-Fatio, avec deux artères à grande circulation (rues Rhône et Versonnex) qui la saucissonne ? Il faut prévoir des passages souterrains.
- Les aménagements des rues proches présentés dans le projet antérieur (rues du Port, du Prince, de la Tour-Maitresse, Estienne, etc., qui n'apparaissent plus dans la PR 1305) doivent être réintroduits et présentés dans les détails dans le projet. Ils ne doivent pas être des subterfuges trompeurs (voir l'exemple complètement raté de la rue du Commerce). Ce projet présente l'opportunité de réaliser une large zone piétonne en incluant les rues du Vieux-Collège, de la Rôtisserie, Verdaine et de la Vallée.

Compensation des places de parking :

- Le boulevard Helvétique est considéré comme une voie de grande circulation et va en plus subir un report important du trafic motorisé. Pour des questions de sécurité du trafic nous estimons qu'il est indispensable de revoir complètement le stationnement sur cette artère. Le parking en épis s'avère extrêmement dangereux.

- Les places de parking à la Pélisserie (à l'arrière de l'Alhambra), rues du Vieux-Collège, de la Rôtisserie et Frank-Martin et sa boucle de retour vers la rue de la Rôtisserie, et à la rue Verdaine doivent être comprises dans la compensation et dans la réflexion d'aménagement de rues piétonnes.
- L'impact du report des places supprimées par la compensation sur la disponibilité de places de parking en surface pour les détenteurs de macarons des zones bleues adjacentes au périmètre de la Vieille-Ville doit être étudié.

Recensement des places de parc :

- Un état des lieux des places de parkings publics vides dans le centre-ville doit être établi de manière à évaluer l'utilité de ce parking pour la population tant résidente que pendulaire ou occasionnelle, avant d'octroyer un droit de superficie.

Droit de superficie :

- Le droit de superficie doit prévoir la fixation d'un prix abordable de location pour les 100 places réservées aux habitants du quartier. (NB : Le projet présenté initialement prévoyait de réserver un tiers des places créées dans le parking, soit plus de 160).
- Le droit de superficie doit prévoir que les véhicules des vendeurs sur les marchés du quartier (de la Fusterie à Rive) puissent bénéficier de places réservées.
- Le droit de superficie doit prévoir un accès de livraison depuis le parking souterrain pour les livraisons aux commerces bordant le parking, comme réalisé à la Bahnhofstrasse à Zurich dans le « compromis historique ».
- Des places pour les vélos sont prévues en plein air sur la rue Pierre-Fatio. Il faut également que le droit de superficie en impose en sous-sol (type Velocity.ch).
- Qu'en est-il des places de recharges pour les véhicules électriques ?
- A la page 16 du PR 1305, le calcul de la rente de superficie entre la 10^{ème} et le 19^{ème} année manque. Cela laisse toutes les interprétations financières possibles.
- La rente de superficie est liée (voir p. 16) au chiffre d'affaire brut (le texte dit aussi à une « assiette définie par l'autorisation de construire DD 110238 actuellement en cours d'instruction ») et ne semble donc pas assurer un rendement certain ou fixé d'avance à la Ville de Genève.
- La perte de revenu des stationnements actuellement en surface et gérés par la Fondation des parkings n'est pas chiffrée.