Architecture | Aménagement du territoire | Transports | Paysage | Environnement

metron

Evaluation de la zone 30 du quartier des Pâquis et recommandations pour la planification

Rapport final

Service de la mobilité de la Ville de Genève

le 10 avril 2006

Equipe d'étude

Nathalie Reichert	*Géographe*
Han van de Wetering	*Architecte urbaniste*
Marc Schneiter	*Ing. HES développement territorial*
Martin Bohrer	*Dessinateur en génie civil*
Michel Schmid	*Appr. dessin. dév territ., 4ème année*
Sabrina Birchmeier	*Appr. dessin. dév territ., 2ème année*

Metron planification en transport SA	*T 056 460 91 11*
case postale 253	*F 056 460 91 00*
Stahlrain 2	*info@metron.ch*
CH 5201 Brugg	*www.metron.ch*

Table des matières

1 Buts de l'étude 2

2 Bilan de la zone 30 des Pâquis 3

2.1 Objectifs de la zone 30 3
2.2 Analyse de la zone 30 des Pâquis 4
2.2.1 Affectations 4
2.2.2 Circulation 6
2.2.3 Aménagements de la zone 30 9
2.3 Effets de la zone 30 11
2.3.1 Charges de trafic 11
2.3.2 Vitesses 14
2.3.3 Accidentologie 15
2.4 Conflits 20
2.5 Bilan - Degré d'atteinte des objectifs 23

3 Recommandations pour la planification future de la zone 30 des Pâquis 25

3.1 Concept de mesures d'amélioration du fonctionnement de la zone 30 25
3.2 Principes d'exploitation et d'aménagement 28
3.3 Information – Sensibilisation 28
3.4 Exemples de mesures de modération complémentaires 29
3.4.1 Rue de Zurich entre rue de Berne et rue de Neuchâtel - zone école 30
3.4.2 Carrefour de la rue de Monthoux et de la rue de Berne 34
3.4.3 Rue Ph.-Plantamour entre rue S.-Thalberg et rue de la Cloche 37
3.4.4 Rue Jean-Jaquet 39
3.4.5 Rue de la Navigation entre rue des Pâquis et rue de Berne - zone école 41

4 Conclusion 44

5 Remerciement 45

6 Documentation 46

1 Buts de l’étude

En 2001, le quartier des Pâquis est mis en zone 30. Cette zone dédiée à la sécurité des déplacements et à l’égalité entre les différents modes de déplacement est délimitée par la rue de Lausanne, la rue des Alpes, la rue Adhémar-Fabri, le quai du Mont-Blanc et l’avenue de France.

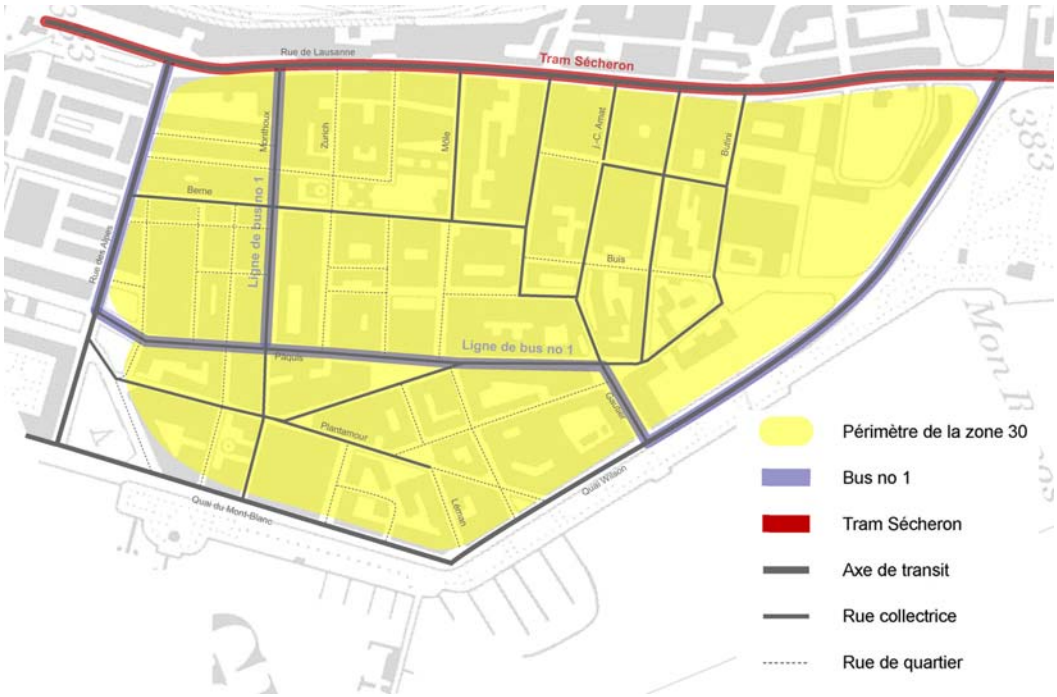


Illustration 1:
Périmètre de la zone 30 des Pâquis avec ligne de bus no 1, tram no 13 et hiérarchie des rues

La Ville de Genève souhaite vérifier l’effet des mesures réalisées en 2001, puis étudier les mesures complémentaires afin d’améliorer la sécurité des déplacements et la qualité de l'espace public dans la zone 30.

Les questions centrales de l’étude sont :

- Les mesures prises dans la zone 30 des Pâquis sont-elles efficaces et dans quelle mesure les objectifs fixés ont été atteints ?
- En fonction du degré d’atteinte des objectifs fixés, quelles actions complémentaires peuvent être envisagées ?

Les nombreux travaux de réaménagement actuellement en cours dans le quartier des Pâquis sont pris en compte dans cette étude. Les enseignements tirés de l’observation de la zone 30, de l’analyse des données quantitatives et des entretiens avec différents services sont donc provisoires. Ils demandent à être confirmés par des analyses après la fin des travaux dans le quartier (comptages, mesures de vitesse). Les recommandations pour la planification future du quartier tiennent aussi compte des travaux actuels et des futurs projets.

2 Bilan de la zone 30 des Pâquis

2.1 Objectifs de la zone 30

Du fait de la réalisation de la zone 30 des Pâquis avant la modification de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001, des objectifs précis n'ont pas été formulés. Il est cependant clair que l'objectif premier de cette zone 30 est la sécurité des déplacements.

D'autre part, les objectifs du projet « Tout-doux les Pâquis », aujourd'hui en phase de réalisation, expriment clairement les besoins du quartier. Ils servent d'orientation pour l'étude actuelle :

- valoriser l'espace public,
- favoriser les modes de transport doux piétons et cyclistes,
- assurer un bon fonctionnement des transports publics, en particulier de la ligne de bus no 1,
- garantir une bonne accessibilité dans le quartier et avec la ville et
- maîtriser le trafic de transit.

La figure suivante résume les objectifs principaux du projet « Tout-doux les Pâquis ».

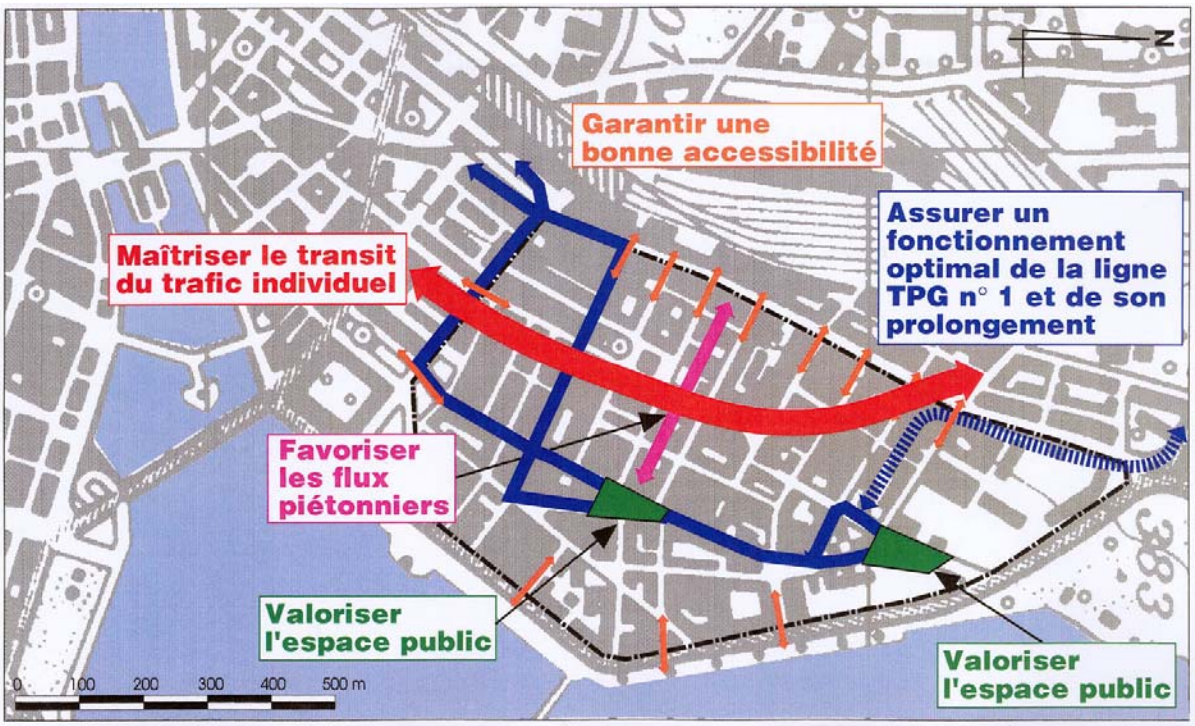


Illustration 2:
Objectifs généraux du projet « Tout-doux les Pâquis », tiré de Transitec 1999

2.2 Analyse de la zone 30 des Pâquis

2.2.1 Affectations

L'observation des différentes affectations implantées dans le quartier renseigne sur :
- la structure socio-économique du quartier,
- les fonctions génératrices de trafic,
- les fonctions « critiques » exposées au trafic routier (écoles, crèches, homes pour personnes âgées etc.),
- la localisation des arrêts TP.

Cette observation permet pour la suite de proposer des mesures adaptées au contexte et aux fonctions voisines.

Le plan d'affectation ci-dessous montre la structure socio-économique très mélangée du quartier :
- partie sud-ouest / nord-ouest : mixité des fonctions, prépondérance des fonctions restauration, hôtellerie, bar et achats,
- au centre : écoles (Pâquis-Centre, Zurich) et bibliothèque,
- partie sud-est : hôtellerie et services,
- partie est : habitation.

La plupart des étages supérieurs des bâtiments sont des logements.

La mixité des fonctions sur quasiment l'ensemble du quartier est aussi la cause d'une génération de trafic importante. En effet, si la fonction d'habitation génère environ 2-4 déplacements en voiture par jour, (par place de parc), ce chiffre monte jusqu'à 3-8 pour les services voire jusqu'à 5-14 pour les achats et les fonctions mixtes (restaurants, hôtels, loisirs, etc.). Comme l'étude Transitec l'avait montré en1999, le trafic dans le quartier est avant tout produit par le quartier même.

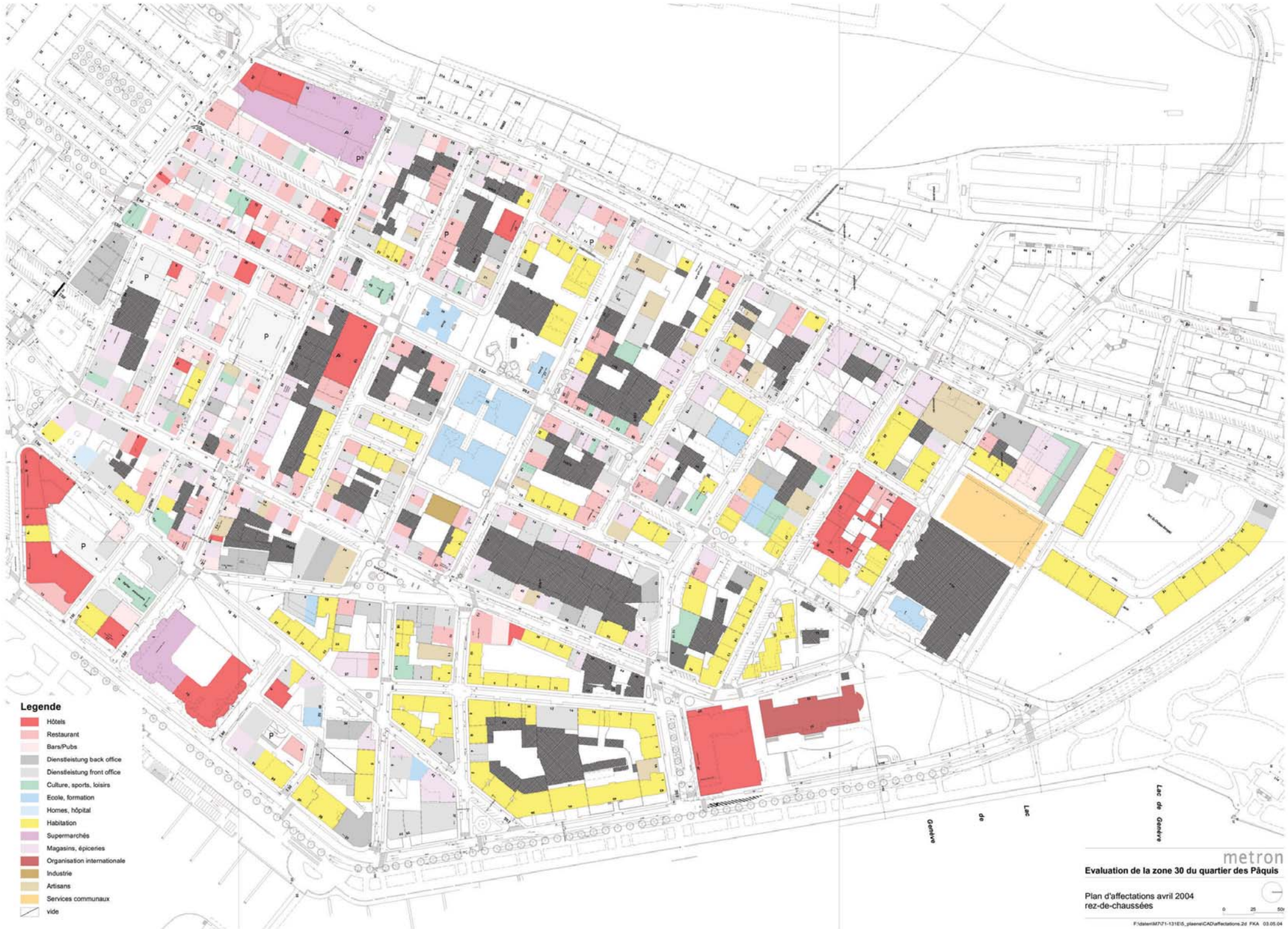


Illustration 3:
Plan d'affectation du quartier des Pâquis

2.2.2 Circulation

Tranports publics

Le quartier est très bien desservi par les transports publics : la ligne de bus no 1 dessert le quartier depuis son centre, le tram no 13 en bordure de zone 30 sur la rue de Lausanne permet d'accéder aux autres quartiers de la ville en peu de temps. La gare Cornavin est rapidement accessible à pied.

Vélos

Les nombreux contre-sens pour les vélos assurent l'accessibilité des cyclistes dans le quartier et entre le quartier et le reste de la ville.

Transport individuel motorisé

Le schéma de circulation du trafic individuel motorisé du quartier montre de nombreux sens uniques. Ceux-ci mettent notamment de l'espace à disposition pour le stationnement et découragent le trafic de transit. La modération des vitesses qui serait apportée par le double sens de circulation fait défaut, mais la largeur réduite de bon nombre de rues et le stationnement compense cela. Dans la suite de cette étude, le schéma de circulation du quartier sera repris tel quel.

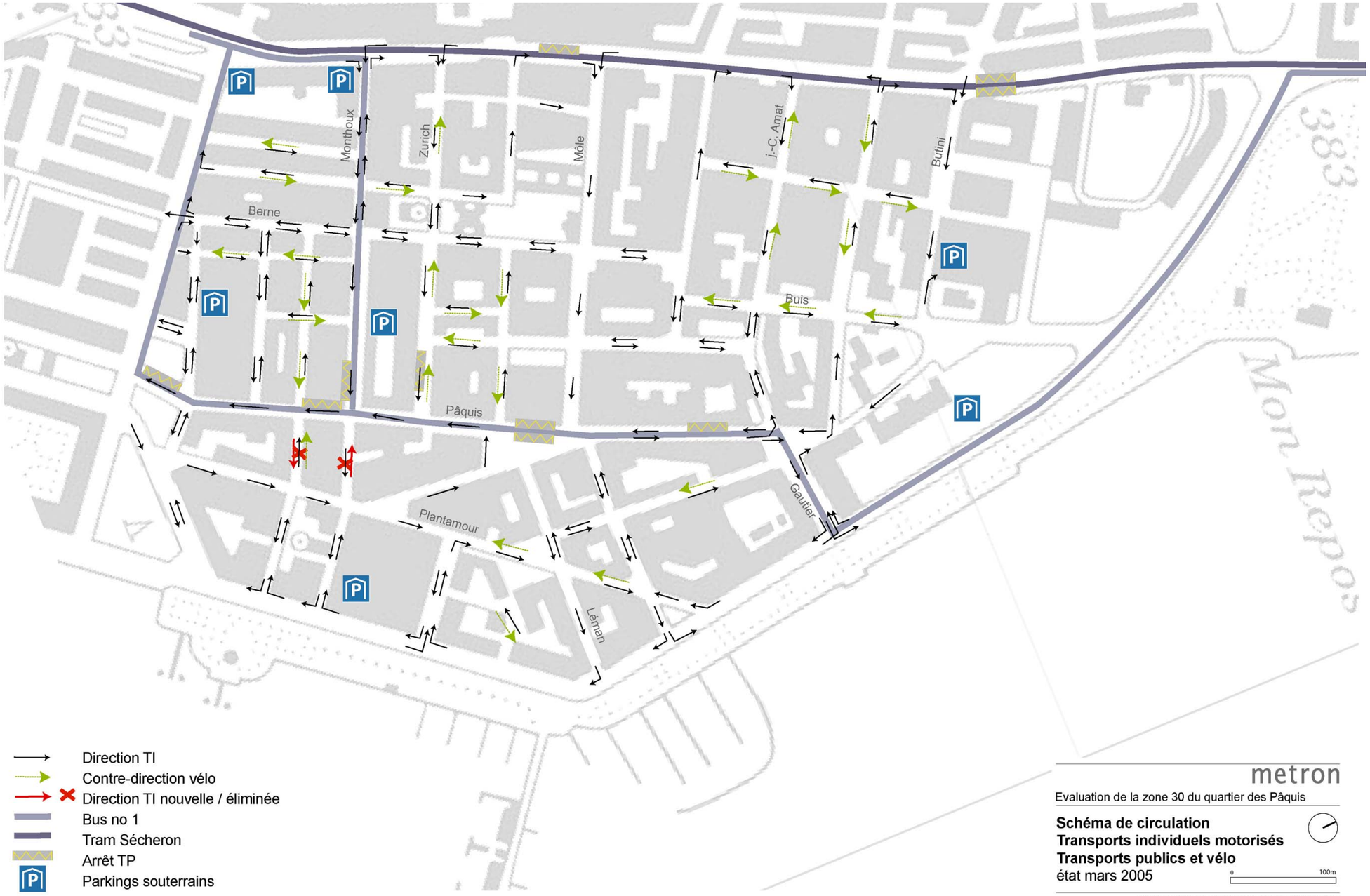


Illustration 4:
Schéma de circulation

Si le trafic de transit est souvent considéré comme le problème principal dans le quartier, ce sont cependant deux tiers des déplacements en véhicules motorisés qui sont produits par le quartier même (trafic interne ou trafic avec origine ou destination dans le quartier). Il sera intéressant, après la fin des travaux de réaménagements dans le quartier, d'observer de quelle manière le trafic de transit et le trafic produit par le quartier évoluent.

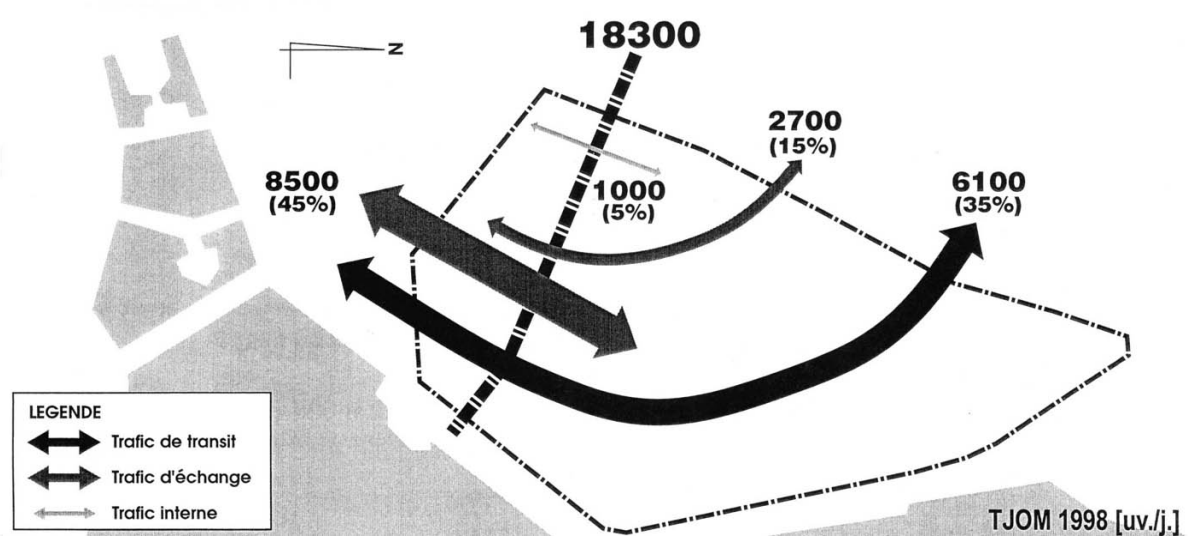


Illustration 5:
Charges de trafic dans le quartier des Pâquis en 1998, tiré de Transitec 1999

2.2.3 Aménagements de la zone 30

De nombreuses mesures de signalisation, de marquage et d'aménagement ont été réalisées, parmi les plus importantes :

- Panneaux zone 30
- Marquages zone 30
- Marquage priorité de droite
- Trottoirs traversants dans la zone 30 (rue des Pâquis) et aux limites de la zone 30
- Décrochements verticaux (rue de la Navigation)

Au niveau des mesures d'information, la population a été informée en 2001 sur l'introduction de la zone 30 et sur les améliorations de la sécurité des déplacements qu'elle apporte. Quant aux mesures de contrôle, des mesures de vitesses ont été effectuées sur demande mais pas systématiquement.

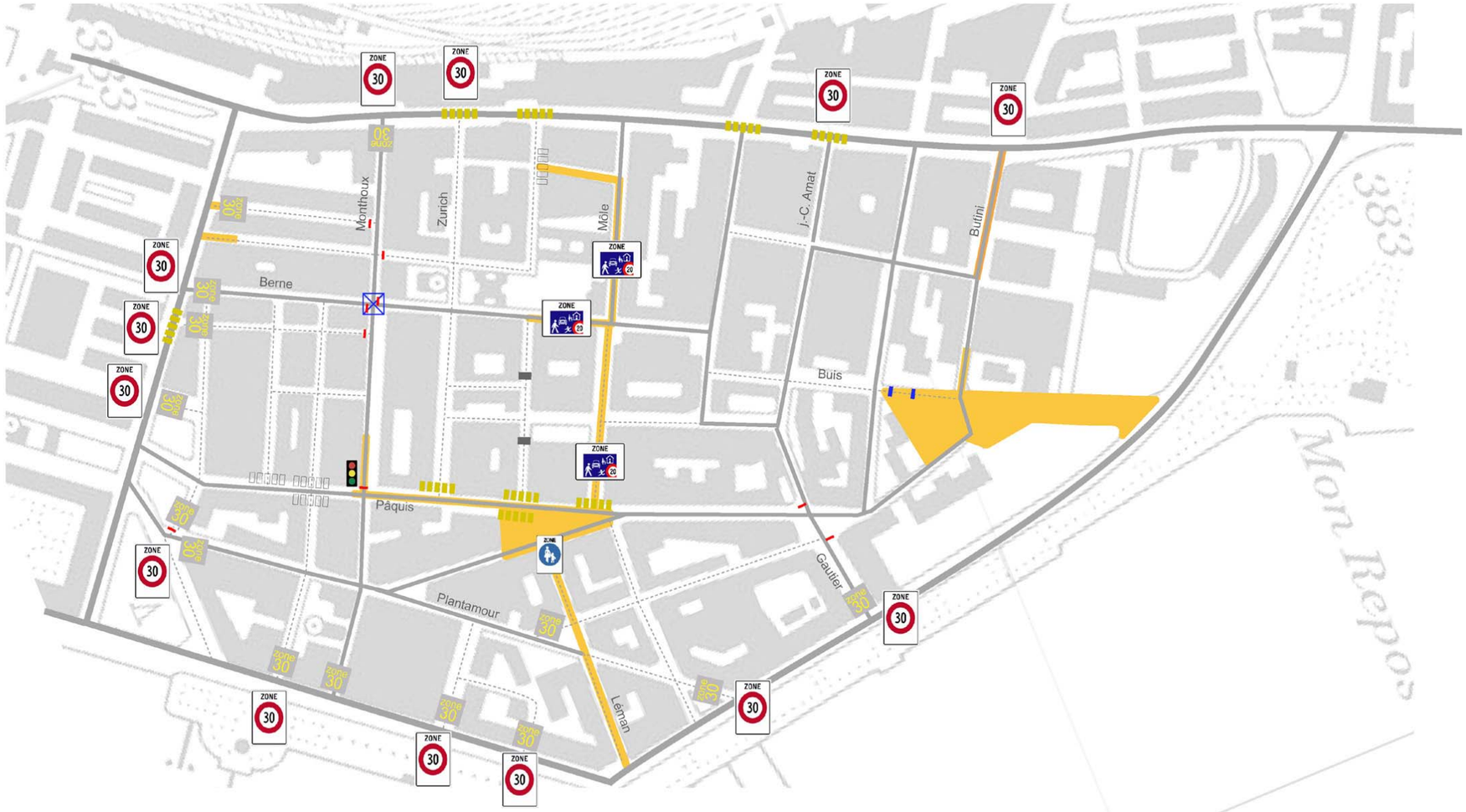


Illustration 6:
Mesures de modération du trafic existantes et zones en cours de réaménagement ou réaménagées (état mars 2005)

Importants dans le quartier : les réaménagements en cours de réalisation et en projet

- rue des Pâquis : le double sens de la ligne TP no 1 sera réintroduit entre la rue de Monthoux et la rue du Môle, les TI circuleront en sens unique, des trottoirs traversants aux débouchés des rues perpendiculaires seront aménagés entre la rue du Môle et la rue des Alpes. Des arrêts de bus sur chaussée seront réalisés au niveau de la Place de la Navigation et au carrefour avec la rue Gautier
- rue Gautier : réaménagement en raison du passage de la ligne de bus no 1 pour rejoindre le quai Wilson.
- rue du Môle / rue du Royaume / rue de Berne : la zone de rencontre mise en place fin 2004
- haut de la rue du Léman / place de la Navigation : zone piétonne
- rue du Léman : réaménagement et mise en zone piétonne partielle
- zone de Châteaubriant
- rue du Fossé vert : sera mise en zone 30 et accessible seulement pour les livraisons
- place à l'angle des rues Plantamour et Gevray : réaménagement$
- rue Fabri : étude d'une mise en zone 30

2.3 Effets de la zone 30

Ce sont ici les effets de la réglementation à 30 km/h sur le trafic motorisé individuel qui sont examinés. Plusieurs types de données quantitatives permettent de comparer la situation au niveau des transports avant et après l'introduction de la zone 30 :

- charges de trafic 1998 et 2002,
- vitesses 1998 et 2002,
- accidentologie 1996-1998 et 2001-2003.
- de plus, les modifications du schéma de circulation par rapport à avant 2001 renseignent sur les possibilités pour le trafic de transit de passer à travers le quartier pour éviter les embouteillages.

Les données d'« après » l'introduction de la zone 30 correspondent à la période avant et pendant les travaux dans le quartier des Pâquis. Elles décrivent une situation passée dans certaines rues et leurs enseignements sont à prendre de manière provisoire en attendant des mesures qui montrent la situation suite aux réaménagements.

2.3.1 Charges de trafic

En six endroits, les charges de trafic et les vitesses ont été relevées en 1998 et 2002.

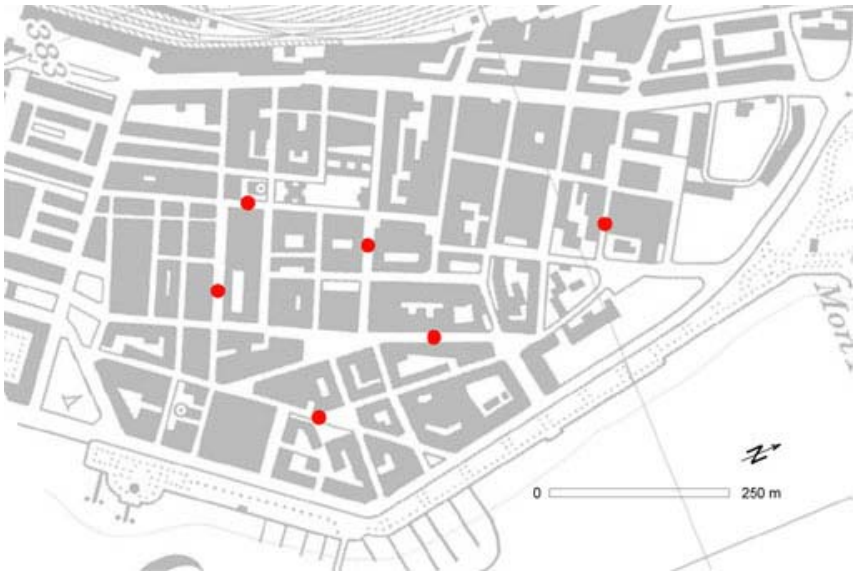


Illustration 7:
Lieux des relevés de charges de trafic et de vitesses

A l'exception de la rue de Berne en direction de Cornavin et de la rue des Pâquis en direction de Versoix, la charge de trafic journalière a partout augmenté entre 1998 et 2002.

Le doublement du trafic journalier dans la rue Butini en 2002 peut être expliqué par la suppression du tourner à gauche dans la rue J.-C.-Amat depuis la rue de Lausanne. Les flux se concentrent dans la rue Butini. La même évolution du trafic dans la rue Monthoux est sans doute liée à la concentration du trafic de transit due à la réalisation du tram Sécheron et au réaménagement de la place de la gare Cornavin.

Actuellement, les charges de trafic sont moindres du fait des nombreux travaux dans le quartier. Lorsque les travaux seront terminés, les charges journalières augmenteront à nouveau même si les charges n'atteindront sans doute pas le niveau de 2002. En effet, la fin des réaménagements de la rue de Lausanne, de la place de la gare Cornavin et les mesures de modération introduites dans certaines rues des Pâquis rendent ou rendront le transit dans le quartier peu attractif. La nouvelle image du quartier aura assurément une influence sur les comportements locaux ; les riverains seront encouragés à se déplacer autrement qu'en voiture.

La proportion des camions (avant tout de livraisons) reste par contre relativement stable entre 1998 et 2002. Les camions disparaissent dans certaines rues et augmentent dans la rue des Pâquis et la rue de Berne.

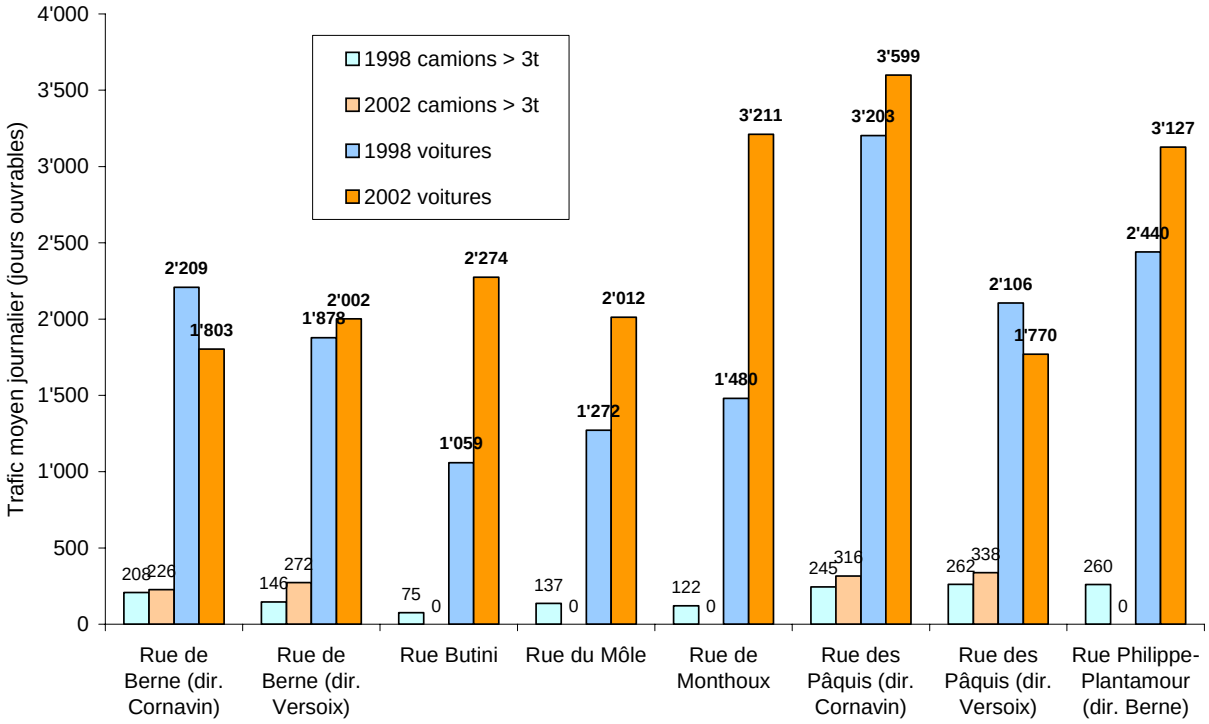
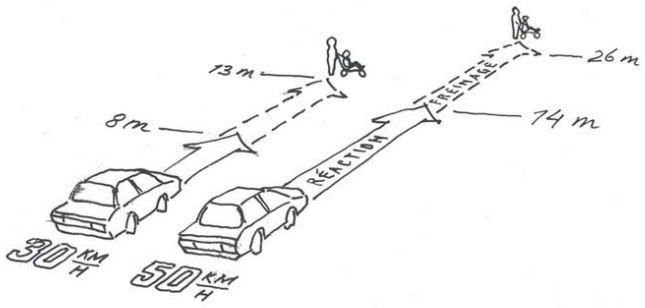
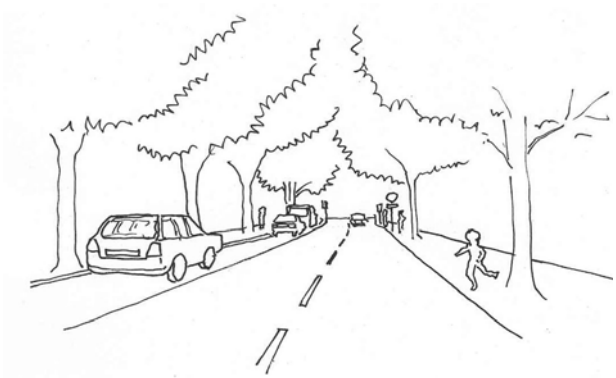


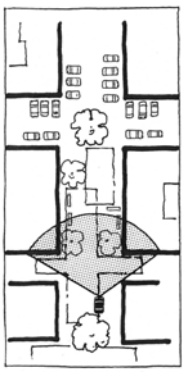
Illustration 8:
Charges de trafic journalières en 1998 et 2002

2.3.2 Vitesses

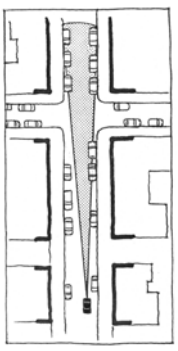
Pourquoi le 30 km/h ? Les illustrations suivantes rappellent l'importance de la vitesse sur les distances de réaction et de freinage et sur la largeur du champ de vision. Aux distances plus longues à une vitesse de 50 km/h s'ajoute encore un champ de vision moins large.







30 km/h



50 km/h

Illustration 9:
Comparaison distances de freinage et champs de vision à 30 km/h et 50 km/h

La comparaison des vitesses moyennes et du 85% des vitesses mesurées les jours ouvrables entre 1998 et 2002 montre que :

- les vitesses ont légèrement diminué dans les rues de Berne, Butini, du Môle et Ph.-Plantamour,
- les vitesses ont légèrement augmenté dans les rues des Pâquis et de Monthoux,
- dans la rue des Pâquis surtout, les dépassements de la vitesses autorisée sont importants (vitesses moyennes : 35-36 km/h, 85% des vitesses : 45 km/h)
- dans les rues Butini et Ph.-Plantamour, malgré la baisse légère des vitesses, les écarts par rapport au 30 km/h restent élevés (85% des vitesses : 39, resp. 37 km/h)

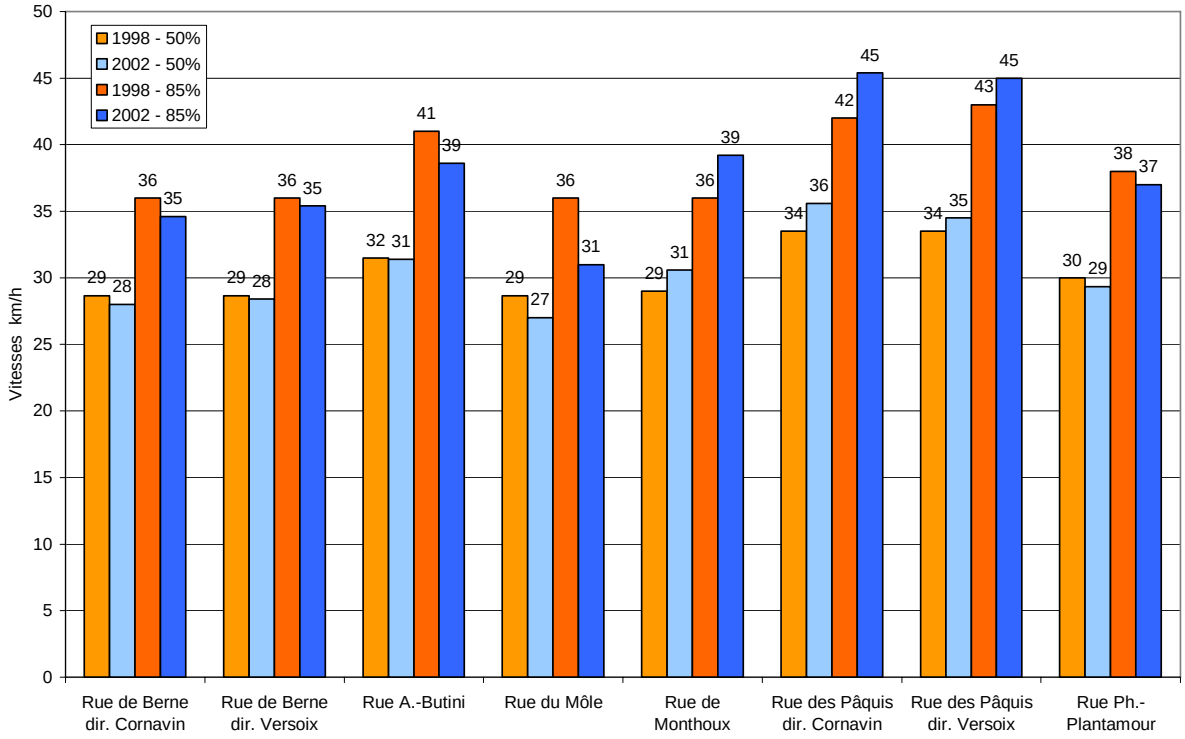


Illustration 10:
Graphique des vitesses 1998-2002 dans 6 rues

Le réaménagement de la place de la Navigation et les modifications de la circulation sur la rue des Pâquis (double sens bus, trottoirs traversants) modéreront les vitesses. La mise en zone de rencontre des rues de Berne et du Môle contribue également à donner une nouvelle image plus lente et conviviale des transports et de l'espace public dans le quartier.

2.3.3 Accidentologie

Les données concernant les accidents dans le quartier sont disponibles entre 1996-1998 et 2001-2003. La comparaison entre avant et après l'introduction de la zone 30 est faite pour les rues suivantes :

- rue Butini,
- rue de Berne,
- rue du Môle,

- rue de Monthoux,
- rue des Pâquis,
- rue Ph.-Plantamour.

Sur l’ensemble du quartier, les accidents diminuent entre avant et après l’introduction de la zone 30 (-15%). Les accidents impliquant des piétons et des cyclistes diminuent également également (-23%), ainsi que leur gravité.

Les deux illustrations suivantes mettent en évidence l’emplacement, le nombre et le type d’accidents avant et après l’introduction de la zone 30.

Illustration 11:
Accidentologie 1996-1998 dans 6 rues

Illustration 12:
Accidentologie 2001-2003 dans tout le quartier

Les accidents après l'introduction de la zone 30

- diminue nettement dans les rues de Berne, du Môle, de Monthoux et Ph.-Plantamour,
- stagne dans la rue des Pâquis,
- augmente dans la rue Butini.

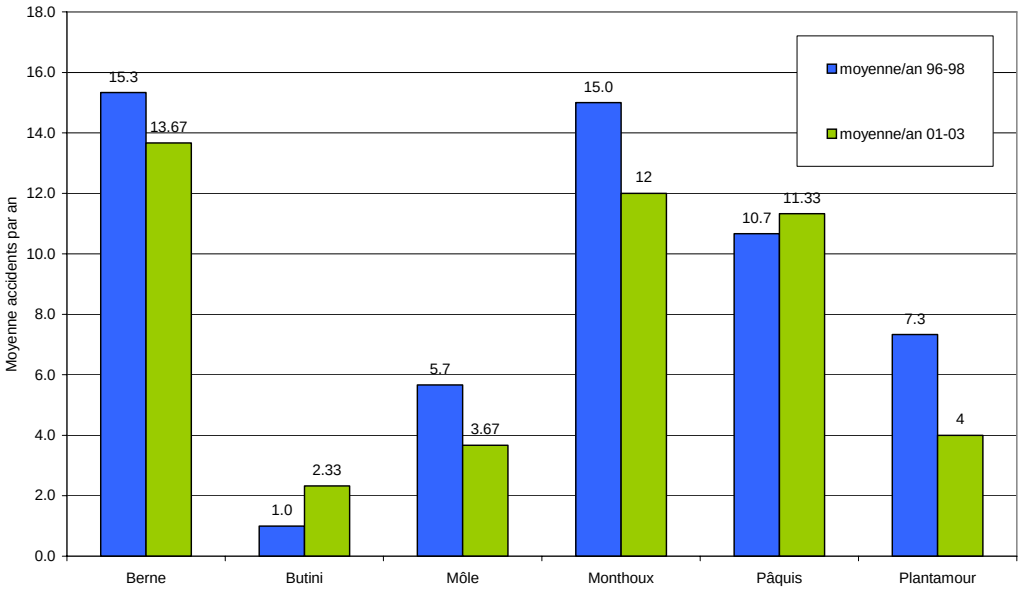


Illustration 13:
moyennes des accidents pour les périodes 1994-1998, 1996-1998, 2001-2003 (6 rues)

Types d'accidents et gravité

- la plupart des types d'accidents diminue légèrement
- les accidents où piétons et cyclistes sont blessés diminuent
- la majorité des accidents concerne deux automobiles, sans blessé
- les accidents entre voitures avec blessé léger augmentent légèrement. Ceci peut être expliqué de plusieurs manières :
  - un effet statistique du à la brieveté des périodes (3 ans)
  - mais plutôt, une pression depuis « l'arrière », c'est-à-dire de plus fortes charges de trafic et des vitesses élevées inadaptées
  - ou un manque d'habitude à la priorité de droite.

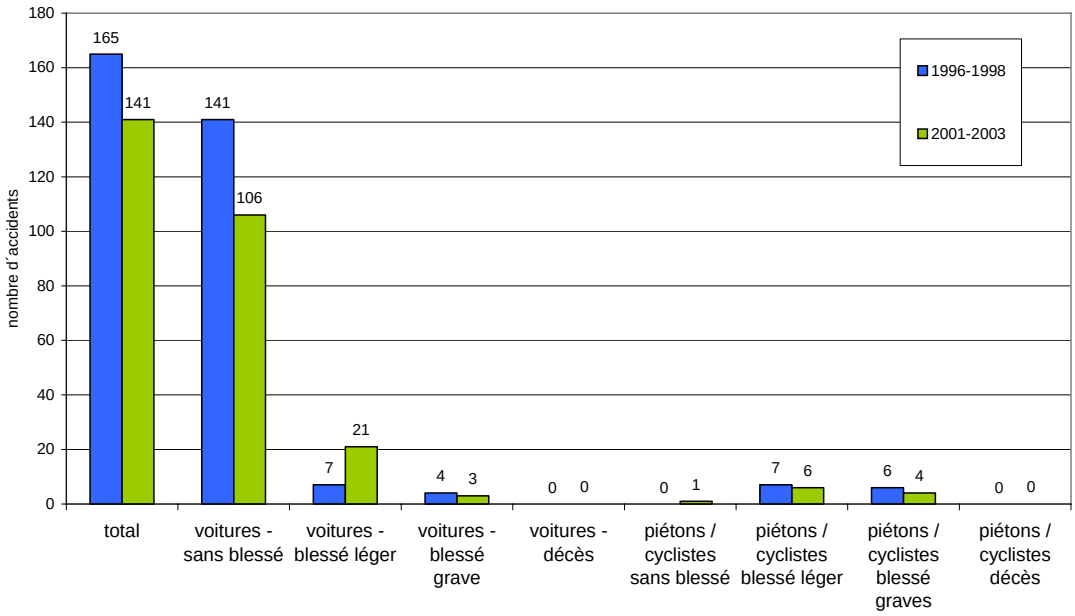


Illustration 14:
Types d'accidents et gravité pour les périodes 1996-1998, 2001-2003 (6 rues)

Notons que pour la période 2001-2003, le nombre absolu d'accidents dans toutes les rues du quartier des Pâquis est de 367, soit en moyenne 122 accidents par année, ce qui reste un nombre d'accidents élevé.

Si, en général, les accidents diminuent sur l'ensemble du quartier, certains points, surtout des carrefours, deviennent plus dangereux : la fréquence et la gravité des accidents y augmentent.

Par rapport aux carrefours avec la rue de Lausanne, les conditions de sécurité ont du s'améliorer du fait de la modification du profil de la rue de Lausanne et des réaménagements liés au tram Sécheron (trottoirs traversants). Par contre, la pression reste forte sur les quais Wilson et du Mont-Blanc (vitesses et charges de trafic), obligeant les automobiles entrant ou sortant du quartier des Pâquis à circuler de manière non adaptée. La question de la modération du trafic non seulement à l'intérieur des quartiers mais également sur les routes principales se pose clairement dans ce cas.

2.4 Conflits

La carte des conflits est un résumé des chapitres précédents. Elle est effectuée sur la base de :

- observation de la zone 30
- entretiens avec le groupe d'accompagnement (SMO, OTC)

- entretiens avec différents acteurs présents dans le quartier (enseignants, îlotiers, service d'incendie et de secours (SIS), responsable deux-roues voirie)
- analyse de l'accidentologie, des vitesses et des charges de trafic
- enquête sur les déplacements des élèves de l'école de Zurich (étude parallèle)

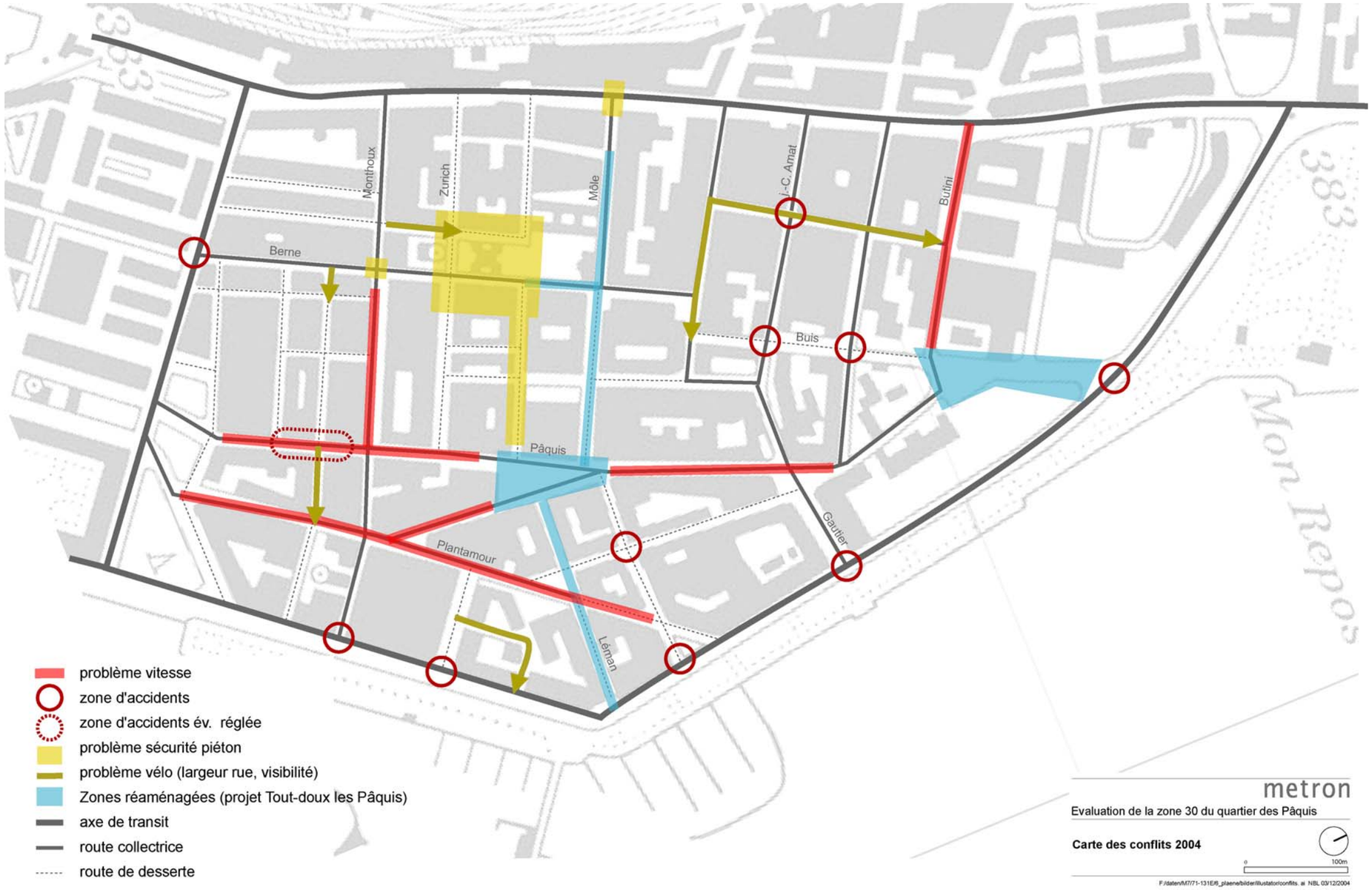


Illustration 15:
Carte des conflits (état 2004)

2.5 Bilan - Degré d'atteinte des objectifs

Le bilan de la zone 30 est dans l'ensemble positif. De plus, le quartier se trouve actuellement en transition. Les efforts menés pour modérer le quartier ont été soutenus et de nombreuses mesures décisives pour la sécurité des déplacements et la mise en valeur de l'espace public seront bientôt mises en service. De manière générale, les objectifs fixés pour la zone 30 des Pâquis ont été partiellement atteints. Nous recommandons des mesures ponctuelles pour améliorer les endroits critiques.

Objectifs et bilan	
Augmenter la sécurité des déplacements	
+	légère baisse des accidents, notamment des piétons et des cyclistes ainsi que de leur gravité
-	nombre d'accidents toujours très élevé (env. 120 accidents par année dans le quartier)
Cet objectif est partiellement atteint. La sécurité doit cependant encore augmenter	
Valoriser l'espace public	
+	réaménagement en cours des places de la Navigation et de Châteaubriant
+	mise en zone de rencontre de la rue du Môle et le réaménagement de celle de la rue de Berne
+	légère baisse des accidents
-	charges de trafic importantes (en 2002, situation avant les travaux actuels*).
Cet objectif sera partiellement atteint avec les réaménagements des places en cours	
Favoriser les modes de transport doux piétons et cyclistes	
+	introduction quasi systématique de contresens pour les vélos
+	nouveaux trottoirs traversants améliorent la traversée des rues aux limites du quartier
+	nouvelles zones de rencontre (Môle-Berne), zone piétonne (Navigation, Léman)
-	charges de trafic importantes (en 2002*)
-	concentration d'accidents à certains carrefours
Cet objectif est partiellement atteint et est encore poursuivi. Un ensemble de mesures est cependant nécessaire (modération, information, contrôles)	
Assurer un bon fonctionnement des TP	
+	introduction de signaux STOP aux débouchés des rues perpendiculaires à la ligne no 1
+	introduction (future) d'un feu au carrefour rue de Monthoux-rue des Pâquis pour donner la priorité au bus
+	réalisation d'arrêts de bus sur la chaussée (rue des Pâquis) permettant au bus de rester en tête de colonne de véhicules
Cet objectif sera atteint lorsque les réaménagements seront terminés. De plus, la perte d'attractivité du quartier pour le trafic de transit, voire pour le trafic local, favorisera une circulation plus fluide avantageuse pour le bus	
Garantir une bonne accessibilité dans le quartier et avec la ville	

+	réseau dense de chemins pour piétons depuis la gare
+	contre-sens vélo quasi systématique
+/-	le schéma de circulation a été légèrement modifié par rapport à avant l'introduction de la zone 30, surtout par rapport au nouveau tram Sécheron et avec le but de décourager le trafic de transit. Les quelques modifications n'ont cependant pas changé fondamentalement l'accessibilité dans le quartier.
-	accessibilité depuis et vers le lac pour les piétons et les cyclistes difficile en raison du trafic important sur les quais
-	nombreux accidents aux carrefours d'entrée dans le quartier depuis les quais
Cet objectif est partiellement atteint et demande à être poursuivi notamment pour améliorer les liaisons entre le quartier et la ville, la gare et les quais	
Maîtriser le trafic de transit	
+	nouvelles zones de rencontre, réaménagement de la rue des Pâquis
-	charges de trafic importantes (mesures en 2002*)
Cet objectif est partiellement atteint et est encore poursuivi. Un ensemble de mesures est cependant nécessaire (information, dissuasion, contrôles)	

* les charges de trafic élevées de 2002 ne sont plus d'actualité. Il sera nécessaire de mesurer les charges de trafic (et les vitesses) après la fin des travaux actuels.

3 Recommandations pour la planification future de la zone 30 des Pâquis

L'objectif d'augmentation de la sécurité des déplacements et les objectifs définis dans le projet « tout-doux les Pâquis » (maîtrise du trafic, favoriser les piétons, valoriser l'espace public, assurer le fonctionnement des TP, garantir une bonne accessibilité) sont toujours d'actualité. Un objectif, ou plutôt un principe complémentaire, est de lire la rue comme un espace qui sert non seulement à se déplacer mais aussi à vivre, jouer et se rencontrer. Dans cette optique, les mesures proposées prennent en compte les besoins de la mobilité ainsi que ceux de la qualité de vie. C'est par exemple proposer une petite place pour permettre aux enfants de jouer ou aux habitants de se rencontrer.

3.1 Concept de mesures d'amélioration du fonctionnement de la zone 30

Au vu des insécurités constatées dans la zone 30, un concept de mesures d'amélioration du fonctionnement de la zone 30 des Pâquis est nécessaire pour atteindre peu à peu les objectifs. Ce concept se base sur deux piliers :

- aménagement adapté aux divers usagers de la rue
- information aux habitants

Le concept proposé est flexible. La Ville de Genève fixe elle-même les priorités et les étapes dans la réalisation du concept. Sur le plan des aménagements, nous proposons deux possibilités à la Ville de Genève : des mesures légères et des mesures d'aménagement. Les schémas en annexe montrent des principes à suivre. Enfin, des mesures d'information sont présentées, qui ont pour but d'augmenter la compréhension envers les mesures de modération et leur respect par les automobilistes.

Nous conseillons de manière générale d'assainir les endroits critiques le plus rapidement possible à l'aide de mesures provisoires (marquages, proviblocs, potelets, bornes amovibles, bacs à arbres). Cette démarche est à communiquer aux habitants, en expliquant la raison de ces mesures provisoires et les effets positifs attendus. Cette information est aussi le moyen de rappeler que la réussite de la zone 30 est l'affaire de chacun. La réalisation de mesures d'aménagement, plus coûteuses, peut être agendée à moyen ou à long terme, par exemple lors de travaux de réfection de la chaussée ou d'entretien de canalisations afin de réduire les coûts du réaménagement en surface.

Nous proposons de choisir, sur la base de la carte des conflits, cinq types d’espace auxquels des objectifs correspondent.

Types d’espace	Objectifs
Entrées de la zone 30	Clarté et lisibilité
Rues collectrices et carrefours critiques	Sécurité des déplacements pour tous
Zone école	Sécurité adaptée aux enfants et qualité élevée des chemins scolaires
Zone habitation	Qualité de vie
Parcs et places	Identité du quartier

Le schéma suivant localise les types d’espaces et résume les principes à leur appliquer.

Illustration 16:
Concept d'amélioration du fonctionnement de la zone 30 des Pâquis

3.2 Principes d'exploitation et d'aménagement

Principes généraux

- Mesures simples et homogènes
- Mesures légères pour améliorer la situation rapidement avec des coûts modestes
- Mesures adaptées aux personnes à la mobilité réduite

Pour véhicules

- Effet de porte à l'entrée de la zone 30 ⇒ prise de conscience de l'automobiliste. Les portes de zone 30 type de la Ville de Genève (totem et marquage rouge légèrement surélevé) doivent être utilisés
- Rétrécissement de la chaussée ⇒ conduite lente et prudente
- Signalisation sur la chaussée ⇒ place pour les piétons sur les trottoirs

Pour bus

- Arrêt sur chaussée avec obstacles au dépassement ⇒ sécurité pour les piétons, modération avec bus conducteur de colonnes de véhicules et gain de temps pour le bus

Pour piétons et cyclistes (mobilité douce)

- Traversées courtes et bien visibles, bonne visibilité pour les piétons ⇒ sécurité
- Continuité des parcours ⇒ attractivité, liaisons
- Sécurisation pour les vélos aux endroits critiques (entrées et sorties zone 30, carrefours avec concentration d'accidents) ⇒ sécurité et attractivité

Pour l'espace public

- Réappropriation de l'espace de la rue pour les piétons
- Plantation d'arbres, utilisations de bacs à arbres / à végétation (recommandation : plantation d'arbre même lorsque les mesures prises sont provisoires afin de disposer d'arbres ayant déjà bien poussé lors d'un réaménagement plus « lourd »)
- Disposition de bancs publics

3.3 Information – Sensibilisation

L'information aux habitants est un élément-clé du succès des mesures de modération du trafic. D'une part, la communication permet de sensibiliser les habitants aux comportements routiers adéquats. D'autre part, les riverains aiment savoir ce qui se passent près de chez eux et donner leur avis sur les problèmes rencontrés au quotidien. C'est là un moyen pour les planificateurs de récolter des données permettant de planifier au plus près des besoins des habitants.

Type de mesures d'information :

- Mettre sur pied des groupes de travail de professionnels et de non-professionnels représentant les intérêts locaux

- Travailler avec un logo, un concept de communication valable pour l'ensemble des zones 30 de la Ville de Genève
- Informer sur les travaux en cours et les projets (presse, maison de quartier, tout-ménage, ligne téléphonique, internet, fête d'inauguration)

3.4 Exemples de mesures de modération complémentaires

La figure suivante illustre les endroits où des mesures de modération complémentaires sont nécessaires. Les projets déjà en cours dans le quartier sont également mis en évidence. On distingue : les aménagements, les totems et marquages des portes de la zone 30 et les coussins berlinois.

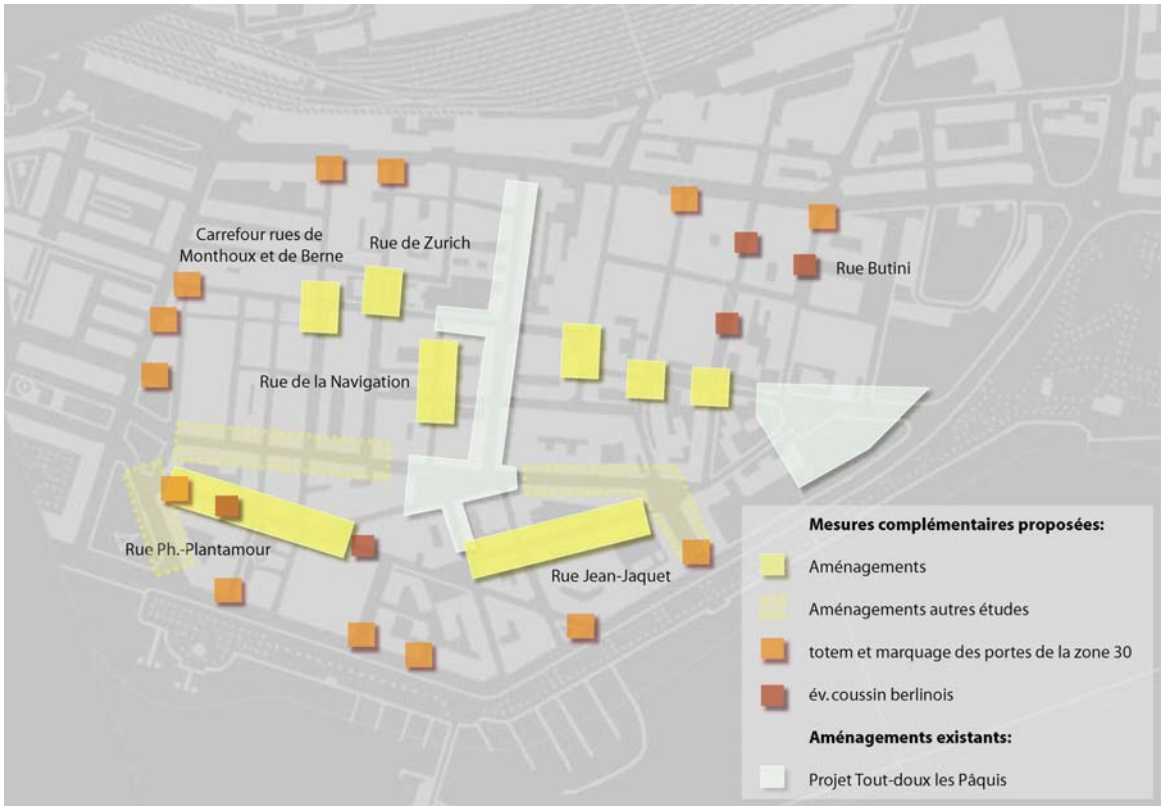


Illustration 17:
Localisation des mesures de modération complémentaires nécessaires

Ci-après, des esquisses de mesures de modération complémentaires de cinq endroits critiques sont présentées pour les endroits suivants :

- rue de Zurich, entre rue de Berne et rue de Neuchâtel (zone école, voir aussi rapport « Etude de circulation des abords de l'école de Zurich »)
- carrefour de la rue de Monthoux et de la rue de Berne
- rue Philippe-Plantamour, entre rue S.-Thalberg et rue de la Cloche
- rue Jean-Jaquet
- rue de la Navigation, entre rue des Pâquis et rue de Berne (zone école, voir aussi rapport « Etude de circulation des abords de l'école de Zurich »)

Les esquisses présentent une variante de mesures légères (marquages, potelets) et une variante de mesures d'aménagement. Des perspectives permettent de se représenter les changements impliqués par les mesures dans l'espace de la rue.

3.4.1 Rue de Zurich entre rue de Berne et rue de Neuchâtel - zone école

Problème

- sécurité des déplacements scolaires, spécialement au carrefour rue de Berne – rue de Zurich

Propositions

- fermeture de la rue de Zurich entre rue de Berne et rue de Neuchâtel.
- Création d'une zone piétonne, d'une place entre l'école et le temple.
- Placement d'arbres ou de bacs à arbres.
- Création de places de parc supplémentaires pour vélos, éventuellement abritées.
- Réhaussement des carrefours pour modérer le trafic, surtout sur la rue de Berne et faciliter la traversée des carrefours par les élèves.

Bilan stationnement

- Stationnement voitures : 2 places en moins
- Stationnement vélos : 4 places en plus

Recommandations

- priorité élevée pour cette mesure. A réaliser rapidement, év. à l'aide de la variante légère

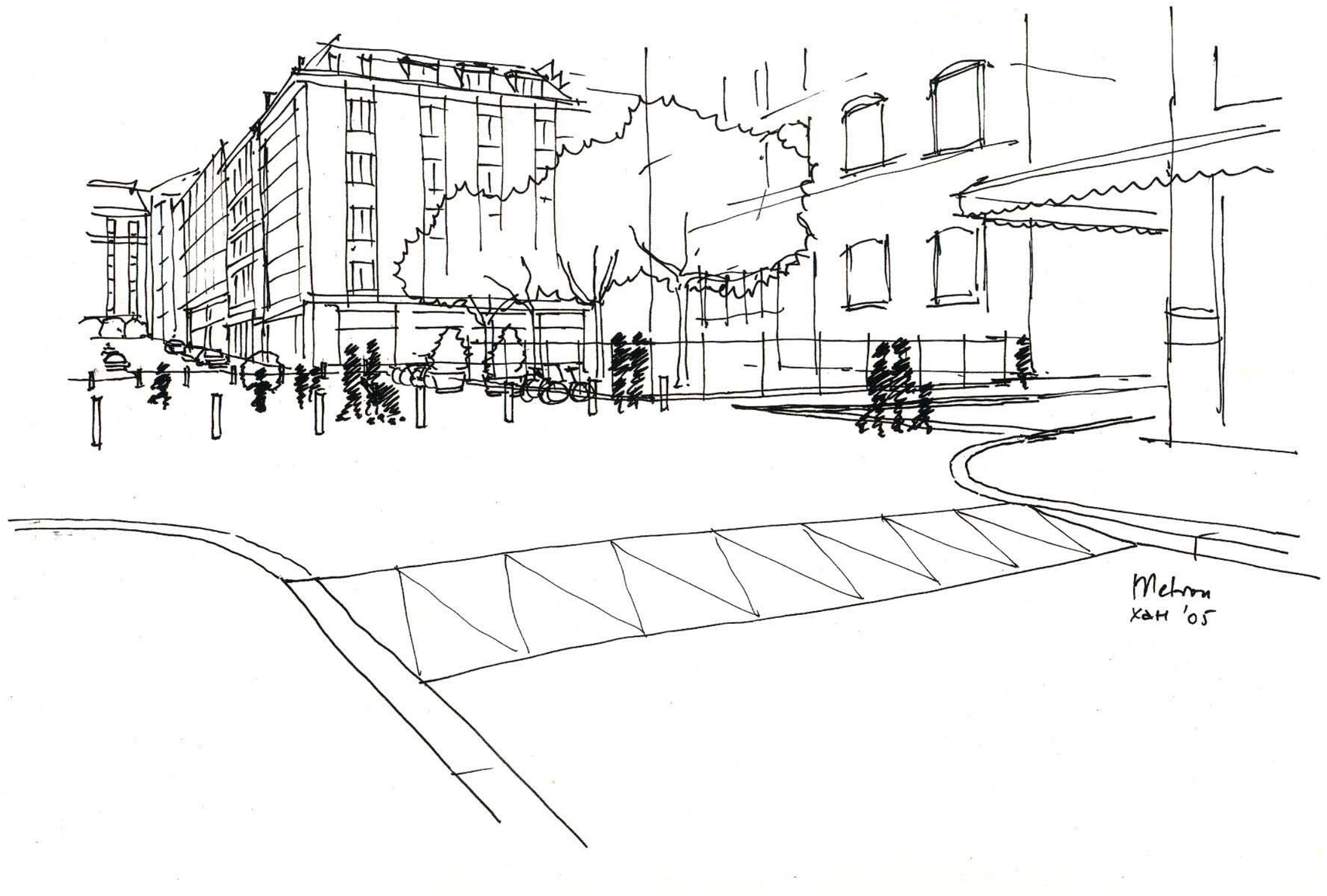


Illustration 18:
Perspective des mesures de modération complémentaire de la rue de Zurich entre la rue de Berne et la rue de Neuchâtel, variante d'aménagement

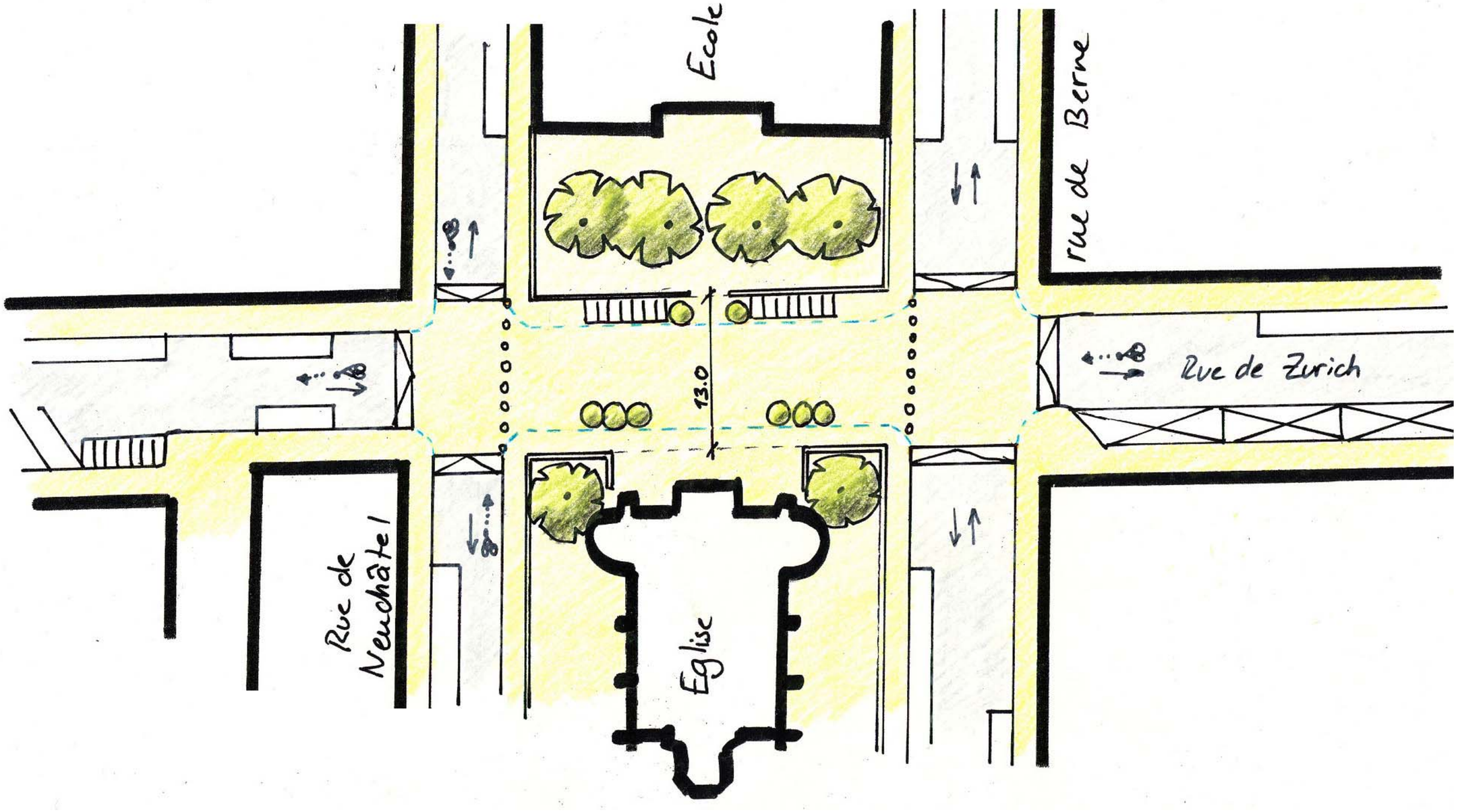


Illustration 19:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue de Zurich entre la rue de Berne et la rue de Neuchâtel, variante d'aménagement

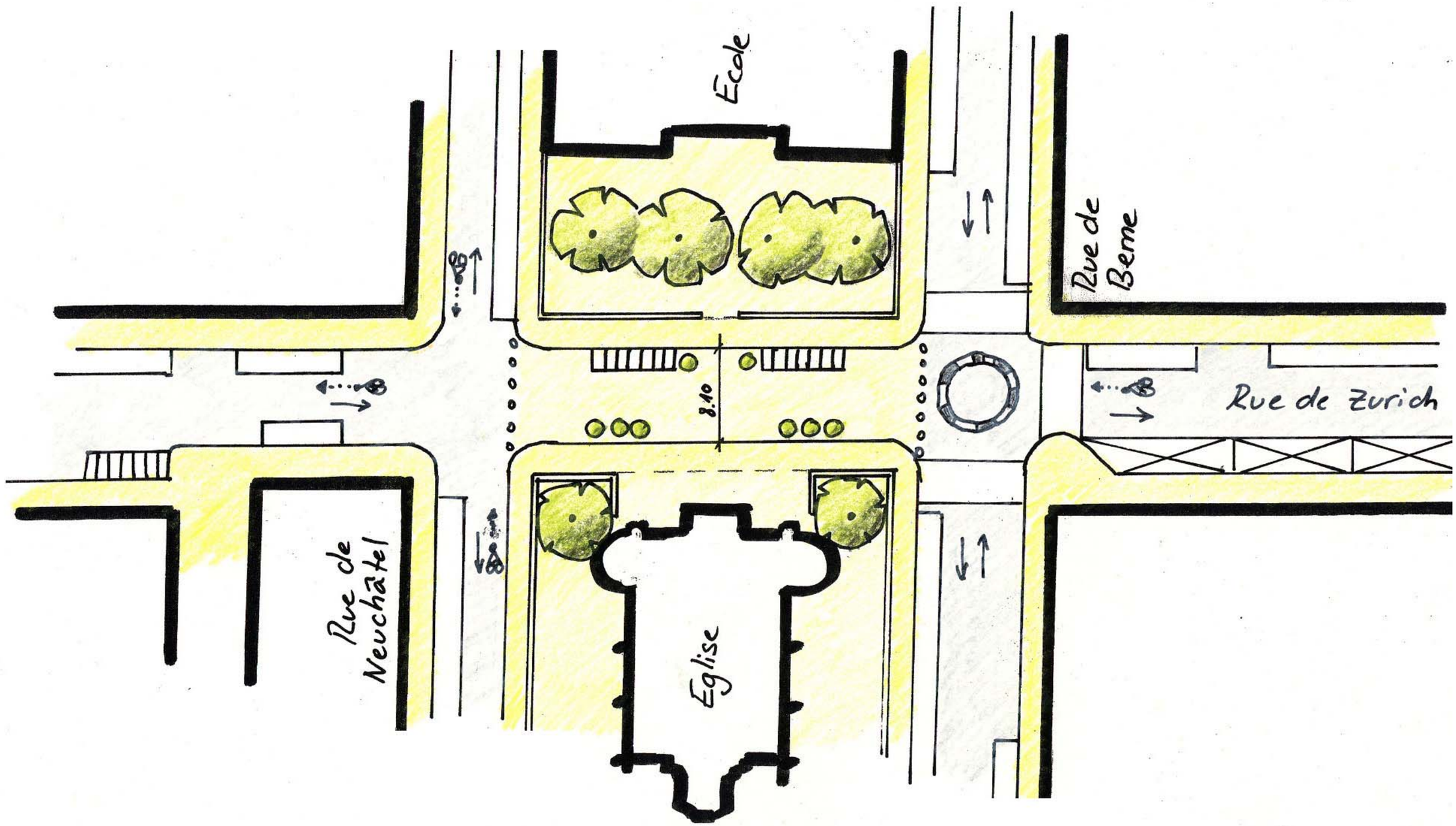


Illustration 20:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue de Zurich entre la rue de Berne et la rue de Neuchâtel, variante légère

3.4.2 Carrefour de la rue de Monthoux et de la rue de Berne

Problème

- concentration d'accidents
- difficulté pour les piétons de traverser en raison des charges de trafic importantes et de la ligne droite créée par les STOP mis en place pour faciliter le passage du bus sur la rue de Monthoux en direction de la rue des Pâquis

Propositions

- avancées de trottoirs abaissées au carrefour (pour favoriser les déplacements des personnes à la mobilité réduite et le passage des camions en raison des rayons de courbures parfois insuffisants)
- mise en contresens pour vélo sur Monthoux entre la rue Charles Cusin et la rue de Berne
- îlot carrossable sur la rue de Monthoux pour assurer la sécurité des vélos et pour faciliter la traversée pour les piétons
- éventuellement avancée de trottoir sur la rue de Monthoux avec création de places de stationnement vélo et terrasse

Bilan stationnement

- Stationnement livraisons : 1 place en moins
- Stationnement voitures : 4 places en plus (stationnement des deux côtés de la rue de Berne)
- Stationnement vélos : 9 places en plus

Recommandations

- priorité élevée pour cette mesure. A réaliser rapidement, év. à l'aide de la variante légère

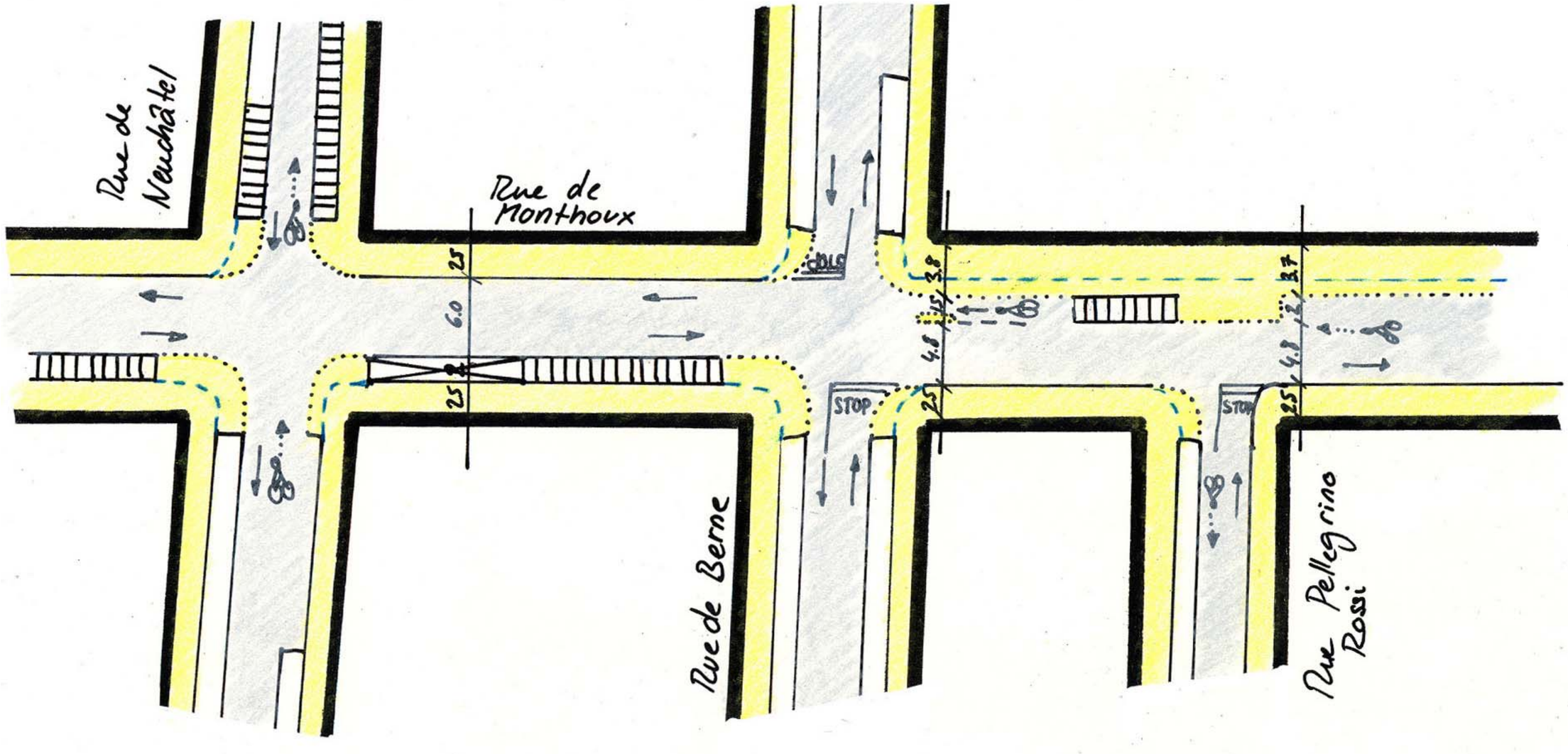


Illustration 21:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue de Monthoux, variante d'aménagement

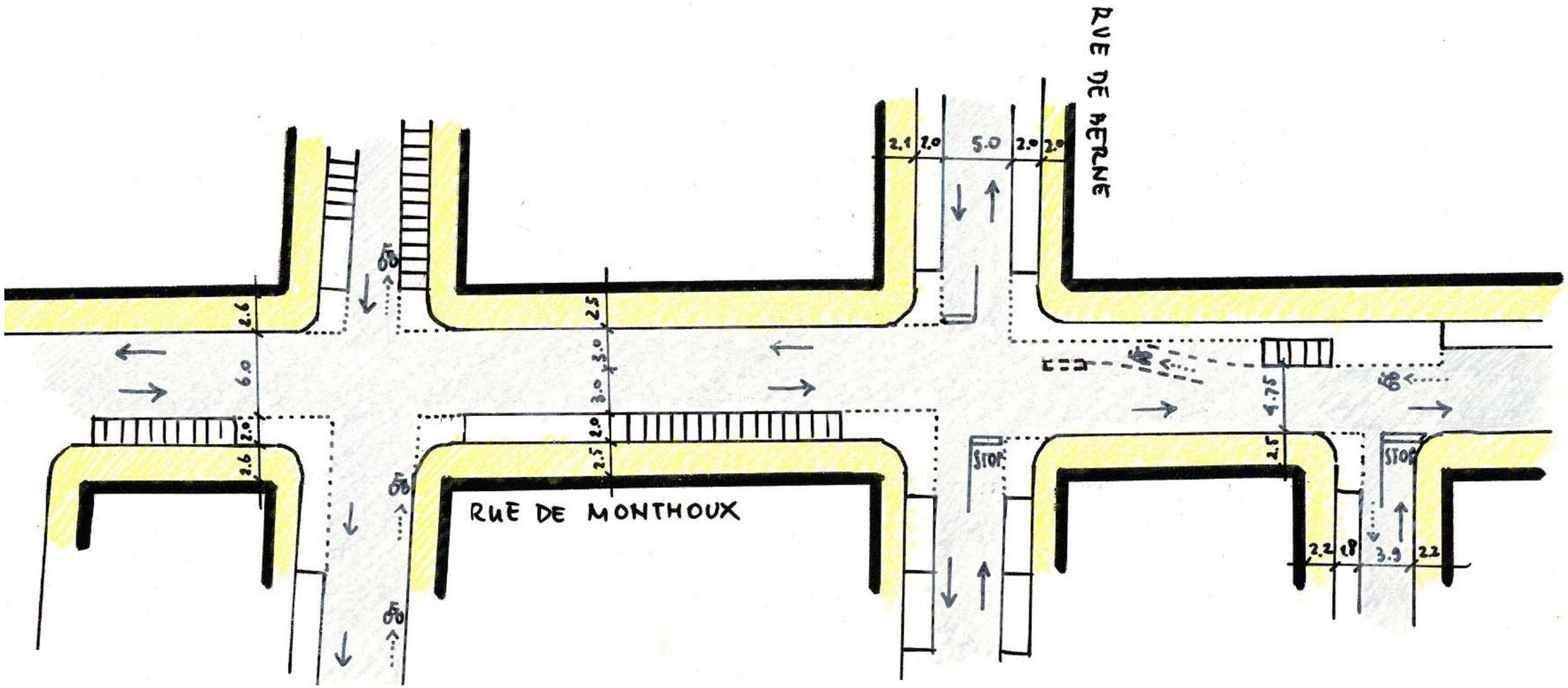


Illustration 22:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue de Monthoux, variante légère

3.4.3 Rue Ph.-Plantamour entre rue S.-Thalberg et rue de la Cloche

Problème

- vitesse élevée

Propositions

- placement d'une porte d'entrée avec totem type Ville de Genève et marquage de couleur légèrement surélevé
- placement de décrochements latéraux pour couper la ligne droite de la rue, ils servent éventuellement d'aide à la traversée, voire de terrasse pour les habitants,
- avancées de trottoirs abaissées aux carrefours
- avancée de trottoir devant le pub Duke
- avancée de trottoir autour de la petite place créée par l'angle de la rue Plantamour et de la rue Gevray, en coordination avec le réaménagement de cette place en cours d'étude par le SAUEP.

Bilan stationnement

- Stationnement voitures : 1 place en moins
- Stationnement vélos : le nombre de place reste le même

Recommandations

- priorité moyenne pour cette mesure. Elle peut être réalisée rapidement, par portion de rue, év. à l'aide de la variante légère

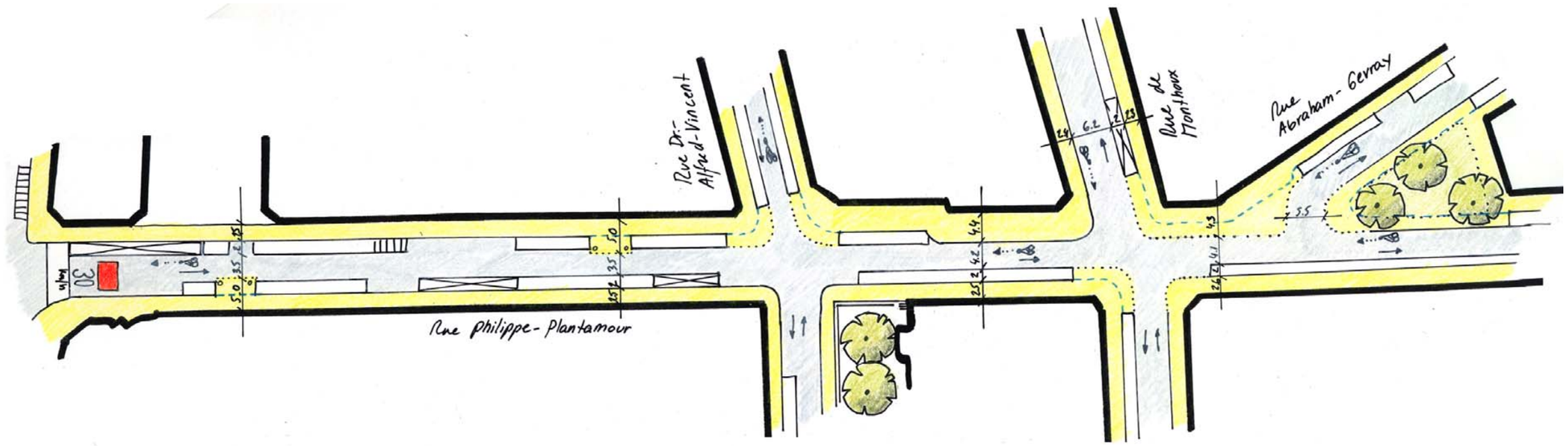


Illustration 23:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue Ph.-Plantamour, variante d'aménagement

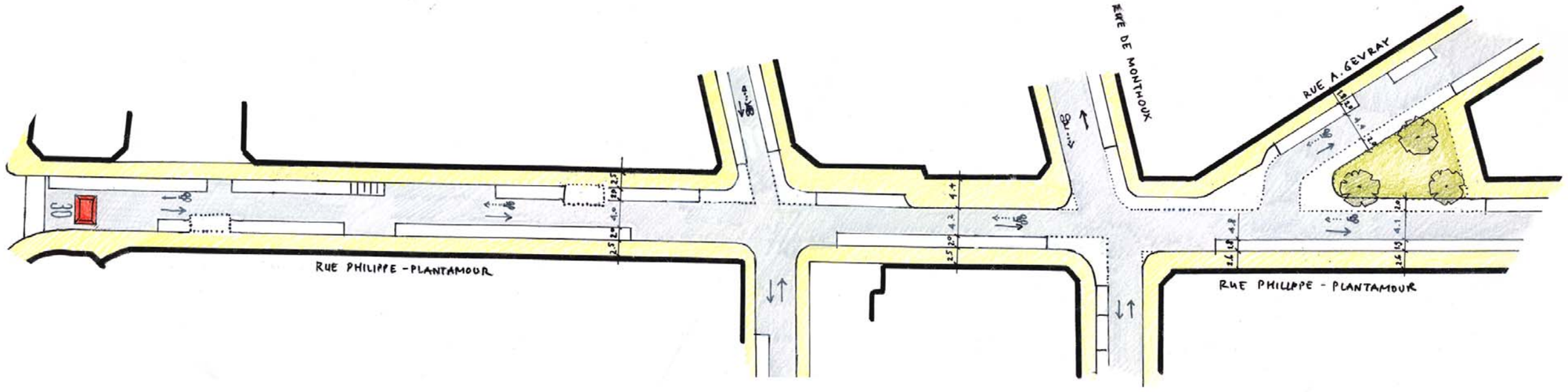


Illustration 24:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue Ph.-Plantamour, variante légère

3.4.4 Rue Jean-Jaquet

Problème

- concentration d'accidents au carrefour avec la rue de l'Ancien-Port
- rue orientée automobile alors qu'elle est essentiellement une rue d'habitation.

Propositions

- avancées de trottoirs abaissées au carrefour (pour favoriser les déplacements des personnes à la mobilité réduite et le passage des camions en raison des rayons de courbures parfois insuffisants)
- mise en contresens pour vélo sur Monthoux entre la rue Charles Cusin et la rue de Berne
- îlot carrossable sur la rue de Monthoux pour assurer la sécurité des vélos et pour faciliter la traversée pour les piétons
- éventuellement avancée de trottoir sur la rue de Monthoux avec création de places de stationnement vélo et terrasse.

Bilan stationnement

- Stationnement voitures : 3 places en moins
- Stationnement vélos : le nombre de place reste le même

Recommandations

- priorité moyenne pour cette mesure

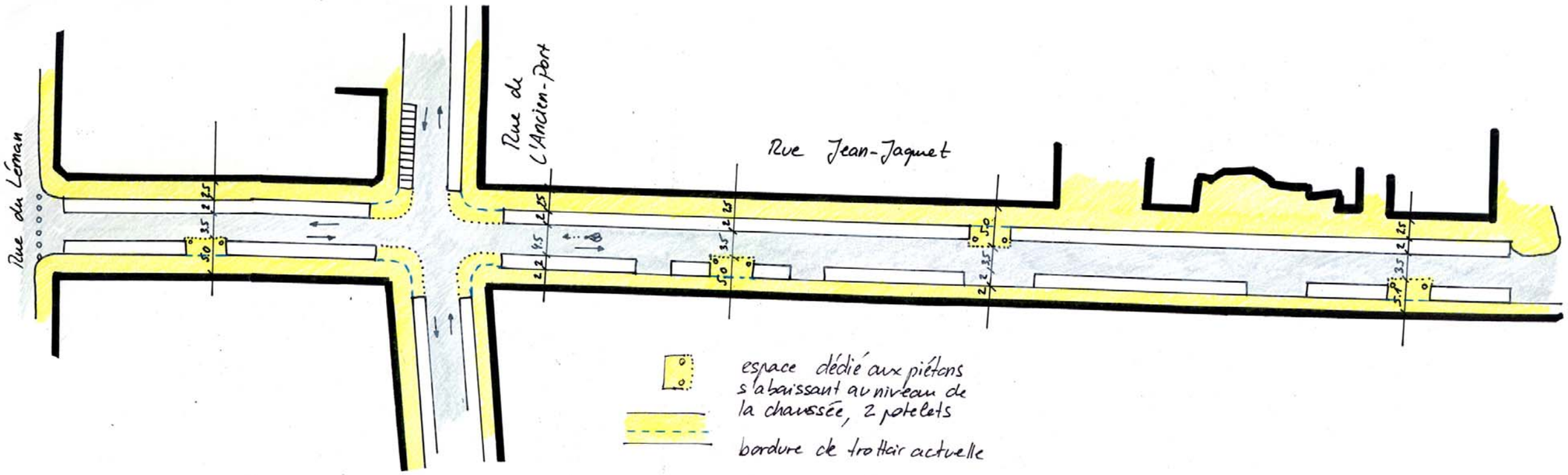


Illustration 25:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue Jean-Jaquet, variante d'aménagement

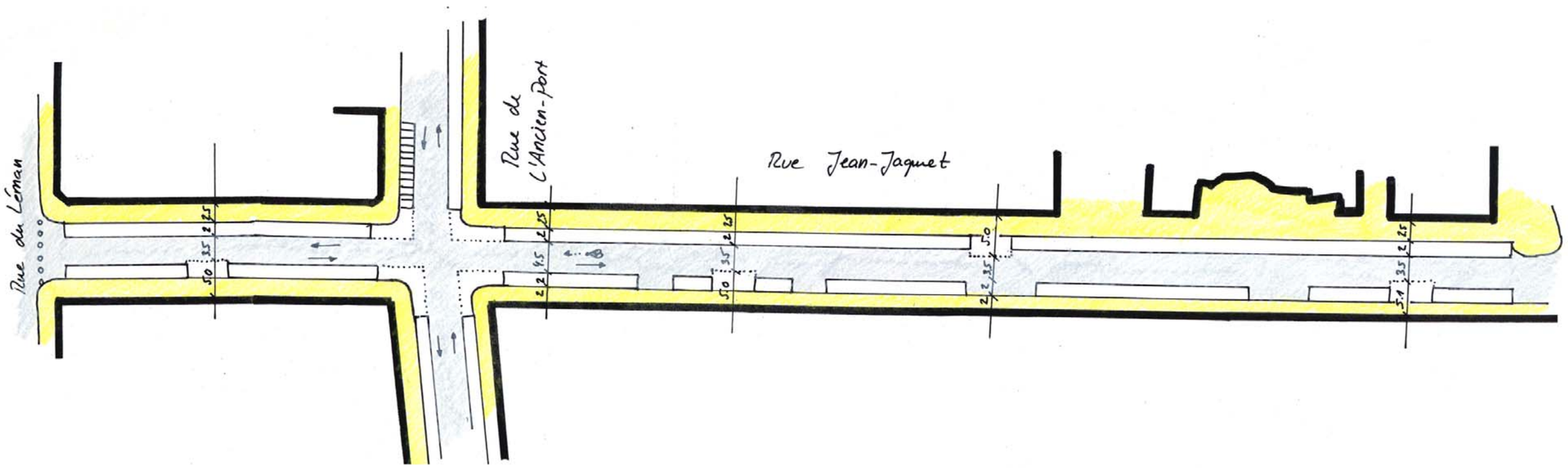


Illustration 26:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue Jean-Jaquet, variante légèret

3.4.5 Rue de la Navigation entre rue des Pâquis et rue de Berne - zone école

Problème

- Manque de qualité de la zone école
- Rue orientée automobile (stationnement, décrochements verticaux en mauvais état)

Propositions

- Décrochements horizontaux en forme de place de stationnement (avec marquage) avec des potelets (éventuellement peints par les enfants pour rappeler le caractére de la rue)
- Marquage de « pieds » pour indiquer aux élèves les endroits où traverser la route

Bilan stationnement

- Stationnement livraisons : 1 place en moins
- Stationnement voitures : le nombre de place reste le même
- Stationnement vélos : le nombre de place reste le même

Recommandations

- priorité moyenne pour cette mesure. Coût modeste. Une seule variante légère

Illustration 27:
Perspective des mesures de modération complémentaires de la rue de la Navigation

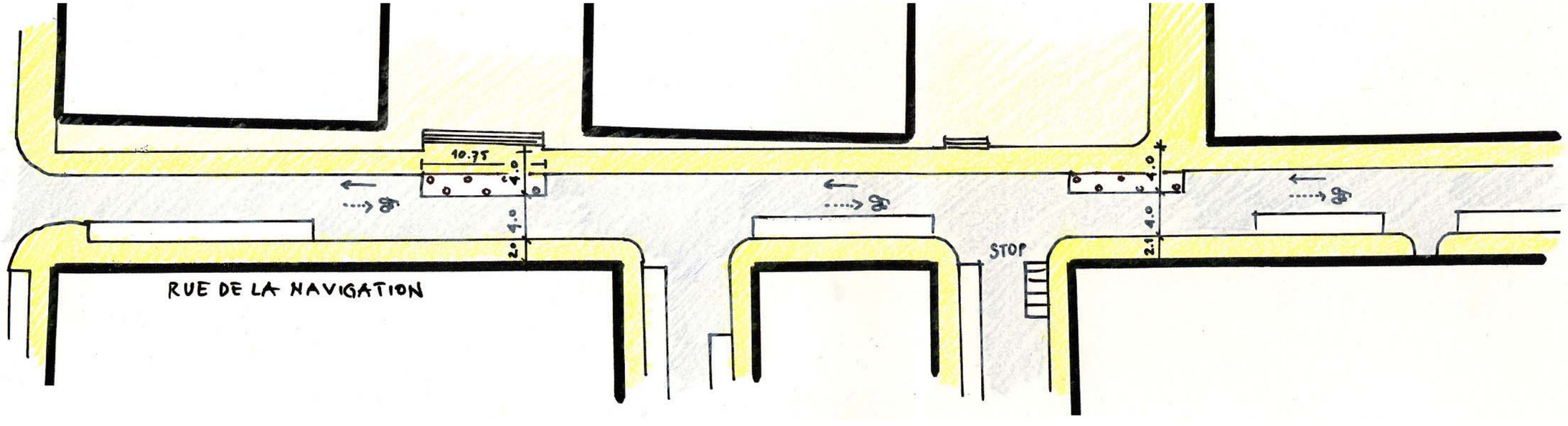


Illustration 28:
Plan des mesures de modération complémentaires de la rue de la Navigation

4 Conclusion

Le quartier des Pâquis est un pôle très dynamique et vivant de la Ville de Genève. De par son emplacement stratégique entre le lac, la gare, la nouvelle rue de Lausanne, le parc Mon Repos, le quartier imprègne l'image de la ville tout entière. Le quartier est en mouvement, de nombreuses fonctions différentes s'y rencontrent et des grands projets de réaménagement de l'espace public vont revitaliser l'image du quartier d'une part et son vécu de tous les jours d'autre part.

La zone 30 contribue à augmenter la qualité de la vie dans le quartier, en réduisant les effets négatifs du trafic individuel motorisé : vitesses, danger routier, bruit et émissions nocives, et en améliorant les conditions de déplacement pour la mobilité douce. Les mesures de modération complémentaires présentées dans cette étude se proposent d'améliorer encore le fonctionnement de la zone 30. Plusieurs mesures proposées ont fait l'objet d'avant-projets détaillés, qui permettront à la Ville de Genève de réaliser dans un premier temps les mesures légères.

5 Remerciement

Nous aimerions remercier tout particulièrement le Service de la Mobilité de la Ville de Genève ainsi que les services de la Ville et du Canton et les personnes qui nous ont soutenu au cours de cette étude. Nous souhaitons beaucoup de succès à la Ville de Genève et au quartier des Pâquis pour la suite du projet de modération du trafic et d'amélioration de la qualité de vie.

6 Documentation

Amt für Verkehr, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich (2001)
Ortsdurchfahrten, von der Durchfahrtstrasse zum gestalteten Strassenraum, Zürich

Forschungsgesellschaft für Strassen und Verkehrswesen (1996)
Empfehlungen zur Strassenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, ESG 96, Köln

IREC (1990)
Le temps des rues, vers un nouvel aménagement de l’espace rue, Lausanne

Transitec (1999)
Schéma de circulation des Pâquis, rapport technique, République et canton de Genève, Ville de Genève