

**SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT,  
DU GÉNIE CIVIL  
ET DE LA MOBILITÉ**



V I L L E D E  
G E N È V E

## **Pérennisation du schéma de circulation du quartier de Saint-Gervais et des aménagements d'espaces publics**

**Demande définitive d'autorisation de construire**

**Document A01 - Notice explicative**

Juin 2024

## 1.0 INTRODUCTION

---

Depuis 2017, le quartier de Saint-Gervais fait l'objet de mise en œuvre de schéma de circulation à l'essai et d'aménagements temporaires. Ce processus a été initié afin de répondre aux demandes des associations de quartier pour supprimer le trafic de transit et apaiser les rues de desserte autour de la place de Grenus et dans le quartier, tout en garantissant l'accessibilité du parking public Grenus.

Le processus de concertation continu, entre la Ville, le collectif de Saint-Gervais, le magasin Manor et les différents acteurs de la mobilité a permis entre 2017 et 2024 de procéder à de nombreuses adaptations successives du schéma de circulation et de la réglementation.

Aujourd'hui une diminution de l'ordre de 30 et 40% de trafic a été réalisée globalement sur les rues du quartier entre 2020 et 2024, grâce à ces mesures à l'essai.

En décembre 2024 l'arrêté à l'essai en place actuellement prend fin et il est nécessaire de procéder à la dépose de l'autorisation de construire définitive afin de pérenniser le schéma de circulation et les aménagements actuels.

## 2.0 HISTORIQUE DE LA REGLEMENTATION

---

### a) Etat avant 2017

Il s'agit de l'état référent (avant la prise du premier arrêté à l'essai). La rue de Grenus était à sens unique entre la rue Rousseau et la rue du Temple, avec une coupure au niveau de la place de Grenus, mais avec la possibilité de contourner la place pour rejoindre le carrefour avec la rue de Coutance. Cela constituait un itinéraire de transit aisé qui posait des problèmes de sécurité dans le quartier et notamment sur la carrefour Coutance, axe fort du réseau de transport public et de mobilité douce.

### b) 2017 : prise du premier arrêté à l'essai (arrêté du 12 décembre 2017, pour une durée d'une année)

Cet arrêté a introduit le double sens sur le tronçon de la rue de Grenus entre la rue du Temple et la place de Grenus, pour accompagner la fermeture du quai des Bergues et permettre l'accessibilité au quartier et au parking Grenus. La rue de Grenus entre la rue Rousseau et la place de Grenus a été maintenue en sens unique.

### c) Août 2018 : premier bilan technique du schéma de circulation

Le bilan a permis d'évaluer le schéma de circulation à l'essai mis en place par l'arrêté 12.12.2017. Il est constaté que la mise à double sens de la rue de Grenus permet deux flux de transit autour de la place de Grenus qui représentent environ 65% du trafic total sur la place de Grenus aux heures de pointe :

- un transit Ouest->Est venant de la rue du Temple, passant par la place de Grenus puis la rue des Etuves pour ressortir du quartier sur rues de Chantepoulet et du Mont-Blanc,
- un transit Est-Ouest venant de la rue P-Bouchet et Cendrier, passant autour de la place de Grenus pour ressortir sur la rue du Temple.

La mise à double sens de la rue de Grenus sans restriction a induit donc des itinéraires de transit au travers du quartier et créé une augmentation du trafic journalier d'environ 15% sur les rues du quartier, engendrant des nuisances, de l'insécurité, et des perturbations pour l'axe TC Coutance et pour l'accès au parking.

### d) 2019 : prolongation de l'arrêté à l'essai (arrêté du 12 février 2019, pour une durée de deux ans)

L'arrêté est reconduit sans modifications.

- e) 2020 : prise du troisième arrêté à l'essai (arrêté du 7 février 2020, pour une durée d'une année)

Afin d'agir sur le trafic de transit une série de restrictions nouvelles sont introduites dans cet arrêté à l'essai :

- Circulation interdite aux voitures et motos depuis la rue Paul-Bouquet (arrivées depuis les rues Chantepoulet et Berne) et depuis la rue de Grenus (arrivées depuis rue du Temple). Seuls les véhicules d'accès au parking Grenus et les ayants droits sont autorisés à accéder à la place de- Grenus.
- Les places de stationnement dans le secteur restreint sont supprimées.
- Des aménagements d'avancées de trottoir sont réalisés.
- Une zone de rencontre est introduite dès la sortie du parking et sur la rue des Etuves.

Ces mesures en plus de maîtriser le transit ont pour objectif d'apaiser le secteur et de redonner une meilleure qualité de vie et plus de sécurité sur les rues de desserte étroites et animées du quartier.

Il faut préciser aussi que cette mise en place a été effectuée au même moment que l'épidémie du covid et ses restrictions. Ainsi, au même moment dans le quartier sont apparues des mesures d'aménagement et de diminution des vitesses liés à la problématique du covid, dont l'objectif était de donner plus d'aménagements en faveur des déplacements piétons.

Ces mesures Covid sur la rue Rousseau et la rue du Cendrier ont été pérennisées depuis.

- f) Septembre 2020 : deuxième bilan technique du schéma de circulation

Ce bilan a permis d'évaluer le schéma de circulation à l'essai mis en place par l'arrêté 7.2.2020 avec les interdictions de circulations introduites (comprenant la signalétique correspondante et la présence d'un agent pour réguler la situation).

Il est constaté que l'interdiction de circulation a permis de faire diminuer les charges dans le secteur de-Grenus d'environ 40-50% selon les rues. Toutefois sans mesures physiques accompagnant la signalétique encore un certain nombre de véhicules ne respectent pas la réglementation et continuent de transiter.

Plusieurs éléments sont à préciser :

- On est encore dans une période spéciale avec déconfinement covid pouvant biaiser un peu le fonctionnement normal sur la zone.
- La signalétique avec ses nombreux ayants-droits reste lourde, peu lisible, peu compréhensible.

- g) Septembre 2021 : dépose d'une autorisation de construire (APA 315974) pour poser une barrière

Cette barrière constitue l'élément physique concrétisant l'interdiction de circuler et permettant de faire respecter l'arrêté en vigueur. Il est donc un dispositif lié à l'arrêté à l'essai.

En raison de recours, sa réalisation ne se fera qu'en août 2023.

- h) 2021 : prise du quatrième arrêté à l'essai (arrêté du 7 juin 2021, pour une durée d'une année)

Des améliorations sont apportées à l'arrêté précédent afin de rendre plus clair et lisible et donc mieux respecté le schéma de circulation, à l'essai :

- Changement de sens de circulation sur les rues Vallin et Corps Saints pour permettre un rebroussement
- Renforcement de la signalétique avancée et de la signalétique Parking

i) Avril 2022 : troisième bilan technique du schéma de circulation

Ce bilan montre que les effets des restrictions introduites en 2020 se confirment en partie. Il est cependant constaté que les flux de transit remontent, surtout aux heures de pointe, démontrant que sans mesures physiques, une simple signalétique ne dissuade pas les comportements illicites.

j) 2022 : prise du cinquième arrêté à l'essai (arrêté du 14 avril 2022, pour une durée comprise entre le 18 juillet 2022 et le 31 décembre 2023)

Reconduite de l'essai

k) 2023 : prise du sixième arrêté à l'essai (arrêté du 7 novembre 2023, valable jusqu'au 31 décembre 2024)

Reconduite de l'essai avec quelques adaptations légères concernant les ayants droits. De plus en septembre 2023 est mise en service la barrière pour supprimer le transit.

l) Mai 2024 : quatrième bilan technique du schéma de circulation

Ce dernier bilan effectué devait évaluer l'efficacité des restrictions grâce à la contrainte physique de la barrière. Malheureusement de nombreux accidents sur cette barrière ne permettent pas de tirer des conclusions fiables. Lorsque la barrière n'est pas opérationnelle, le constat sur l'évolution du trafic de transit est similaire qu'en 2022, avec des charges non négligeables en transit. En plus du transit illicite, il est aussi constaté un transit d'ayant-droit qui court circuite au travers du quartier sans le besoin fonctionnel d'accessibilité (passage notamment des taxis, VTC, véhicules utilitaires et livraison très nombreux).

### **3.0 OBJET DU PROJET**

---

Après les 7 ans d'essai du schéma de circulation avec les adaptations et corrections successives dans le quartier, les bilans montrent une nette diminution globale des charges de trafic sur les rues du quartier. Les améliorations en terme de sécurité, vie du quartier, apaisement sont constatées et la volonté est donc de déposer une autorisation de construire définitive pour pérenniser la situation actuelle de l'essai, avec les restrictions en cours. Cependant, quelques adaptations sont nécessaires dans l'objectif de mieux maîtriser le transit, de rendre plus lisible le schéma de circulation et d'avoir un meilleur contrôle sur les comportements illicites.

Le dossier déposé prévoit donc de :

- Pérenniser l'arrêté du 7.11.2023 avec l'interdiction de circulation sauf ayants-droits
- Pérenniser la barrière comme élément physique contraignant pour gérer les flux de transit avec une recherche de solutions pour mieux la protéger des dégradations.
- Pérenniser les aménagements en dur : avancées de trottoir qui sont un gain d'espace piéton bienvenu autour de la place de Grenus.

De légères modifications et adaptations sont apportées afin d'améliorer la lisibilité et la compréhension de ce schéma pour maîtriser le trafic de transit :

- Renforcement de la lisibilité de la signalétique par du marquage au sol
- Suppression de stationnement motos sur la zone restreinte pour éviter le transit des deux roues motorisés non autorisé par la place

## 4.0 PROJET : MOBILITE

---

En terme de mobilité le projet s'inscrit dans une vision plus large sur l'ensemble du quartier. Situé dans l'hypercentre, les enjeux d'apaisement favorisant la mobilité douce et le verdissement du secteur sont clairement intégrés dans les plans directeurs, la LMCE et le plan climat. Le quartier se transforme donc dans ce sens et plusieurs aménagements ont déjà été réalisés entre 2017 et 2024 : la piétonnisation du quai des Bergues, la mise en 20 km/h des rues Cendrier et Rousseau.

Avec la restriction de circulation dans le quartier, le projet va clairement dans ce sens. Avec la suppression du transit attendu, l'apaisement des rues permettra à terme d'y développer des projets d'aménagements renforçant les mobilités douces et la récupération d'espace pour une meilleure qualité de vie des habitants et un embellissement pour les usagers.

Les mesures de circulation-réglementation de la DD à pérenniser (et qui sont déjà en place dans le cadre de l'essai) sont donc les suivantes :

- Le double sens de la rue de Grenus ;
- Les changements de sens de circulation des rues Vallin et Corps-Saints ;
- L'interdiction de circuler sur le quartier sauf ayants-droits (accès depuis rue du Temple, accès depuis rue Paul-Bouchet et accès à la place de Grenus)
- La zone de rencontre sur la rue des Etuves

La suppression de 22 places de stationnement horodateurs est comptabilisée pour ce projet. Il convient toutefois de préciser que ces places n'existent de fait déjà plus sur le terrain, depuis l'arrêt à l'essai de 2020.

Pour la compensation, il est proposé de comptabiliser :

- 1 place en changement d'affectation (transformée en place PMR)
- 21 places dans le futur parking privé de la rue du Cendrier (DD 323723) dont le préavis émis en février 2023 mentionnait une inscription de 53 places voitures et 29 places motos pour le principe de la compensation pour des riverains du quartier.

Au vu de la restriction de circulation et de la présence du parking public Grenus, les places de stationnement ont surtout été réaffectées aux usagers des vélos (+50 places environ) et PMR (+1 place). La disposition des cases livraison a aussi été choisie pour se trouver à proximité de la zone restreinte à la circulation.

## 5.0 PROJET : AMENAGEMENTS

---

Les mesures d'aménagements de la DD à pérenniser (et qui sont déjà en place dans le cadre de l'essai) sont donc les suivantes :

- La barrière de contrôle sur la place de-Grenus
- Les 4 aménagements en dur réalisés : avancées de trottoir sur la place de-Grenus et sur la rue C-Level

## 6.0 CONCLUSION

---

Le présent projet permet de stabiliser un schéma de circulation déjà en place sous forme d'essai depuis 2020 et qui a permis de diminuer les charges globales de trafic dans le secteur et de sécuriser ponctuellement des lieux sensibles (carrefour Coutance/se-Grenus, rue des Etuves). Il s'agit d'une première phase de mesures allant dans le sens des documents réglementaires visant à apaiser le centre ville (plan directeur cantonal, communal, LMCE, plan Climat). Pour la vision à plus long terme

la Ville poursuivra la concertation avec les acteurs du quartier en vue de proposer des aménagements qualitatifs et d'être en conformité avec les documents directeurs.