

RECOMMANDE

Ville de Genève
Service de l'urbanisme
4, rue de Jargonnant
1207 GENEVE

Genève, le 31 mars 2009

les associations

Automobile Club Suisse
section de Genève (ACS)

Association Suisse
des Transports Routiers
Section genevoise (ASTAG)

Association Genevoise
des Entreprises de Transport
(AGET)

Chambre de Commerce, d'Industrie
et des Services de Genève (CCIG)

Fédération des
Artisans et Commerçants (FAC)

Fédération du
Commerce Genevois (FCG)

Fédération Economique
du Centre-Ville (FEC)

Fédération des Entreprises
Romandes Genève
(FER Genève)

Fédération Genevoise des
Métiers du Bâtiment (FMB)

Socopark

Taxi-phone Centrale SA.

Touring Club Suisse
section de Genève (TCS)

Trade Club

Union Genevoise des Carrossiers
(UGC)

Union Professionnelle Suisse de
l'Automobile Section genevoise
(UPSA)

Concerne : Observations relatives au Plan directeur communal Genève 2020

Madame, Monsieur,

Le Groupement Transports et Economie (ci-après le GTE) vous fait part de ses observations concernant le projet de Plan directeur communal Genève 2020 (ci-après le Plan directeur).

1. Introduction :

Le Plan directeur traite notamment de l'urbanisation, de la mobilité, du logement et des emplois. Nos observations concernent essentiellement la thématique relative à la mobilité qui s'avère être le sujet principal développé dans le Plan directeur.

Genève présente une centralité très marquée, à tel point que la Ville de Genève est le cœur de l'agglomération franco-valdo-genevoise : elle est donc à ce titre le lieu de destination vers lequel convergent nombre de déplacements. Il faut aussi insister sur un élément qui singularise Genève par rapport à d'autres villes de son importance : la Ville n'est pas ceinturée par une rocade intégrale, mais seulement par une autoroute de contournement qui « contourne à titre partiel ».

Il en résulte que la Ville de Genève est traversée par un important trafic de transit. Pour maîtriser cette situation, deux axes complémentaires l'un à l'autre sont possibles :

- le trafic de transit doit rester sur le réseau primaire;
- des itinéraires d'évitement, notamment la traversée lacustre destinée à boucler l'autoroute de contournement et donc à en faire un « contournement intégral », doivent être construits dans les meilleurs délais.

Les mesures préconisées par le Plan directeur se limitent aux frontières communales de la Ville de Genève. Or, la gestion des besoins de mobilité doit être organisée avec une vision globale à l'échelle cantonale. Dans cette optique, il est regrettable que chaque commune puisse élaborer son propre plan directeur sans concertation avec les communes avoisinantes.

2. Assainissement du bruit routier

Réduire les nuisances sonores ne doit pas se faire via des mesures qui seraient contraires à l'article 160A de la Constitution genevoise qui instaure le principe du libre choix du mode de transport. A l'instar des villes suisses alémaniques, il faut atténuer les nuisances sonores par des mesures pragmatiques qui ne remettent pas en cause ce principe, et notamment l'utilisation d'un véhicule privé.

Réduire le bruit routier doit se faire principalement :

- en fluidifiant le trafic (mise en place d'ondes vertes);
- en généralisant la pose de revêtement phono-absorbant moderne (diminution de 5 à 9 décibels (dB));
- en exigeant la pose de double vitrage pour tout bâtiment jouxtant des axes routiers bruyants;
- en encourageant l'achat de véhicules électriques, notamment des scooters.

Se limiter à une réduction de la capacité des axes routiers ne peut que se référer à une approche politique qui obtiendra des résultats contraires à ceux initialement recherchés : cette approche augmentera en effet les embouteillages et le trafic « STOP and GO », donc l'ensemble des nuisances environnementales dues au trafic routier.

3. Accessibilité au centre-ville et hiérarchie du réseau routier

Le Plan directeur modifie considérablement la carte de la hiérarchie du réseau routier en remodelant complètement la structure du réseau routier sur le territoire de la Ville de Genève. Le GTE refuse toute modification de la carte de la hiérarchie du réseau routier, qui engendrerait une restriction de l'accessibilité au centre-ville, sans un accord préalable du Grand Conseil.

Le GTE est également opposé à toute forme de péage urbain, de taxe ou de vignette restreignant l'accès au centre-ville.

4. Stationnement des véhicules motorisés privés

Les statistiques officielles de la Direction générale de la mobilité du canton de Genève montrent que 2'610 places de stationnement publiques en surface ont été supprimées entre 1990 et 2006 au centre-ville. Entre 2000 et 2006, il y a eu une suppression de 1'260 places. Le Plan directeur ne fait pas état du bilan de stationnement engendré par les mesures proposées.

Au vu de ce qui précède, le GTE refuse le Plan directeur pour la raison que toute place supprimée n'est pas compensée dans le centre-ville. Pour notre groupement, les autorités municipales doivent tout mettre en œuvre pour créer un millier de places en faveur des habitants dans les secteurs macaron et en faveur des visiteurs dans les zones payantes de l'hypercentre.

5. Zones piétonnes

Le plan directeur présente un projet de piétonisation d'un vaste territoire en Ville de Genève. Le GTE est favorable à la création de zones piétonnes aux conditions suivantes :

- les zones piétonnes doivent être créées sur le réseau routier de quartier à faible charge de trafic;
- les zones piétonnes doivent être à vocation commerciale et non pas à fonction politique;
- des parkings de proximité doivent être créés en parallèle, afin que les visiteurs et que les clients puissent accéder aux zones piétonnes comme cela existe partout ailleurs.

6. Deux-roues motorisés

Le Plan directeur prévoit de nombreuses mesures visant les scootéristes et les motocyclistes. Le GTE s'opposera à toute taxation relative au stationnement de ce mode de transport et à toute réduction de l'offre y relative.

7. Conclusions

Le GTE refuse, dans sa forme actuelle, ce Plan directeur documenté dans un rapport de 220 pages, et donc forcément réservé à un cercle restreint de spécialistes et non pas accessible à un large public comme ce type de document devrait l'être.

Un tel travail aurait dû reposer par une claire identification préalable des compétences communales, qui garantisse à tout moment la conformité d'un tel document avec le droit supérieur ; or, tel n'est pas le cas, puisque de nombreux thèmes proposés échappent aux compétences communales et sont même parfois contraires au droit supérieur ou au Plan directeur cantonal. Le mélange de compétences en résultant rend le document peu lisible et peu convaincant.

Le GTE demande qu'une nouvelle mouture de ce Plan directeur, qui soit compatible au droit supérieur et au Plan directeur cantonal, soit élaborée et mise en consultation.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Jean Rémy ROULET


Président

Olivier BALLISSAT


Secrétaire