

AUDITION DEVANT
LA COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU CONSEIL MUNICIPAL
SUR LA STRATEGIE DE PIETONNISATION PR 787, PR 792 et R121
5 OCTOBRE 2010

Le Groupement Transports Economie (ci-après GTE) regroupe 15 associations représentant les milieux de l'économie, du commerce, du transport professionnel et de l'automobile.

A ce titre, nous avons été consultés par le Conseil administratif dans le cadre de son projet de convention de stratégie de piétonnisation.

Nous remercions les membres de la commission de bien vouloir nous recevoir.

PR 787 – ouverture d'un crédit

Le GTE ne se juge pas compétent afin de se prononcer sur le montant d'un crédit destiné aux études d'aménagement et de circulation. Il soutient cependant qu'une stratégie de mise en œuvre cohérente doit être établie. Il rappelle que toute idée, aussi bonne soit-elle, devra néanmoins être validée par les instances cantonales.

Il salue que des réflexions sur des possibilités de stationnement pour les habitants doivent être engagées et a bien pris note que la contrepartie est bien la création d'un parking au centre-ville.

Il rappelle l'importance d'une mise en œuvre par étape et qu'à chaque modification du schéma de circulation **il conviendra au préalable de proposer des mesures d'accompagnement, notamment des itinéraires de substitution.**

Le GTE rappelle que beaucoup de trafic du centre-ville est lié aux automobilistes tournant à l'intérieur d'un quartier à la recherche d'une place de stationnement.

PR 792 – 1^{ère} étape de la stratégie

Le GTE salue le fait que référence soit faite dans ce projet de résolution au Compromis Historique Zurichoïse, solution qui permettrait à Genève de concilier les intérêts divergents des uns et des autres afin de sortir des blocages actuels, permettant ainsi à Genève de se doter de zones piétonnes de qualité.

Néanmoins, le GTE réagit sur un point par rapport aux conditions évoquées en page 2 en vue de la construction du parking Pierre-Fatio, « que le nombre de places offertes reste inférieur ou égal au nombre

total des places supprimées en surface dans les 3 secteurs prioritaires prévus dans la stratégie de piétonnisation ».

En effet, se basant sur le principe même du compromis zurichois « 1 place en surface = 1 place en sous-sol », le GTE s'oppose à ce que le nombre de places en sous-sol reste inférieur et surtout souligne l'importance de compenser les places sur la même rive.

Il est en effet difficilement imaginable d'obliger l'usager de St-Gervais ou des Pâquis d'aller stationner à Rive. En cas de piétonnisation de la rive droite, de nouvelles solutions de parking en ouvrage devront être recherchées sur cette rive. Il serait donc opportun, dans un premier temps, de se limiter à une piétonnisation de la rive gauche, afin de développer une expérience utile qui permettra de mener à bien par la suite la piétonnisation de l'autre rive.

La planification prévue pose un réel problème car la création du parking ne peut être un corollaire simultané, mais le point de départ du processus. **Le parking devra être construit**, avant que des places de stationnement ne soient supprimées en surface.

Dans une **2^e étape** de piétonnisation, il est prévu que la suppression des places « sera compensée dans la mesure de l'espace disponible par la création de places de parc en sous-sol en nombre équivalent ».

Le GTE souligne l'importance d'éviter des tournures de phrases sybillines. Nous soutenons un principe général : voir le **nombre de places de stationnement nécessaire à la création des zones piétonnes envisagées, compensé par la création préalable en nombre équivalent de places de parc en ouvrage à une distance maximale de 500 mètres des places supprimées**.

R-121 - de mégaparkings en ville de Genève !

Le GTE réitère ses félicitations aux magistrats membres de la délégation à l'aménagement qui ont su poser la première pierre d'un projet réaliste de piétonnisation. Le GTE ne soutient **pas** cette résolution qui anéantit le travail consensuel élaboré.

Nous revenons simplement sur 2 points :

- la réalisation de parkings n'entraîne pas une augmentation de la circulation au centre-ville car une fois garé un véhicule ne circule plus, donc ne pollue plus
- les parkings-relais sont destinés aux pendulaires et non pas aux visiteurs. D'ailleurs, à l'heure actuelle, nous ne possédons pas de preuves tangibles que les parkings relais fonctionnent.

Nous appelons de nos vœux qu'**une réelle coordination se mette en place avec le canton**, car nous observons que seule une collaboration entre ces deux autorités permet de réaliser à Genève des projets de qualité dans des délais acceptables. Or, jusqu'à maintenant, il nous semble que le Département de l'intérieur et de la mobilité a été fort peu présent dans le cadre des débats relatifs à votre stratégie de piétonnisation. Nous osons espérer que vous ferez en sorte que cela ne soit plus le cas par la suite.

Finalement, nous ne comprenons pas qu'une requête en autorisation concernant l'aménagement du **square de Chantepoulet**, avec la suppression de 57 places de parc, paraisse d'ores et déjà dans la FAO du 15 septembre. Cette action saborde le principe même de tout le travail de concertation que nous menons ensemble depuis le début de l'année. **Nous avons donc déjà fait opposition** à ce projet qui ne respecte pas notre demande qu'une attention particulière soit portée au phasage de la piétonnisation.

Conclusion

Nous espérons que nos remarques permettront à votre commission de faire évoluer la stratégie de piétonnisation dans une direction prenant mieux en compte les intérêts et les attentes des milieux économiques **des entreprises et des commerces, ainsi que ceux liés au tourisme**, afin qu'elles soient au final attractives et donc animées.

En l'absence d'une telle approche, le risque est grand de voir certaines zones piétonnes se transformer en zones de non-droit caractérisées par un nombre élevé d'incivilités.

Le GTE rappelle que le texte de Convention proposé n'a pas été signé par tous les acteurs consultés, mais que sous réserve des quelques modifications que nous avons mentionnées, il est à bout touchant.

Nous **insistons** sur le fait qu'il faut continuer à œuvrer dans la direction initiée par le Conseil administratif. La stratégie de piétonnisation doit se concrétiser en intégrant les remarques mentionnées. Les blocages doivent cesser. L'entrée en matière sur le principe « **1 place en surface = 1 place en sous-sol** » est la clé pour avoir des zones piétonnes. Sinon nos milieux s'opposeront systématiquement. D'autres villes sont arrivées à un accord, pourquoi pas Genève ?

Jean Rémy ROULET

Isabelle FATTON