

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, Commerçants
et Entrepreneurs de Genève (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)

Ville de Genève
A l'attention de M. Rémy PAGANI, Maire
Rue de l'Hôtel-de-Ville 4
CP 3983
1211 Genève 3

Genève, le 3 mai 2010
DAP/BT

Concerne : convention sur la stratégie de piétonisation

Monsieur le Maire,

Le Groupement Transports et Economie (GTE) a bien reçu votre courrier du 1^{er} avril dernier concernant l'objet cité en titre.

Notre groupement salue la démarche du Conseil administratif de la Ville de Genève qui a le mérite d'avoir initié une discussion avec les parties prenantes concernées au sujet d'une stratégie de piétonisation à mettre en place au centre-ville.

Toutefois, nous ne pouvons pas signer en l'état la convention transmise; en effet, une telle convention aurait dû être le résultat d'une véritable négociation, à laquelle notre groupement se serait bien volontiers joint, plutôt que de nous être communiquée comme « à prendre ou à laisser ».

Le GTE vous transmet les remarques suivantes en espérant qu'elles puissent être intégrées par votre Conseil dans le projet de stratégie de piétonisation:

- La convention insiste en préambule sur l'importance des zones piétonnes « en matière d'aménagement, d'environnement (normes OPAir et OPB), de sécurité et de convivialité ». Certes, cela est vrai, mais incomplet, car la **création de telles zones doit aussi reposer sur une réflexion intégrant les paramètres 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.

- Concernant la première étape de l'engagement, nous émettons les réserves suivantes:

- **La compensation des places supprimées doit se faire 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 piétonisation 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 piétonisation de la rive gauche, afin de développer une expérience utile qui permettra de mener à bien par la suite la piétonisation de l'autre rive.

- La formulation utilisée dans la convention par rapport au nombre de places de stationnement peut prêter à confusion; **il faut préciser que les 300 places deux-roues seront créées en plus des 500 places du parking en ouvrage prévu.**
 - Concernant le projet de parking en ouvrage, **une telle convention ne doit pas se référer à un projet de parking en particulier.** Cette façon de faire est trop réductrice et présente l'inconvénient de lier la concrétisation d'une convention de portée générale à la réalisation d'un projet précis.
 - **Le parking devra être construit**, avant que des places de stationnement ne soient supprimées en surface.
- La seconde étape de l'engagement doit être formulée de manière différente que celle proposée: soutenir le principe général de voir supprimé **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.

Concernant le rond-point de Rive, nous demandons le maintien du tourne à droite Jacques-Dalcroze en direction du carrefour de Rive.

Concernant la fermeture de la rue Pierre-Fatio, cette fermeture ne peut être envisagée que si le report de trafic sur le Boulevard Helvétique en décaulant est admissible. Nous attendons de voir des études à ce sujet avant de nous prononcer définitivement.

Nous appelons de nos vœux qu'**une nécessaire 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 piétonisation. Nous osons espérer que cela ne sera plus le cas par la suite.

Nous vous signalons que le GTE est prêt à participer à la suite des discussions si le Conseil administratif de la Ville de Genève le juge utile.

En espérant que nos remarques permettront à votre Conseil de faire évoluer votre stratégie de piétonisation dans une direction prenant mieux en compte les intérêts et les attentes des milieux économiques, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Le Président

Jean Rémy ROULET



Le Secrétaire

Olivier BALLISSAT

