

### 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 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)

---

Office de l'urbanisme  
Direction de la planification directrice  
cantonale et régionale (PDCR)  
Rue David-Dufour 5  
Case postale 224  
1211 Genève 8

Genève, le 8 juillet 2011

### Révision du plan directeur cantonal – enquête publique

Mesdames, Messieurs,

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.

#### But et objectifs du GTE

Le GTE a été créé en 1992 pour mettre en place une politique des transports axée sur les besoins de l'économie genevoise. Il défend des concepts de circulation clairs pour faciliter la mobilité des habitants du canton quel que soit le moyen de déplacement choisi.

Les principaux objectifs du GTE sont les suivants :

- maintenir l'accessibilité au centre-ville
- sécuriser les déplacements
- hiérarchiser le réseau routier
- compléter le contournement de Genève
- réaliser une traversée du lac
- améliorer l'offre de stationnement
- améliorer le réseau des transports publics
- diminuer les nuisances dues au trafic

Compte tenu des buts et objectifs précités, nos remarques portent essentiellement sur les questions de mobilité en lien avec l'économie.

En préambule, nous saluons le fait que ce plan repose enfin sur une vision de développement de notre canton. Nous souscrivons à cette vision et partageons pleinement l'objectif d'une agglomération compacte, multipolaire et verte.

Nous saluons la volonté :

- d'accueillir plus d'habitants sur le canton
- de créer de nombreux emplois sur le canton
- de créer des logements à proximité des places de travail, ce qui permettra de maîtriser la hausse des déplacements

Nous regrettons simplement qu'au niveau de la concrétisation et des mesures concrètes, il y ait **des incohérences, voire même des contradictions**, notamment en matière de mobilité, particulièrement avec la création des poches et la modification de la hiérarchie du réseau routier.

A ce titre, l'on peut citer le fait d'accueillir 100'000 habitants et de créer 60'000 emplois tout en offrant moins de mobilité individuelle, particulièrement motorisée. Il n'y a aucune réflexion sur la qualité de la mobilité et les besoins des usagers.

Au surplus, ce plan est l'outil suprême de planification. En ce sens, **tous les autres plans directeurs doivent être conformes au Plan Directeur Cantonal auquel ils sont subordonnés.**

#### **Zones industrielles (ZI) et mixité**

Nos associations ont quelques doutes par rapport à la volonté de densité et de mixité dans des zones industrielles et artisanales. S'il s'agit de principes auxquels l'on peut souscrire sans réserve, cela passe néanmoins par une **application différenciée**.

Nous soulignons cependant la problématique de mobilité et d'accessibilité à ces zones car il sera difficile d'y amener plus de monde.

Sur la commune de Genève plus précisément, il n'est pas judicieux de continuer à mettre toutes les habitations sur la rive gauche et les activités sur la rive droite. Ces dernières sont génératrices de nuisances et suscitent les transferts incessants de la population d'une rive à l'autre. Un rééquilibrage est nécessaire, qui doit d'ailleurs aussi concerner le logement.

#### **Mobilité**

A la différence des questions d'aménagement et de logement qui sont orientées en fonction des besoins, la vision qui prédomine en matière de mobilité est celle d'une limitation des déplacements.

#### **Ce Plan Directeur répond-t-il aux besoins de la population ?**

**NON**, car il présente une mobilité telle que l'administration la souhaiterait mais qui ne répond pas aux besoins de la population. De notre point de vue, la politique de la mobilité doit être une **politique qui incite à utiliser les transports collectifs et non une politique fortement dissuasive à l'égard des transports individuels motorisés**. Le GTE s'oppose à une politique volontariste (sans distinction aucune des besoins des usagers) de restriction de la circulation individuelle.

Nous saluons la présence de la **traversée du lac Léman** dans le projet de plan directeur cantonal qui contribuera à délester le centre-ville d'une partie du trafic de transit. D'une manière plus générale, il est indispensable que les infrastructures de transports collectifs et individuels soient aussi conçues pour désengorger le centre-ville et accéder aux "poches" prévues. Le système de poches est d'emblée voué à l'échec si les périphériques nécessaires ne sont pas réalisés.

Le GTE s'inquiète vivement de la volonté affichée dans le prochain projet de plan directeur du réseau routier de diminuer le nombre des **axes primaires** car, non seulement il entravera l'accès au centre-ville mais qu'il risque de compromettre la réalisation du système de poches car les véhicules emprunteront les axes secondaires et les dessertes de quartier pour se rendre au centre. Il nous semble qu'il y a des contradictions entre le projet de plan directeur cantonal et des projets à plus court terme, par exemple, le projet de plan directeur du réseau routier. Nous ressentons un manque de coordination entre les autorités responsables de ces plans.

#### **Fiche stationnement B04**

Afin d'assurer la réussite de la récupération de l'espace public à d'autres fins que le stationnement et optimiser la création de zones piétonnes esthétiques et animées, le **principe de la compensation en sous-sol des places supprimées en surface et l'inverse** doit figurer.

Pour conclure, nous portons à votre attention que certaines remarques qui avaient été faites lors de la concertation avec la CAT, et que cette dernière avait exigées, n'ont pas été prises en considération dans la rédaction du document qui nous a été soumis.

Nous nous permettrons de vous transmettre ultérieurement plusieurs remarques sur d'autres fiches et vous remercions d'ores et déjà de bien vouloir en tenir compte dans le cadre de la présente prise position.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Jean Rémy Roulet

p.o. J. Tatton

Président