

Le projet d'extension des aires à priorité piétonne au centre de Genève

Les villes européennes, convaincues que l'amélioration de l'accessibilité automobile était synonyme de prospérité et de progrès, ont longtemps suivi une politique du "tout-voiture", dans l'organisation des transports urbains comme dans la gestion de la voirie. Face aux problèmes posés par cette orientation (pollution atmosphérique et sonore, congestion, danger d'accidents, perte d'identité de l'espace public) et devant les nouveaux enjeux de développement durable et de valorisation de la qualité de la vie, elles ont amorcé un tournant voici déjà plusieurs années. Désormais, de nouvelles stratégies sont adoptées afin de redéfinir la place de l'automobile en ville. On cherche ainsi à favoriser et promouvoir des moyens de transports alternatifs, tels que les TC, le vélo ou la marche, de même qu'à redistribuer l'espace public à ses autres usagers.

Dans ce contexte, la marche, longtemps oubliée dans le cadre des politiques de déplacements, s'est trouvée revalorisée. En France, elle fait ainsi actuellement partie des préoccupations de bon nombre de Plans de Déplacements Urbains (PDU)¹. De même, des ébauches de "Plans piétons" commencent-elles à y voir le jour à l'échelle des villes.

Sur ce point précis, la Ville de Genève en Suisse fait figure d'exemple. En mars 2000, elle publiait en effet son plan directeur des chemins pour piétons, instrument annonçant les grandes lignes de sa politique en matière de déplacement des piétons et fixant un plan d'actions pour les réaliser. A travers ce document, cinq types d'objectifs sont définis: encourager la promenade, faciliter les mouvements des piétons, éliminer les obstacles aux piétons, modérer le trafic à l'échelle des quartiers et valoriser des lieux et des places dans les quartiers.

Ce dernier objectif renferme notamment un projet de large extension de l'aire à priorité piétonne du centre-ville. Il traduit la volonté de valoriser la ville et le domaine public en tant qu'espace de vie et non plus seulement en tant qu'espace voué à la circulation et reflète également la recherche d'un plus grand confort des piétons dans leur utilisation du centre-ville.

Au même titre que les aires à priorité piétonne réalisées ailleurs, le projet genevois suscite cependant la méfiance des milieux économiques et commerçants, qui craignent les répercussions négatives qu'il pourrait entraîner sur l'activité économique du centre-ville. Leur inquiétude s'appuie sur une possible baisse de l'accessibilité automobile qui se traduirait par une désaffection du centre par une partie de sa clientèle motorisée.

Afin de répondre à ces craintes et de faire avancer son projet, la Ville de Genève a donc chargé un groupe de géographes de l'Université de Genève d'évaluer les répercussions socio-économiques que l'on est en droit d'attendre d'une extension du secteur à priorité piétonne de centre-ville. Cet article se propose de présenter les conclusions de leur étude terminée récemment (Boillat P., Widmer G., Pini G.).

Le projet et ses buts

Cette extension traduit la volonté de valoriser la ville et le domaine public en tant qu'espace de vie et non plus seulement en tant qu'espace voué à la circulation. Elle reflète également la recherche d'un plus grand confort des piétons dans leur utilisation du centre-ville.

A l'heure actuelle, l'aire à priorité piétonne se limite principalement à la Vieille-Ville, surtout aménagée en rues résidentielles, et aux Rues Basses et places associées. Les extensions prévues

¹ Les piétons: au cœur des réflexions actuelles, *Transflash* n°273, juillet-août 2002, p.1.

concernent le pied de la Vieille-Ville (Rue de la Corraterie, Rue du Rhône notamment) et le centre rive droite (quartier de St-Gervais, Square de Chantepoulet).

La zone ainsi dégagée ne sera toutefois pas réservée aux seuls piétons. Le concept d'aire à priorité piétonne recouvre en effet plusieurs régimes d'utilisation de la voirie, dont certains réservent une place plus ou moins grande à d'autres types d'usagers. Dans les faits, la ville compte s'appuyer sur des solutions diverses, adaptées au contexte et aux besoins de chaque rue concernée. Elle aura donc recours, selon les cas, tantôt aux zones piétonnes, tantôt aux rues résidentielles, tantôt aux rues mixtes piétons-TC.

Les acteurs et les enjeux

L'extension des zones piétonnes, comme tout autre projet modifiant l'accessibilité au centre-ville, a toujours suscité de vives polémiques. Deux types d'acteurs principaux s'opposent en général: d'un côté, les commerçants des centres-villes et les mouvements politiques proches des milieux économiques (partis politiques, groupes d'intérêts), qui estiment qu'une diminution de l'accessibilité automobile sera préjudiciable au commerce de centre-ville et entraînera un report d'achat sur les centres commerciaux de périphérie; de l'autre, les mouvements écologistes et les professionnels du territoire et des transports urbains, favorables à une diminution de l'emprise de l'automobile dans les centres-villes.

On retrouve à peu de choses près la même configuration et les mêmes enjeux à Genève autour du projet d'extension du secteur à priorité piétonne.

Les autorités de la Ville, à l'origine du projet, y voient une opportunité d'amélioration de la qualité de vie des habitants et visiteurs du centre, de mise en valeur de son cadre.

Face à elles, les milieux commerçants, économiques et automobilistes manifestent leur crainte d'une pénalisation de l'activité économique et commerciale, dans les secteurs concernés, induite par la fermeture de rues à la circulation et par la suppression d'un certain nombre de places de stationnement.

Une étude universitaire terminée récemment (Boillat P., Widmer G., Pini G., 2001) a analysé dans quelle mesure ces craintes et ces espoirs étaient fondés². En voici les principaux enseignements.

Les effets prévisibles d'une extension de l'aire à priorité piétonne

L'étude précitée montre un réel attrait de la population genevoise pour les environnements piétonniers, que l'on peut attribuer à la qualité de l'environnement urbain qu'elle y trouve. En effet, près de 80% des Genevois se déclarent favorables à une extension du secteur à priorité piétonne³. Et ce sont principalement des facteurs liés à la qualité de la vie et au désir de disposer d'un environnement urbain plus agréable à vivre, mieux préservé des nuisances du trafic et plus sécurisant qui sont évoqués pour justifier ces avis.

Ce résultat légitime donc largement le projet et les intentions des autorités de la Ville. Néanmoins, il laisse ouverte la question des conséquences probables de l'extension de l'aire à priorité piétonne sur la vitalité économique du centre-ville.

Plusieurs réponses méritent d'être données à la crainte d'une diminution de l'accessibilité automobile au centre relayée par les milieux économiques et commerçants.

² Entre août 2000 et août 2001, l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) de l'Université de Genève, mandaté par le service d'urbanisme de la Ville de Genève, a réalisé une étude visant à déterminer les répercussions socio-économiques prévisibles d'une extension du secteur à priorité piétonne. La synthèse de cette étude est actuellement disponible sur le site Internet de la Ville de Genève, à l'adresse suivante: <http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/pdf/rapportsynthese.pdf>

³ Dans le cadre de l'étude, deux enquêtes ont été réalisées, sur un total de près de 2000 personnes.

Tout d'abord, le projet de la Ville doit être analysé à la lumière des améliorations importantes qui seront apportées à l'offre de transports collectifs (tramway Cornavin-Meyrin-CERN, tram Sécheron). L'accessibilité en TC au centre-ville sera ainsi passablement améliorée à plus ou moins court terme.

D'autre part, les automobilistes souhaitant se rendre au centre pour y consommer ne devraient pas être handicapés par la fermeture de certaines rues à la circulation des voitures. Ils seront amenés, dans la plupart des cas, à se garer à la périphérie immédiate du secteur piétonnier, et principalement dans les parkings publics les plus proches, selon un système qui a fait ses preuves ailleurs.

L'expérience a également montré que l'on marchait sur de plus longues distances dans un environnement piétonnier. L'impossibilité d'un accès direct en voiture aux commerces situés en zone piétonne ne pose donc pas problème.

Plus concrètement, l'étude de l'OUM montre que l'extension du secteur à priorité piétonne aura des effets relativement neutres sur la fréquentation du centre et qu'il n'y a en tous les cas pas lieu de craindre de désaffectation par les consommateurs et de report de destination de ces derniers vers des commerces situés en périphérie. Au contraire, on peut s'attendre à ce que la valorisation de l'environnement urbain qu'elle apporte soit un facteur d'accroissement de l'attractivité du centre.

Conclusion: des arbitrages nécessaires, des contradictions inévitables ?

Le projet d'extension apparaît donc comme une réelle chance à saisir pour Genève: bénéficier enfin d'un réseau piétonnier digne de ce nom, sans pourtant remettre en cause la vitalité du centre-ville.

Malgré toutes ses qualités, ce projet continuera probablement à faire l'objet de vives oppositions. On peut donc penser que les autorités de la Ville seront amenées à négocier, dans l'intérêt-même du projet, et à faire certaines concessions, principalement au niveau de l'offre de stationnement, ou des exceptions à l'accès à certaines rues. Il faudra cependant veiller à ce qu'elles n'entrent pas en contradiction avec les nouvelles politiques visant à réduire l'emprise de l'automobile en ville.

Patrick Boillat

Janvier 2002

Bibliographie

Boillat P., Widmer G., Pini G., Novembre 2001, *Répercussions socio-économiques d'une extension du secteur à priorité piétonne dans le centre-ville de Genève: Document final*, Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) – SES – UNIGE/Ville de Genève – Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie.

Boillat P., Widmer G., Pini G., Novembre 2001, *Répercussions socio-économiques d'une extension du secteur à priorité piétonne dans le centre-ville de Genève: Synthèse de l'étude*, Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) – SES – UNIGE/Ville de Genève – Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie.

Plan directeur des chemins pour piétons: selon la loi cantonale sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 décembre 1998, mars 2000, Genève, Ville de Genève, Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, Service d'urbanisme.

Patrick Boillat est licencié en Sciences économiques et sociales. Géographe, il collabore depuis août 2000 à l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) de l'Université de Genève et occupe également un poste d'assistant au Département de géographie de la même Université depuis septembre 2001.

