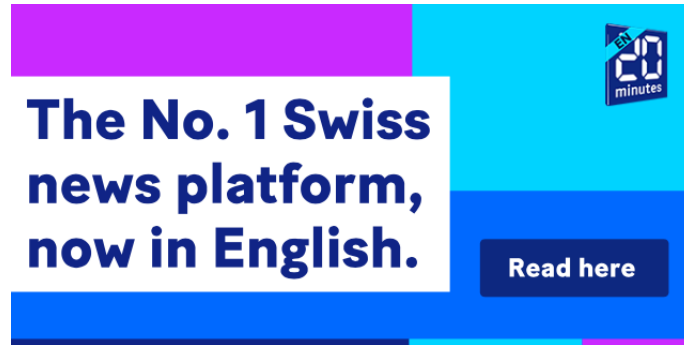


Publicité



The No. 1 Swiss news platform, now in English.

20 minutes

Read here

Publié 18 juin 2022, 18:47

MOBILITÉ

Zones piétonnes: pourquoi Genève n'y arrive pas?

La Cité de Calvin peine à concrétiser de véritables espaces sans voitures

Menu

Home

Suisse Romande

Suisse

Guerre en Ukr

Rechercher...



Login



par

Maria Pineiro





Une cinquantaine de personnes ont manifesté pour davantage de place aux piétons à Saint-Gervais.
mpo

Ironie du calendrier: alors que Carouge inaugurerait samedi l'extension de sa zone piétonne, une cinquantaine de personnes manifestaient entre le quartier de Saint-Gervais et le quai des Bergues, en ville de Genève, pour exiger moins de voitures. «Nous demandons la piétonnisation complète du quai et la fermeture au trafic automobile du quartier», explique Laura Sanchez, membre du collectif d'habitants de Saint-Gervais.

Piétonnisation complète durant l'été

La question de l'accès des voitures à Saint-Gervais et aux Bergues est sur le grill depuis de nombreuses années. La rénovation du quai aurait dû initialement aboutir à sa piétonnisation complète. Or, l'opposition farouche des commerçants avait abouti en 2019 à un régime mixte. À savoir, une zone de rencontre: piétons, vélos et voitures se côtoient aujourd'hui sur cet espace pavé en forme de slalom géant. «C'est une catastrophe», s'exclame Laura Sanchez. Un avis que partage peu ou prou Frédérique Perler, conseillère administrative chargée de l'aménagement en Ville.

«Les revendications des habitants sont légitimes», juge Frédérique Perler, qui a annoncé vendredi au **«Courrier»** qu'une phase-test de piétonnisation complète sera menée cet été sur l'infrastructure. Et cette fois avec l'assentiment de la majorité des commerçants, contrairement à ce qui s'était produit lors du projet initial, indique le quotidien. Mais la volonté de l'élue ne s'arrête pas à la

zone. Elle pointe du doigt la Vieille-Ville. Le périmètre, fermé au trafic de transit par des bornes rétractables, voit néanmoins de nombreux véhicules y circuler. «Nous allons revoir les horaires d'ouverture du dispositif et les plages de livraison pour les camions», révèle Frédérique Perler.

Libre choix du mode de transport

Les Bergues et la Vieille-Ville, deux symboles de l'incapacité de Genève de disposer de larges zones piétonnes comme de nombreuses villes européennes? Luca Pattaroni, responsable au sein du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, abonde. «Genève est une exception en la matière. Elle fait partie des mauvais élèves, souligne le chercheur. Ailleurs en Suisse, et plus globalement en Europe, de nombreuses villes ont piétonnisé d'amples périmètres, ce qui fait défaut au bout du lac.»

Deux explications à cela. il y a d'abord la situation géographique «en cul-de-sac au bout du Léman, qui rend difficile la gestion des flux». À cette limitation physique, s'ajoute, d'après Luca Pattaroni, l'inscription dans la constitution genevoise du libre choix du mode de transport. «On part de l'idée que tous les modes sont égaux, alors que l'auto prend bien davantage d'espace. Cela complique la mise en place de zones sans voitures.» À cela, le chercheur ajoute l'obligation légale de compenser les places de parking éliminées en surface. «La démotorisation d'une partie de la population de la ville a, de fait, abouti à mettre des milliers de places de stationnement à disposition des pendulaires au centre-ville.»



«Il n’y a pas de miracle»

Mais les choses changent. À Carouge, il y a eu une forte opposition des commerçants à la mise en place de la première zone piétonne. «Il aura fallu huit ans pour la concrétiser», rembobine Sonja Molinari, conseillère administrative. Elle note que l’extension du périmètre n’a pas suscité les mêmes inquiétudes. «Les commerçants constatent que c’est un succès, poursuit-elle. À tel point qu’aujourd’hui, une pétition circule pour l’agrandir encore.» Mais avant d’en arriver là, il aura fallu beaucoup discuter, souligne Sonja Molinari. «Il n’y a pas de miracle.»

À Genève également, les lignes bougent. «Il y a une ouverture des commerçants à la faveur de laquelle je souhaite proposer des tests, puis pérenniser des aménagements», note Frédérique Perler, qui prône un «urbanisme tactique». La magistrate vise «une ville des courtes distances. L’idéal serait que toute la ville soit piétonne», conclut-elle.

L'épineux parking de Manor



TON OPINION

Le sujet est important.

L'article est informatif.

L'article est objectif.

Trouvé des erreurs? [Dites-nous où!](#)