

POUR UN CENTRE-VILLE TOURNÉ VERS LE FUTUR



MATTHIAS LECOQ
CHERCHEUR ASSOCIÉ À L'UNIGE ET MEMBRE
DE L'ASSOCIATION VIVRE AUX EAUX-VIVES

En ce premier semestre 2021, Genève va une fois de plus faire preuve de conservatisme, alors que notre époque nous demande plus que jamais de l'innovation, un peu d'audace et sans doute beaucoup de responsabilité. Tandis que les crises ne savent plus se conjurer au singulier et que la grammaire urbaine va devoir se réécrire dans un élan de résilience inédit, nous allons débattre sur l'opportunité de creuser un énorme trou au centre-ville pour le remplir de ferrailles roulantes.

On ne sauvera pas le commerce avec du parking

Pardonnez-moi la vulgarisation, mais si les arguments faisant écho à la survie des commerces peuvent être légion, ils sont souvent décontextualisés au profit d'un présent déjà passé. Des centres-villes tels que les Rues-Basses de Genève ne sont pas mis en danger par une réduction du trafic automobile. Les exemples de villes comme

Bordeaux, ou à moindre échelle Lugano, le démontrent : la piétonnisation des centres villes permet, à l'inverse, une densification de l'offre et une meilleure expérience, qu'elle soit commerciale, sociale ou écologique. Car il est important ici de préciser qu'il s'agit bien des Rues Basses genevoises, de ses commerces de luxe et d'enseignes. Sa zone de chalandise est régionale et les modes de déplacements doivent aussi, maintenant et urgemment, le devenir.

Le Léman Express, le tram, les bus, les nouvelles pistes cyclables, les parkings adjacents sont tout autant de moyens pour pouvoir accéder dans le futur à une zone qui se doit d'être attractive.

Pour une ville pacifiée, agréable, et contemporaine

Le tourisme d'affaires bat de l'aile, et Genève reste une destination ambiguë aux yeux du monde, qui ne sait plus si elle est agréable pour sa rade ou austère pour son caractère. Il est donc temps de se projeter vers le futur (pour nous, alors que c'est déjà le passé pour beaucoup, ne l'oublions pas). Quand nous nous pavan(i)ons dans les villes européennes en nous vantant d'avoir parcouru les rues gothiques de Barcelone, les canaux d'Amsterdam ou encore les ruelles de Camden à Londres, est-ce que nous regrett(i)ons les parkings et les trottoirs trop étroits ? Quand nous parcourons la rue du Marché, regrettons-nous les voitures qui auraient pu y circuler ? Et je ne

parle pas du problème des terres d'excavation mis en avant par le SERMA (Service de l'environnement et des risques majeurs) ; du taux d'occupation des parkings actuels ni celui, majeur, de la transition écologique qui nous impose de revoir nos modes de déplacement en urgence.

Se projeter dans l'avenir

La mobilité urbaine agit selon la mécanique des fluides mais pas n'importe lequel : le gaz ! Plus on lui crée d'espace, plus elle se répand. Il est tout à fait compréhensible que certain-e-s s'insurgent des évolutions en matière de mobilité. Il est cependant beaucoup plus inquiétant qu'une ville n'arrive pas à se créer une culture urbaine suffisante pour se projeter dans l'avenir. La ville de demain n'est pas celle d'un nouveau parking mais bien celle d'une pacification de son centre au profit de ce que l'on définit anthropocentriquement comme la nature, et des échanges sociaux qui ont besoin d'espaces et de temps pour se faire. Le commerce en ligne est un ennemi beaucoup plus puissant pour nos commerces de centre-ville et s'il y a bien un domaine sur lequel il est imbattable, c'est celui de l'accessibilité. De son salon, ses toilettes ou son parking, on peut tout acheter grâce à son smartphone alors que l'expérience que procure un centre piéton reste, elle, unique et incomparable. Créons enfin une ville qui sache se projeter et qui offre à ses habitant-e-s un avenir radieux, reliant le lac à la plaine, offrant un espace de liaison



entre la rive gauche et la droite et permettant aux habitant-e-s du Grand Genève de se retrouver.

Un risque pour les quartiers

Mais cette question du parking de Clé-de-Rive est aussi un enjeu à l'échelle des quartiers. Habitant des Eaux-Vives, je m'inquiète des répercussions que cela peut avoir sur les quartiers adjacents, déjà soumis à rude pression par les axes de transit. Le quai Gustave Ador, la route de Frontenex, et à une moindre échelle les rues de Montchoisy et William Favre sont des pénétrantes qui encerclent le quartier, lui imposant une relation au béton qui ne fait que renforcer la sensation d'îlot de chaleur récemment soulignée par le SITG (Système d'information du territoire à Genève). Il est ainsi nécessaire de proposer autre chose, tant aux commerçant-e-s de quartier qu'aux habitant-e-s. Les systèmes de mobilité se doivent d'évoluer au plus vite et ils ne doivent pas être uniquement soumis aux GAFA ou à la Silicon Valley !

La participation habitante a son rôle à jouer

Pour tisser des alliances entre acteurs qui sont trop souvent opposés alors qu'ils poursuivent les mêmes objectifs, pour développer l'intelligence collective, pour faire valoir le *low-tech*, pour habiter ces évolutions en même temps qu'elles sont mises en place et ainsi faire défaut à ce temps du politique qui incite davantage à la pru-

dence qu'à l'audace : Osons ! Sinon d'autres le feront pour nous. Marcel Proust soulignait que *l'audace réussit à ceux qui savent profiter des occasions*, faisons ainsi de ce pauvre débat une opportunité pour aller de l'avant, et enfin construire une ville qui sache nous réconcilier derrière l'objectif commun de faire de Genève une ville du XXIème siècle.

Un choix politique et sociétal

La piétonnisation du centre-ville ne dépend pas d'un parking, quoiqu'en disent certain-e-s, mais bien d'un choix politique et sociétal. Celui, déjà, de récupérer ce retard que l'on perçoit toutes et tous quand on visite d'autres centres urbains plus ou moins éloignés, d'outre-Sarine à l'outre-Rhin. Mais aussi celui de se projeter dans l'avenir, en accord avec les objectifs du développement durable, défendus à moins de quatre kilomètres du rond-point de Rive ; et d'enfin pouvoir devenir une ville exemplaire qui sache assumer sa responsabilité de ville-siège des Nations Unies, mais aussi de ville parmi les plus riches du monde.