



« Clés-de-Rive » : Non à un nouveau parking au centre ville !

Alors que le Conseil Municipal de la Ville de Genève s'apprête à débattre sur le projet de parking « Clés-de-Rive », l'association actif-traffic prend position contre ce projet qui va à l'encontre d'une politique de mobilité durable. actif-traffic est évidemment favorable à la création de rues piétonnes mais s'oppose à ce compromis boiteux sur le stationnement qui ne permettra pas de réduire l'usage de l'automobile individuelle. La construction d'un nouveau parking en pleine ville est un très mauvais signal à l'heure où une proportion toujours plus importante des ménages en ville vit sans voiture (ou ne l'utilise qu'occasionnellement) et où la construction de nouvelles infrastructures de transports publics (CEVA, trams) devrait encore diminuer les besoins en stationnement au centre-ville. Pour actif-traffic, il faut en priorité utiliser les parkings déjà existants souvent mal (ou sous) exploités, et réserver ces places aux habitants qui ont encore un véhicule.

Vous trouverez ci-après une prise de position détaillée sur ce compromis ainsi qu'une liste de mesures visant à trouver des solutions permettant de libérer des espaces piétons et de diminuer l'usage et l'emprise de la voiture en ville.

Pour actif-traffic,
Thibault Schneeberger · 079 781 42 36
Andréa von Maltitz · 079 424 41 62
info@actif-traffic.ch · www.actif-traffic.ch

Compromis « historique » sur le stationnement : une fausse solution

Le « historischer Parkplatzkompromiss » passé à Zurich dans le courant des années 1990 est souvent cité en exemple à Genève comme une bonne pratique permettant d'apaiser les fronts dans la « guerre » des transports et pour créer des rues piétonnes. Il s'agirait de se mettre d'accord entre milieux antagonistes sur le principe suivant : toute place de parking supprimée en surface doit être compensée par une place créée dans un parking souterrain. Mais cette idée est-elle vraiment transposable aujourd'hui à Genève ? Et son bilan est-il vraiment si bon qu'on le dit ? Ci-dessous quelques remarques à ce sujet.

Des rues piétonnes pour libérer l'espace public et réduire le trafic

Comme la majorité des habitants de la ville, actif-traffic est évidemment acquis à la nécessité de créer des rues piétonnes, car Genève souffre d'un grand retard en la matière. Pour nous, l'objectif de ces rues piétonnes est double. Tout d'abord libérer des espaces publics en surface (pour les mobilités douces, la flânerie, les lieux de rencontre, etc.) mais aussi – et surtout ! – diminuer globalement l'usage de l'automobile individuelle et son cortège de nuisances. Or, la politique de stationnement est un important moyen pour agir en ce sens.

Un compromis zurichois qui n'a pas empêché les oppositions

Le compromis historique zurichois a certes permis la réalisation d'un premier « deal » (parking contre rues piétonnes sans opposition) : celui de *Gessnerallee* où 600 places ont été supprimées en surface et compensées dans un nouveau parking. Un succès pour la qualité de vie dans le quartier. Mais pour la suite des opérations, le compromis a déjà buté sur des oppositions de commerçants lorsqu'il s'est agi de supprimer des places en surface sur la place Münsterhof en vieille ville. À Zurich, certains élus disent d'ailleurs que « *le compromis est mort mais tout le monde fait comme s'il était encore vivant* ».



Le compromis briserait la dynamique de diminution des places

Selon le TCS, 2'469 places de stationnement ont été supprimées en surface en Ville de Genève depuis 1990. Nous sommes donc dans une logique positive de réduction des places en surface, sans compensation. Le compromis proposé enrayerait donc ce processus de réduction des places en nombre absolu... processus que nous souhaiterions voir se poursuivre, car il accompagne l'évolution des habitudes des Genevois-es, qui vont vers toujours plus de mobilité douce.

Moins de parkings = moins de trafic ! (et vice-versa)

Ce compromis permettrait donc de stabiliser le nombre de places en ville... et nous empêchera par conséquent de les réduire à l'avenir ! Or, l'expérience démontre que les automobilistes ne changent pas de comportement tant qu'ils ont une place garantie à destination. Avec le compromis, on ne pourra donc, au mieux, que maintenir les mouvements de voitures au niveau actuel. Or, en terme de CO₂, de pollution atmosphérique, de pollution sonore et d'encombrement, il nous faut absolument viser une *diminution du trafic individuel motorisé* ! Diminution qui sera très difficile à obtenir si le nombre de places au centre-ville reste le même...

Un CEVA pour rien ?

Nous souhaitons tous que la réalisation du CEVA et des nouveaux trams « désengorge » Genève. Pour ce faire, il faudrait qu'un certain nombre d'automobilistes utilisent demain les transports publics ou la mobilité douce. Et si l'on veut encourager ce transfert modal, la mesure la plus efficace est de *diminuer* le stationnement au centre. En caricaturant, cela signifie que si le CEVA peut transporter 15'000 personnes, ce sont 15'000 places de parking qui devraient être supprimées. Si, au contraire, avec le compromis, on garde les mêmes infrastructures pour l'automobile en ville, le CEVA ne servira qu'à générer de la mobilité « en plus », et nos routes resteront toujours aussi engorgées. La diminution des parkings et de la voirie consacrée au trafic motorisé est donc une mesure d'accompagnement nécessaire pour garantir l'utilité du CEVA.

Il existe déjà des milliers de places souterraines mal-exploitées

Contrairement à ce que l'on croit souvent, la Ville de Genève regorge de places souterraines mal (ou sous-)exploitées. Une visite sur le site <http://etat.geneve.ch/infomobilite> donne un aperçu du taux d'occupation des parkings de la *Fondation des Parkings*. On constate ainsi par exemple que les parkings Plainpalais ou Mont-Blanc ont respectivement au moins 120 à 150 places disponibles en permanence, celui du quai Ernest-Ansermet entre 220 et 300. Une récente étude menée conjointement par actif-traffic et Noé21 autour de la Rue Dancet démontre que le potentiel de places souterraines dans le quartier de Plainpalais est colossal (disponible sur <http://www.noé21.org/pdf/ruedancetparc.pdf>). Pourquoi creuser de nouveaux trous en sous-sol alors que les parkings existants offrent déjà des places ? Une deuxième piste à explorer est celle des parkings de la *Gérance Immobilière Municipale (GIM)*, qui hébergent plus de 50% de pendulaires. Comme révélé courant mars, la GIM devrait progressivement résilier ces baux, libérant ainsi potentiellement près de 2000 places dans la ville ! Toutes ces places souterraines devraient être utilisées par les habitants des quartiers, afin de libérer de l'espace en surface.

Et le stationnement privé ?

L'absence de chiffres concernant le stationnement privé est un problème crucial. Comment conclure un compromis qui figerait le statu quo en nombre de places sans connaître les vrais chiffres du stationnement privé et son affectation (habitants, pendulaires, visiteurs) ? L'Etat doit retrouver une maîtrise des places sur le domaine privé, afin de diminuer le nombre de places pendulaires et visiteurs et, ici encore, les réserver en priorité aux habitants.



3 axes de solutions à mettre en oeuvre

actif-traffic propose trois axes de solutions : ces mesures sont liées les unes aux autres et devraient être mises en œuvre conjointement. Si ces mesures devaient s'avérer inefficaces, une méthode véritablement acceptable serait un compromis « à la bernoise » demandant que chaque place supprimée au centre-ville soit compensée à l'extérieur de la ville.

1. Encourager la démotorisation

Aujourd'hui, plus de 36% des ménages en Ville de Genève n'ont pas du tout de voiture. Parmi les 64% restants, un bon nombre d'entre eux ne l'utilise qu'exceptionnellement (vacances, transport de matériel, etc.). Il faut donc trouver les moyens de les inciter à se délester de leur voiture et à opter pour l'autopartage, afin de tendre (voire dépasser) le chiffre de 50% de ménages sans voitures à Zurich ou Bâle.

Mesures proposées :

- rabais sur l'abonnement Mobility et/ou l'abonnement TPG à tous les ménages sans voitures
- subvention à l'achat d'un vélo électrique
- suppression du rabais d'impôt pour les détenteurs de voiture
- mise en place de défis type « *un mois sans ma voiture* » pour faire goûter à une autre mobilité
ex. à Nantes (*expérience Zenius*) : <http://www.faciliteur-mobilite.com/category/experience-zenius/>

2. Mieux exploiter les parkings existants

actif-traffic ne s'oppose pas à ce que les habitants qui possèdent encore une voiture puissent trouver une place, mais il faut pour cela mieux exploiter les parkings existants. Or, la *Fondation des Parkings* n'exploite pas pleinement tous ses parkings alors qu'il serait dans son intérêt de le faire. La *Gérance Immobilière Municipale* entend résilier peu à peu les baux de la plupart des pendulaires qui louent ou sous-louent ses places. De plus, l'établissement du plan directeur du stationnement incluant les places privées (en cours) devrait démontrer qu'il existe un grand gisement de places privées mal exploitées.

Mesures proposées :

- Création et augmentation des quotas « habitants » de la *Fondation des Parkings*
- Résiliation progressive des baux « pendulaires » dans les parkings de la GIM
- Réalisation du plan directeur du stationnement et nouvelles règles pour les parkings privés (priorité aux habitants)

3. Rééquilibrer les prix

Nouveaux parkings ou pas, l'un des problèmes pour la population reste l'écart de prix entre la location d'une place en surface et celle en souterrain. Aujourd'hui, le macaron (surface) coûte 180.- par an et la place en souterrain au moins 180.- ...par mois ! Cet écart de prix décourage l'utilisation des parkings souterrains au profit de l'occupation de la chaussée en surface.

Mesures proposées :

- « Bonus/malus » interne à la *Fondation des Parkings* : augmentation du prix du macaron pour baisser le prix des abonnements « habitants » en souterrain
- Prolongation et « élargissement » de l'offre proposée pour certains parkings de la *Fondation des Parkings* (une année de stationnement au prix de 10 mois)
- Création de zones bleues souterraines (uniquement accessibles avec le macaron habitant) dans les parkings de la GIM et de la *Fondation des Parkings*
- Mise en place d'une politique tarifaire incitant à garder les voitures hors de la ville : augmentation progressive des prix des parkings au centre-ville et baisse des prix plus on s'éloigne du centre.