



## Nouveaux parkings en Ville de Genève: Pour un moratoire jusqu'à recensement complet des places de parc

**Nul ne peut feindre de l'ignorer: le stationnement est un sujet sensible en Ville de Genève. Pendant qu'une partie de la population déplore un manque de places de stationnement, la part des ménages ne détenant pas de véhicule privé est en croissance constante (plus d'un ménage sur trois aujourd'hui) et nombre d'habitants n'utilisent qu'occasionnellement leur véhicule : alors, faut-il vraiment plus de places de stationnement? Ne risque-t-on pas d'augmenter encore l'afflux de véhicules privés avec son cortège de nuisances – pollution de l'air, bruit, bouchons, accidents...?**

Et si l'on commençait par savoir de quoi on parle?

Il est aisé de dénombrer les places de stationnement publiques, dans la rue ou en ouvrage (parking souterrain). A Genève, on en compte 80'500, soit 236 pour 1000 habitants, donc plus qu'à Zurich (177), Bâle (190), Berne (205) et Lausanne (222).

Il est certes plus difficile – mais pas impossible – de recenser les places de stationnement privées. Elles sont actuellement estimées à 47'500 en surface et en souterrain, soit un gros tiers de l'offre totale. Cela dit, les autorités ne disposent pas de données sérieuses pour ce tiers. Comment élaborer une véritable politique du stationnement dans ces circonstances?

Aujourd'hui, on sait toutefois que:

- le prix annuel du macaron permettant aux habitants de stationner en zone bleue est environ dix fois moins cher que la location d'une place en ouvrage
- les détenteurs de véhicules stationnés dans la rue font un usage quasi-privé du domaine public pour un tarif de l'ordre de 2 centimes/heure de stationnement
- les tarifs appliqués par l'administration pour un usage privé ou accru du domaine public (par exemple terrasses, manèges ou manifestations de quartier) sont environ dix fois plus élevés
- les parkings publics ne fonctionnent pas à plein: nuit et jour, il y reste de nombreuses places vacantes
- les places « habitants » dans les parkings publics, à tarif préférentiel, sont trop peu nombreuses
- nombre de places privées sont louées ou sous-louées à des pendulaires, à prix d'or (y compris par la Gérance immobilière municipale et d'autres collectivités publiques), ce qui augmente la pression sur les places en zone bleue
- des régies privées ont de la peine à louer leurs places un sous-sol car il est plus avantageux de stationner sa voiture sur le domaine public
- la construction obligatoire de places de parc en sous-sol alourdit sensiblement les plans financiers d'immeubles locatifs et augmente ainsi les loyers des appartements (actuellement une place de parc coûte environ 80'000.- à la construction).

Le stationnement est un domaine dans lequel la planification est indispensable. Cela signifie répertorier les besoins actuels des différents acteurs (habitants, commerçants, entreprises), mais également prendre en compte les tendances qui se dessinent (augmentation du nombre de ménages sans voiture ou utilisant occasionnellement un véhicule). Il faut également estimer l'impact de mesures en matière de mobilité, comme le développement de l'offre en transports publics, la promotion de l'auto-partage, la sécurité accrue des déplacements piétonniers et cyclistes par les baisses de mesures d'aménagement, etc.



Par ailleurs, en 2016, les cantons devront impérativement respecter les normes fixées dans les ordonnances fédérales sur la pollution de l'air et contre le bruit (Opair et OPB). Sans réduction notable du volume du trafic motorisé, le respect de ces normes exigera d'onéreux investissements sans aucune amélioration de la qualité de la vie en Ville. **L'offre en places de stationnement est un levier simple et efficace pour la régulation du trafic motorisé individuel, et ainsi pour réduire les émissions polluantes.**

**Un recensement exhaustif des places publiques et privées, de leur coût, des tarifs de location et des taux d'occupation est aux yeux des Verts la pierre angulaire d'une véritable politique du stationnement en Ville de Genève.**

C'est sur cette base qu'il sera possible d'examiner le besoin de nouveaux parkings souterrains et l'utilité de compenser des places supprimées en surface par de nouvelles places en sous-sol.

C'est d'ailleurs ce que préconise, au niveau cantonal, le récent **Plan directeur du stationnement**: une politique du stationnement « *tenant compte des offres privée et publique de stationnement, des activités présentes dans le quartier, des taux de motorisation, etc. Cette méthode implique une connaissance du nombre total de places de stationnement public et privé.* ». La collaboration des propriétaires immobiliers privés avec les autorités permettrait sans doute de disposer rapidement des données nécessaires.

C'est d'ailleurs bien du fait de l'absence de vision à moyen et long terme que les Verts critiquent les propositions du Conseil administratif soumises au Conseil municipal en matière de stationnement:

- un paquet ficelé prévoyant de piétonniser 24 rues et places dans les Rues Basses, aux Pâquis et à Saint-Gervais en échange de la construction d'un parking à la rue Pierre-Fatio (projet dit des « Clés-de-Rive »)
- adopter le principe de compenser chaque place supprimée en surface par une nouvelle place en sous-sol.

Rien aujourd'hui ne permet d'affirmer que l'offre de places de stationnement doit être stabilisée à son niveau actuel. Rien ne permet non plus d'établir que le parking des Clés-de-Rive répondrait aux besoins des habitants et des commençants du centre-ville. Les données de base sont trop lacunaires pour permettre de prendre une décision en toute connaissance de cause et en respectant les principes du développement durable.

**Pour toutes ces raisons, les Verts réclament des autorités de la Ville et du Canton de Genève un recensement exhaustif du nombre de places de parc publiques et privées existantes. D'ici-là, les Verts demandent un moratoire sur tout nouveau parking sur le domaine public.**

Assemblée générale des Verts – Ville de Genève, 10 janvier 2011