

CAUSES

COMMUNES

TRIMESTRIEL DES SOCIALISTES
VILLE DE GENÈVE



NON AU PARKING CLÉ-DE-RIVE

7 MARS 2021

56

DES RUES PIÉTONNES OUI, MAIS SANS PARKING!

JOËLLE BERTOSSA
COPRÉSIDENTE DU PSVG
CONSEILLÈRE MUNICIPALE VILLE DE GENÈVE
HABITANTE DES EAUX-VIVES

En marge des problèmes et des drames provoqués par la pandémie de COVID-19, une conséquence du semi-confinement a donné un peu de baume au coeur des genevois-es: le calme et le silence qui régnaient au centre-ville. En effet, pendant quelques semaines, plus de bouchons, plus de klaxons, moins de pollution et au final de nouvelles voies pour les vélos et une nature qui reprend, un peu, ses droits.

Cette parenthèse fut comme un avant-goût, une possibilité concrète d'une mobilité différente et douce pour notre ville, et il faut s'en souvenir.

De l'air !

Pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, le plan climat du Canton de Genève indique qu'il faudrait une réduction d'environ 90% de nos émissions de gaz à effet de serre. Les transports individuels motorisés sont un des premiers émetteurs directs de ces fameux gaz responsables du réchauffement climatique. Déjà en 2016, la population votait largement pour une loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Le Grand Conseil ainsi que le Conseil municipal lui emboîtaient le pas et votaient l'urgence climatique comme priorité en 2019. Il est temps d'en prendre acte!

Pas de nouveau parking

Construire un nouveau parking dans l'hyper centre est totalement contradictoire avec ces décisions et ne prend pas en compte les sept parkings alentours qui totalisent plus de 4'100 places, jamais pleins. Selon la Fondation des Parkings, une baisse de fréquentation générale est constatée depuis quelques années et la population a voté le 27 septembre 2020 pour la suppression de 4'000 places de stationnement.

Non à l'enfumage

Le projet vante des rues piétonnes et arborées et des panneaux d'affichage de cette ville fantasmée ont fait leur apparition ce printemps à Rive. En réalité, si le projet prévoit bien la seule piétonnisation de la rue Pierre-Fatio, toutes les autres rues du projet resteront utilisées par de nombreux véhicules (TPG, ayant-droits).

Si nous ne remettons pas en question le besoin de zones piétonnes, il est possible de réaménager la zone sans avoir à construire un parking dessous de 498 places voitures et 388 emplacements pour deux-roues motorisés sur 6 niveaux!

Nous devons dès aujourd'hui trouver d'autres moyens de circuler au centre des villes et cesser d'attirer les voitures individuelles en proposant des alternatives accessibles, performantes et non polluantes.

Pour toutes ces raisons nous vous appelons à voter NON au projet de parking Cléde-Rive le 7 mars 2021!

CAUSES COMMUNES

TRIMESTRIEL ÉDITÉ PAR LE PARTI SOCIALISTE DE LA VILLE DE GENÈVE

15, rue des Voisins
1205 Genève

www.ps-geneve.ch

Un journal 100% pensé, conçu et réalisé à Genève!
Envie de soutenir *Causes Communes* : abonnez-vous!
Envoyez vos coordonnées à psvg@ps-geneve.ch
Finance d'inscription : 20.-/année
CCP : 12-12713-8

Coordination rédactionnelle : Sylvain Thévoz.

Comité rédactionnel : Olivia Bessat, Ülku Dagli, Dalya Mitri, Salma Selle, Léa Winter.

Ont collaboré à ce numéro : Joëlle Bertossa, Denis Chiaradonna, Timothée Fontolliet, Olivier Gurtner, Vincent Kaufmann, Matthias Lecoq, Andrienne Soutter, Andrea von Maltitz, Caroline Marti, Guillaume Mathelier, Jean-Marie Mellana, Luca Pattaroni, Thibault Schneeberger, Thomas Wenger, Marco Ziegler.

Illustrations : Tom Tirabosco.

Maquette et mise en page : Atelier supercocotte.

Impression : Imprimerie Nationale, Genève.

Tirage : 3000 exemplaires sur papier recyclé.

P

"P"
comme
"

projet
passéiste...
Pollution...
PLR...



IL ÉTAIT UNE FOIS

CLÉ-DE-RIVE



TIMOTHÉE FONTOLLIET
CONSEILLER MUNICIPAL

«Il était une fois» ... l'adage est coutumier des plus beaux récits, qui souvent narrent des histoires d'un autre temps. L'histoire du projet Clé-de-Rive pourrait bel et bien débiter de la même manière. Si elle peut difficilement être revêtue d'une beauté narrative, elle peut, cependant, pleinement se définir d'une autre époque.

Chronologiquement et politiquement d'abord

Les aventures du parking Clé-de-Rive (comprenant 498 places automobiles et 388 places deux roues motorisés sur 6 étages) et de la zone piétonne le recouvrant débutent il y a plus de 20 ans déjà. À l'époque, le Conseil administratif de la Ville de Genève initie une réflexion en vue de définir une stratégie de piétonnisation du centre-ville. Nous sommes en 2007. Concrétisée dans le Plan directeur communal approuvé en 2009, cette réflexion aboutit à la création d'une première zone piétonne, strictement conditionnée à la réalisation d'un parking souterrain par la société Clé-de-Rive SA.

Le projet est alors adapté à la modifica-

tion de la loi en matière de compensation des places de stationnement (LMCE). Pour rappel, cette dernière oblige la compensation souterraine de toute suppression de place de stationnement en surface. Mené par l'ancien Conseiller administratif Rémy Pagani, le projet Clé-de-Rive trace son chemin au sein de l'exécutif. C'est en 2018 qu'il est présenté au délibératif de la Ville. Le projet suscite de longs débats. Il est, pour la plupart des personnes, clairement imparfait, jugé même catastrophique par certain-e-s. Malgré cela, le Conseil municipal et sa majorité de droite de l'époque valident le projet en commission. Le tout pour une seule petite voix !

Conceptuellement ensuite

Dans tous les récits, il y a des revirements de situation, des changements de paradigme que l'on ne peut ignorer. Notre histoire ne déroge pas à la règle. Il y a d'abord une loi, celle pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), votée en 2016 à 68% et donnant la priorité aux transports en commun et à la mobilité douce au centre-ville. Il y a aussi et surtout l'urgence climatique. La question du bouleversement de notre climat devient majeure dans le débat public. Cette urgence climatique, dont on ne peut plus se détourner, est officiellement décrétée par la Ville de Genève en mai 2019. Enfin, arrive le vote en septembre 2020 pour la suppression de 4'000 places de stationnement, favorable à 59%. Même si encore parfois hésitante, la prise de conscience réalisée ces dernières

années par la population est claire ! Coupable d'une part importante des rejets de gaz à effet de serre, bloquant les artères de la ville, occupant une part démesurée de l'espace public, les voitures n'ont plus leur place dans le centre de nos villes. Il en va de la santé de la population, de la santé de notre planète. Ces différentes décisions modifient le contexte dans lequel s'inscrit le parking Clé-de-Rive et le relègue littéralement à un projet du siècle passé. Les partis de gauche et les principales associations actives dans le champ de la mobilité l'ont bien compris et ont lancé un référendum qui, ayant abouti, nous amène à nous exprimer le 7 mars prochain sur le sujet.

Voyons plus loin qu'une stratégie de communication fallacieuse

Les promoteurs immobiliers, initiateurs du projet de parking, ont eux aussi senti le vent tourner et ont bien compris que la population genevoise ne veut plus de projet favorisant l'utilisation de la voiture au centre-ville. Preuve en est leur stratégie de communication digitale tout ce qu'il y a de plus trompeuse. Cette dernière met en avant la piétonnisation verdoyante du quartier à grand renfort d'images 3D grandioses et minimise son important parking derrière le terme aussi fallacieux que comique de «hub de mobilité souterrain» !

Ne reculant devant rien, ils créent un so-disant «collectif piéton» qui se voudrait être la voix des défenseur-e-s de la marche urbaine et des zones piétonnes. Après avoir



planifié de supprimer des places de stationnement jusqu'au bout des quartiers des Eaux-Vives et des Bastions (ceci afin d'obtenir un parking suffisamment grand et donc rentable), ils répètent à qui veut bien l'entendre qu'aucune piétonnisation n'est possible sans « hub de mobilité ». Ce mensonge ne tient pas la route lorsque l'on sait que la seule création de la zone piétonne supprimerait uniquement une centaine de places. La construction et l'inauguration du parking de la gare des Eaux-Vives a déjà créée un nombre conséquent de places. Sans compter la votation du 27 septembre 2020 mentionnée précédemment, qui permet la suppression de milliers de places de stationnement sans compensation.

À ce constat, peuvent encore être ajoutés les nombreux arguments énumérés dans ce numéro de *Causes Communes*. Je laisserai le soin aux lecteurs et lectrices de les découvrir au fil des pages mais je m'attarderai quelques instants sur l'un des plus probants : l'inutilité mathématique d'un parking supplémentaire. En effet, les 7 parkings les plus proches du rond-point de Rive sont complets au mieux quelques heures par année. Ils totalisent plus de 4'100 places. Plus important encore, la Fondation des Parkings est formelle : la fréquentation de ses structures au centre-ville n'augmente pas avec les années. Au contraire, elle a tendance à diminuer. La nouvelle colonne vertébrale des Transports Publics Genevois qu'est le Léman Express diminuera encore très certainement cette fréquentation dans les années à venir.

Même si une petite minorité d'utilisateurs et d'utilisatrices, tels que certain-e-s professionnel-le-s ou personnes à mobilité réduite, ne peuvent faire autrement qu'utiliser un véhicule motorisé individuel, les Genevoises et Genevois ne sont pas dupes. L'avenir de la mobilité urbaine ne peut se réaliser au travers de la voiture et de ses infrastructures dédiées. Nous éviterons le piège des beaux discours verdissants des promoteurs immobiliers et nous refuserons ce projet anachronique, incohérent, mal ficelé et inutile.

La piétonnisation arrive, sans ce projet mal ficelé !

Mais alors, quelles sont les possibilités de piétonnisation pour la Ville de Genève ? La question est pertinente. Il est évidemment primordial d'y répondre en végétalisant et en piétonnisant rapidement et efficacement les rues de notre cité. C'est dans ce sens-là, et en guise de contre-projet, qu'une initiative communale pour la piétonnisation du centre-ville a abouti et a été déposée en septembre 2020. Sans parking et ses plus de quatre années de travaux, avec une zone piétonne plus grande et plus ambitieuse, elle reflète la volonté d'un Conseil municipal maintenant majoritairement à gauche et sensible à un développement urbain durable permettant de simplement mieux circuler et respirer dans notre ville. Avec un exécutif et un délibératif du même bord politique, il est évident qu'il sera beaucoup plus rapide de mettre

en place une piétonnisation intelligente et ambitieuse, sans s'encombrer pour les décennies à venir d'une structure de six étages d'un autre âge !

Il ne tient donc maintenant qu'à vous pour que l'histoire du parking Clé-de-Rive ne reste qu'un vieux conte maladroit et hors de son temps. Il ne tient qu'à vous de transformer ce « Il était une fois... » en un « Il n'y a jamais eu... ».

Le 7 mars, votez NON au projet Clé-de-Rive.

UN PROJET CONTRAIRE À L'ESPRIT DE LA LMCE ?

ENTRETIEN DALYA MITRI
CONSEILLÈRE MUNICIPALE

THOMAS WENGER
ET CAROLINE MARTI
DÉPUTÉ-E PS AU GRAND
CONSEIL



La Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) prévoit une organisation du territoire cantonal en zones et une hiérarchisation du réseau routier. Ces zones bénéficient d'une offre de stationnement adaptée. À l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation.

Dalya Mitri : Suppression de places dans l'hyper centre, compensation de places en sous-sol : quelle est la place de ce projet de parking dans le cadre de la LMCE ?

Thomas Wenger : Je voudrais rappeler que la LMCE est une loi issue d'un compromis au niveau politique entre les partis de gauche et les partis de droite qui a été votée à une très large majorité du Grand Conseil. Par la suite, cette loi a été votée en 2016 par 68% de la population, et dispose donc d'un véritable ancrage populaire.

Elle prévoit, dans les zones 1 et 2 de l'hyper centre, de favoriser et de donner la priorité aux transports publics et à la mobilité douce, et de restreindre le transport individuel motorisé, donc le trafic automobile. Pour ce faire, l'un des axes cruciaux est la gestion du stationnement dans ces zones. Dans cet hyper centre nous avons aujourd'hui beaucoup de parkings déjà construits qui ont un taux de fréquentation en baisse. Il faut savoir qu'une place de parking en ouvrage en sous-sol coûte entre 50'000 et 80'000 francs. Les propriétaires et les dirigeant-e-s de parking privés, comme le parking du Mont-Blanc par exemple, disent qu'il est de plus en plus difficile de rentabiliser un parking privé dans le centre parce que les gens changent leurs habitudes, s'y rendent davantage en transports publics et mobilité douce, font moins souvent leurs achats

dans l'hyper centre, en allant dans des centres commerciaux en périphérie. Ces personnes privilégient d'avoir un centre-ville plus convivial, agréable, avec des zones piétonnes comme, par exemple, à Bordeaux ou à Vienne. Construire un nouveau parking souterrain, alors qu'il en existe déjà plusieurs dans cette zone, ne fera qu'accroître la possibilité d'accueillir encore plus de trafic automobile, ce qui est contraire à l'esprit de la LMCE, qui veut restreindre le trafic motorisé dans l'hyper centre.

Caroline Marti : Le premier problème d'un point de vue de la mobilité, c'est les risques d'avoir une très forte augmentation du trafic et des nuisances dans les quartiers aux alentours et notamment dans le quartier des Eaux-Vives, dont les habitant-e-s subissent déjà une très forte pollution atmosphérique. Avoir un grand parking à proximité va générer énormément de trafic de transit dans ce quartier qui est certes très urbain mais également très résidentiel.

Les initiant-e-s présentent le parking comme une condition sine qua non à la piétonnisation, ce qui n'est rien de moins que du chantage. Nous devons sortir de la logique de la compensation systématique de la suppression des places en surface par de nouvelles places en ouvrage, surtout qu'on trouve déjà des parkings qui sont aux alentours qui permettent une compensation



des places supprimées. Finalement, dans l'optique d'avoir un centre-ville pacifié en matière de mobilité et de réappropriation des espaces publics, ce parking semble absurde.

Comment contourner le problème de la compensation ? Et comment déconditionner la piétonnisation de la construction du parking ?

Thomas Wenger : La LMCE qui a été acceptée à 68% et les assouplissements à l'obligation légale de compensation des places de parking supprimées, également adoptés à 59% par la population en septembre dernier, prévoient des dérogations aux compensations de stationnement. Cela montre l'inutilité d'un nouvel ouvrage dans une zone où des parkings sous-fréquentés existent déjà, comme l'illustre la carte réalisée par l'ATE.

Caroline Marti : Première chose, la question de la compensation du stationnement a été sensiblement allégée en votation le 27 septembre dernier. On peut dire qu'on a fait sauter le verrou strict qui demande à compenser en souterrain les places supprimées en surface. Cela permet de créer des zones piétonnes et des aménagements sur la voirie sans devoir systématiquement compenser les places supprimées.

Deuxième chose, l'initiative lancée par l'Alternative et les associations pour mettre en place une zone piétonne est beaucoup plus ambitieuse que celle prévue par le projet ficelé Clé-de-Rive. La zone de piétonnisation prévue dans le projet et somme toute d'une ampleur modeste, alors que celle de l'Alternative, sans parking souterrain, permet de pacifier un espace beaucoup plus vaste en centre-ville.

Thomas Wenger : Dans plusieurs villes comme Bordeaux, Vienne, Milan ou Turin ont été créées des zones piétonnes, ou des ZTL (zones à trafic limité), permettant aux habitant-e-s d'y rentrer ou de se rendre chez son médecin. On voit dans les études publiées après cette piétonnisation, notamment à Vienne, que les commerces qui craignaient une baisse de leur chiffre d'affaire se déclarent satisfaits, et ont constaté que les personnes qui venaient faire leurs achats recherchaient également de la convivialité, des rues accueillantes où on peut flâner, où il peut y avoir de la verdure et surtout pas du trafic automobile et des entrées et sorties de parking. Il s'agit également, étant donné que les commerçant-e-s subissent la concurrence du commerce en ligne et du tourisme d'achat en France voisine, de revoir nos conceptions de ce que doit être une zone commerciale aujourd'hui.

Caroline Marti : J'ajouterai encore une plus-value au point de vue de la mobilité : la question du tourisme. Il est évidemment beaucoup plus agréable de visiter un centre-ville piétonnisé pacifié du trafic.

Thomas Wenger : Pour finir, je rappelle que Genève deviendra bientôt une des dernières villes d'Europe à ne pas avoir une vraie zone piétonne. Ce retard abyssal est à combler en urgence. Ce projet de parking est également une aberration économique. Pour rentabiliser ce type de projet, les propriétaires chercheront à inciter les gens à venir en voiture au centre. Nous savons que tout parking, comme toute nouvelle infrastructure routière, crée du trafic motorisé supplémentaire. C'est une absurdité totale en termes de changement de comportement de mobilité et, je le répète, contraire à l'esprit et aux buts de la LMCE.

DE LA POUDRE

AUX YEUX



ANDRIENNE SOUTTER
 ANCIENNE CONSEILLÈRE MUNICIPALE PS
 HABITANTE DU CENTRE-VILLE

Le Parti Socialiste a été, dans les années 1970, le premier parti à réfléchir et se mobiliser sur les questions d'environnement ou de qualité de la vie comme on disait alors. Bien avant que naisse le parti des Vert-e-s dans les années 80.

Le PS s'est battu contre les parkings au centre-ville, ou la petite ceinture, donc contre les parkings de Cornavin, de Plainpalais, de l'Observatoire, de l'Alhambra, de Saint-Antoine, de la place de Neuve toujours avec des arguments constants :

il faut laisser les voitures hors de la ville, dans des parkings d'échange, circuler en transports collectifs, ou à vélo, ou à pied. Aujourd'hui encore plus qu'à l'époque il y a urgence. On ne peut plus tergiverser. Il faut agir.

Vivre autrement

Pendant la pandémie, de tous les côtés, on a entendu ou lu sur la nécessité de penser le monde d'après, le monde d'avant n'étant plus acceptable, plus vivable. Il semblait que la pandémie avait réveillé les consciences de la nécessité de vivre autrement, d'agir autrement. Beaucoup avaient pris conscience pendant le confinement qu'on pouvait vivre avec moins, et qu'on pouvait vivre très bien avec moins,

et même qu'on pouvait vivre mieux avec moins. Aujourd'hui, c'est une occasion de transformer les paroles en acte et de refuser ce parking Clé-de-Rive souterrain de 6 étages qui est typique et signé du monde d'avant.

Attention à l'enfumage

Mais ATTENTION : pour vous faire avaler ce parking, ils vont vous appâter avec la zone piétonne et vous éblouir avec de belles images. Étudiez bien le projet. À mon avis d'habitant du quartier, il est nul. Il est de la poudre aux yeux. De plus, on peut très bien réaliser la zone piétonne sans le parking. D'ailleurs, une initiative *pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé* va bientôt être soumise à votation.

Piétonnisons sans parking



Parking
 Clé-de-Rive

NON
 7 mars

CINQ RAISONS DE VOTER NON



JEAN-MARIE MELLANA
MEMBRE DU COMITÉ PSVG
HABITANT DES RUES-BASSES

Je reviendrai ici brièvement sur certains arguments et contre-arguments, utiles à avoir à l'esprit lorsque nous devons expliquer quelles sont nos motivations à voter contre un projet inutile, voire absurde.

Les nuisances d'un énorme chantier

Le chantier va durer environ six ans, les nuisances pour le voisinage vont être énormes, même si les promoteurs ont déjà averti que les travaux ne seraient faits que de jour (!). Les commerçant-e-s doivent s'attendre à une baisse de leur chiffre d'affaire. Personne ne va faire ses achats dans un quartier de centre-ville qui abrite un chantier pareil. Les travaux créeront pendant des années des encombrements routiers jamais vus dans la zone concernée. De plus ce sont les loyers exorbitants qui grèvent les charges des commerçant-e-s, et non une improbable baisse de chiffre d'affaires due à l'absence d'un parking souterrain supplémentaire. Tout ceci, sans compter l'enfer que les habitant-e-s qui sont chez eux/elles pendant la journée vont vivre. Il s'avère que, sur ce point, le projet n'a jamais tenu compte de leur bien-être.

La sécurité routière dans un périmètre comportant des écoles

Il est préoccupant d'imaginer un « hub » de transports publics ainsi qu'une intense circulation dans un secteur contenant trois écoles, l'école primaire Ferdinand-Hodler, le collège Calvin et l'ECG Ella-Maillart, ainsi que pas moins de cinq espaces de vie enfantine. Les dangers sont évidents pour les plus de mille enfants et jeunes touché-e-s, dans un secteur qui deviendrait alors un nœud plus important que ceux de Cornavin ou de Bel-Air.

Le problème de l'aménagement en surface

Tel qu'il est présenté, le projet est déformé par des images trompeuses. Celles-ci montrent une espèce d'oasis de paix avec des arbres partout, mais ces arbres, plantés au-dessus d'une dalle de parking, sont condamnés à survivre péniblement ou à disparaître, du fait de l'espace minéral peu profond sur lequel ils seront plantés et de la pollution environnante. Ils ne pourront jamais offrir une végétation telle que présentée dans la promotion. Aucun arbre majeur ne peut se développer sur un parking souterrain. Sans être scientifique, je trouverais étonnant que des arbres de la taille de ceux présentés dans le film de promotion puissent survivre à cet endroit.

En surface toujours, signalons que les habitant-e-s des Eaux-Vives perdront 100 places de stationnement, sans qu'aucun aménagement ne soit prévu dans le cadre du projet. Les utilisateurs/trices de ces places devront aller se parquer ailleurs à des tarifs supérieurs.

Le contexte financier

Coût pour la Ville : 34 millions. Le reste : 65 millions à charge de la Société Parking Clé-de-Rive SA, qui se remboursera sur les tarifs. Est-ce vraiment raisonnable d'envisager une telle dépense pour un projet dépassé ? L'argent peut circuler quand les circonstances le réclament, mais la crise financière et sociale colossale qui nous attend n'offre pas un contexte propice pour cette dépense.

Il existe déjà au moins sept grands parkings dans le secteur, Rive-Centre, Mont-Blanc, Saint-Antoine, Eaux-Vives 2000, Villereuse et deux parkings à la gare des Eaux-Vives. La plupart est sous-utilisée. Pourquoi ? Des tarifs trop élevés, n'en déplaise à la Fondation des Parkings et à sa nouvelle politique tarifaire 2020-2021. La

proposition de la Société Parking Clé-de-Rive SA d'instaurer un tarif spécial pour les habitant-e-s est un appât pour les faire voter oui et leur faire oublier l'arnaque tarifaire dont ils, elles, sont victimes sur les autres sites. Cet argent peut être utilisé à meilleur escient, par exemple pour les personnes en situation de précarité et pour relancer l'économie locale. Ce ne sont pas six ans de chantier qui vont dynamiser le commerce local, au contraire. Pourtant, celui-ci aurait bien besoin d'un coup de main.

Le parking sera géré par des promoteurs privés, mais le ruissellement des rentrées financières vers le bas par le biais d'hypothétiques rentrées fiscales n'est absolument pas avéré, comme toutes les théories du ruissellement d'ailleurs.

La tendance générale de l'aménagement des centres-villes

Ce projet va à l'encontre des aspirations de la plupart des habitant-es, qui ne souhaitent plus avoir davantage de véhicules motorisés en centre-ville. Il ne prend pas en compte leur bien-être et leur sécurité, ainsi que celle des enfants et des personnes âgées. Je pense que l'une des erreurs historiques les plus flagrantes dans les politiques d'aménagement urbain fut d'autoriser les voitures à entrer partout dans les villes. À l'époque, cependant, les responsables ne pouvaient pas savoir que les villes et le nombre d'automobiles allaient croître pareillement. Mais au vu de l'urgence climatique et des attaques que subit aujourd'hui la biodiversité, il serait irresponsable de persister dans cette voie.

PARKING CLÉ-DE-RIVE : REFUSER UNE MOBILITÉ À L'ANCIENNE



GUILLAUME MATHELIER
MAIRE D'AMBILLY
POLITOLOGUE

Il est des projets du passé qui ont la dent dure. C'est le cas de ce projet de nouveau parking projeté au centre-ville sous la rue Pierre-Fatio : le parking Clé-de-Rive. Si l'objectif de conjuguer cette construction souterraine à une nouvelle zone piétonne peut apparaître noble au départ, elle est finalement l'arbre qui cache la forêt. Elle met sûrement en péril le pouvoir des autorités politiques de limiter l'emprise de la voiture pendant de longues années en matière d'aménagement.

Stop aux travaux inutiles

Ces réalisations sont très coûteuses et demandent des travaux titanesques. Genève a-t-elle besoin de cela en cette période et après avoir connu des travaux longs pour le Léman Express ? Elles ne sont clairement pas dans l'air du temps des politiques publiques modernes en matière de mobilité urbaine. L'objectif n'est donc sûrement pas de promouvoir de nouveaux aspirateurs à voiture dans le centre mais de chercher des solutions alternatives pour une ville sûre et respirable pour les piétons, dans la droite ligne des intentions politiques pourtant largement exprimées sur l'urgence climatique.

Usage des parkings en baisse

Si les parkings publics sont toutefois nécessaires dans des zones en tension, ou quand la stratégie consiste à rationaliser le stationnement en permettant le foisonnement et la mutualisation comme dans le nouveau quartier en zone d'aménagement concertée (ZAC Étoile proche de la gare d'Annemasse), la création de nouveaux parkings devient absurde quand les parkings

existants peinent à pérenniser leur modèle économique dans le temps. Les chiffres de la Fondation des Parkings témoignent d'une baisse de fréquentation générale ces dernières années et l'on peut et doit s'en réjouir bien évidemment. Ces chiffres à la baisse résonnent avec les alternatives crédibles apportées aux automobiles.

Apaiser la ville

Les efforts publics qui consistent à œuvrer pour un transport en commun de qualité comme le Léman Express et de nouvelles lignes de tram, ou les efforts individuels avec le développement spectaculaire des outils et réseaux de mobilités douces ne devraient pas pouvoir compter sur une concurrence nouvelle de nouveaux parkings de centre-ville. Ou sinon, c'est ce que l'on appelle se tirer une balle dans le pied quand on est décideur ou décideuse public. Les intentions d'apaisement de la ville doivent s'incarner dans l'action politique et les efforts de chacun-e. D'ailleurs, peut-on vraiment parler d'efforts quand, en définitive, cela devient un véritable confort pour les usagers et usagères de faire des courts parcours sans le stress généré par le stationnement ni par son coût (forcément cher sinon voué à peser sur toutes les habitantes et habitants via les impôts) ?

La ville change. Elle retrouve, peut-être de manière inédite et non volontaire avec la crise du Covid-19, une chance de se réinventer. Moins de circulation, un temps de travail mieux réparti entre télétravail et travail sur le lieu d'emploi, le courage de donner plus de place aux pistes cyclables, une prise de conscience écologique. Qu'en restera-t-il et qu'en reste-t-il si, encore en crise, nous continuons à copier le passé ?

Parkings : hors des villes !

Les lobbys, les promoteurs privés et leurs affidés auront toujours de la force mais étaient-ils bien présents et actifs lors de la votation du 18 mai 2014, quand les parkings-relais censés empêcher au maximum la voiture d'entrer en ville de Genève étaient rejetés par le peuple ? De la mollesse de certains, de la trop grande confiance d'autres, Genève manquait à

ce moment-là l'occasion d'accompagner volontairement une politique ambitieuse de mobilité transfrontalière. Et celles et ceux qui s'y opposaient formellement à l'époque ne devraient-ils, elles, pas être naturellement les mêmes à s'opposer à ce type de projets aujourd'hui (si l'objectif étaient bien d'éviter le trafic pendulaire) ? Au-delà de la rhétorique, ce sont toujours les paradoxes qui guettent dans ces sujets de stationnement. Les personnes qui se plaignent des bouchons sont celles qui sont en voiture. Les personnes qui veulent mieux circuler sont celles qui seraient prêtes à empêcher les autres de le faire.

Cœur des villes : sans voitures !

Ainsi, la véritable urgence posée aux décideurs et décideuses politiques, d'un côté comme de l'autre de la frontière, réside dans la création de nouveaux espaces publics piétons (et non pas sur une seule rue mais sur un plan ambitieux). Des villes françaises comme Bordeaux, Montpellier ou Grenoble, souvent opposées au départ à la piétonnisation (une question d'habitude notamment pour les commerces) ne reviendraient pour rien au monde en arrière. Leurs lignes de tram sont souvent bien plus rapides que les lignes genevoises de centre-ville empêtrées dans la lenteur du fait de la place trop importante consacrée à la voiture.

Un nouvel art de vivre la cité

Avoir une volonté politique commune de mobilité durable transfrontalière, comme l'a été la création de la voie verte du Grand Genève ou du tram 17 qui traverse, côté français ma commune d'Ambilly, est une exigence d'un futur désirable et le début d'un nouvel art de vivre la cité. La déambulation en toute quiétude dans les cœurs de ville ou d'agglomération représente l'objectif qui pourrait et devrait devenir une cause commune.

Je ne doute pas que les habitant-e-s de la ville de Genève feront le bon choix le 7 mars prochain et sauront refuser cette proposition de mobilité à l'ancienne.

TRANSPORTS PUBLICS

ET MOBILITÉS D'AVENIR



DENIS CHIARADONNA
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITÉ DU PSG
VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DES COMMISSIONS DU PSG

Rive est un pôle d'échange important pour les TPG. Le projet de réaménagement de ce lieu en vaste zone piétonne est une excellente idée, quand on voit le capharnaüm que ce carrefour connaît en heure de pointe et lorsqu'il y a le marché au boulevard Helvétique. Malheureusement, ce projet est lié à un projet de parking de 498 places. Un aspirateur à voitures au centre-ville, alors que l'on devrait privilégier les transports publics et la mobilité douce.

Le réaménagement de Rive s'accompagnera du déplacement des arrêts TPG - lignes 33, A, E et G - actuellement situés à la rue Pierre-Fatio vers la rue d'Italie, qui sera alors fermée à la circulation des véhicules privés.

Si l'on ne peut que saluer la création des zones piétonnes que nous attendons toutes et tous, la construction d'un parking de plus au centre-ville, alors qu'il en existe déjà 7 aux alentours (Saint-Antoine, Mont-Blanc, Rive, Villereuse, Eaux-Vives

2000, les deux nouveaux de la gare des Eaux-Vives), pour un total de 4199 places, est un non-sens du point de vue de la cohérence de la mobilité. De plus, les chiffres témoignent d'une baisse de fréquentation générale ces dernières années.

Un projet d'un autre siècle et à contre-courant

Faire venir les voitures pendulaires dans l'hyper centre est contre-productif alors qu'on essaie de maintenir le trafic des pendulaires à l'extérieur de la ville. Le projet de parking est totalement incohérent par rapport à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), qui prévoit justement que, dans l'hyper centre, la priorité soit donnée aux mobilités douces et aux transports publics.

D'ailleurs, c'est ce principe qui est retenu dans la plupart des métropoles européennes qui construisent des parkings à l'extérieur des agglomérations et favorisent des transports publics comme des trams, métros, trains ou bus à haut niveau de service pour se rendre au centre-ville.

Mobility-on-demand

Rappelons que la mobilité du futur est au *car-sharing* et à la *mobility-on-demand*. La crise sanitaire actuelle va accélérer ce processus. Ce sont les constructeurs automobiles eux-mêmes qui le disent. Quand davantage de personnes partagent une

voiture, moins de places de stationnement sont nécessaires et la mobilité urbaine est améliorée. Le concept de mobilité *car-sharing* a un succès grandissant, en particulier auprès des plus jeunes, qui adoptent un changement de comportement de consommation. Dans la *Sharing Economy*, ce n'est plus la propriété, mais la prestation de services qui est au premier plan. La mobilité est plus importante que d'avoir sa propre voiture. Cette envie de mobilité peut avoir un impact positif sur les routes surchargées et diminuer les places de stationnement requises en ville. Différentes études affirment qu'une seule voiture en *car-sharing* peut remplacer entre 8 et 20 voitures privées. Cette tendance pour la *mobility-on-demand* fonctionne grâce aux possibilités de digitalisation. Sur les plateformes en ligne, l'utilisateur/trice peut, à travers l'application, déterminer la disponibilité et la localisation des voitures, ainsi que les réserver ou même les ouvrir.

VOULONS-NOUS VRAIMENT ALLER DANS LE MUR ?

ENTRETIEN DALYA MITRI
CONSEILLÈRE MUNICIPALE

LUCA PATTARONI
SOCIOLOGUE, LABORATOIRE
DE SOCIOLOGIE URBAINE
DE L'EPFL



Dalya Mitri : Que représente le projet du parking Clé-de-Rive en termes de mobilité et d'urbanisme ?

Luca Pattaroni : Pour mettre en perspective et réfléchir à ce que représente ce parking, il ne faut pas penser seulement en termes de mobilité mais de lien entre la mobilité voiture et la transition écologique. Face à cet enjeu, il existe deux attitudes contrastées : la première consiste grossièrement à dire : *on ne change rien, mais on le fait en plus clean*. C'est le modèle de la *smart city*, des voitures propres ou électriques. On reste là dans un système d'habitat individuel, en périphérie, avec l'utilisation de la voiture pour aller en ville, mais en version plus « durable ». Au final, on ne remet pas en cause le système de société venu de l'automobile, basé sur la consommation de pétrole, qui s'est accompagné d'une transformation radicale du territoire, et qui suppose qu'on puisse, pour les plus riches, avoir des places de parking chez soi, au travail, au supermarché et donc avoir un système d'« automobilité » cohérent qui a demandé beaucoup d'investissements. Clé-de-Rive s'inscrit dans la droite ligne de ce système et ne ferait que le renforcer au final, avec ses effets de congestion, d'épuisement des ressources, etc.

Face à ces impasses, une autre vision de la transition écologique exige d'opérer une reconfiguration en profondeur de nos modes de vie, de nos modes de production et de nos formes de production territoriale. De fait, on voit que ces nouvelles formes de production territoriale sont déjà à l'œuvre, mais de manière un peu balbutiante.

On les retrouve de manière claire dans les métiers de l'urbanisme. Il y a eu récemment un concours pour le futur du Grand Genève, organisé par la Fondation Braillard. J'ai été

frappé par le fait que les visions des sept finalistes, des équipes d'envergure internationale, allaient toutes dans la même direction, dessinant un nouveau paradigme de production territoriale basé sur la proximité, et une remise en question des anciennes divisions qui accompagnaient le système basé sur l'automobile : la séparation entre le privé et le public, la séparation entre la ville et la campagne, la séparation entre l'habitat individuel et le logement collectif. On pourrait dire la disjonction entre la nature et la culture, qui a accompagné non seulement le système automobile mais aussi le système de la propriété privée et la mise en place du capitalisme moderne.

D'un point de vue théorique, l'urbanisme contemporain a désormais embrassé un nouveau paradigme. Ses projets se développent dans le cadre d'une pensée de l'intrication, entre habitat et agriculture, espaces privés et publics, travail et loisir, mobilité et immobilité. On assiste à la réinvention des systèmes de mise en commun et de collectivisation des espaces et des ressources. On privilégie la réversibilité et, plus largement, un urbanisme qui prend soin des milieux et des formes de vie. On peut appeler ceci une « réforme radicale », invitant la mise en place à partir d'ici et maintenant d'un système qui devrait à terme profondément changer notre manière d'être dans le territoire. Par exemple, par la réorganisation de la distribution des espaces de travail (télétravail, tiers lieux, etc.) ou encore la distribution inédite des espaces agricoles. C'est une manière de repenser l'étalement, cet épouvantail du système automobile : cela veut dire qu'on pourrait distribuer - et non étaler - l'habitat et les systèmes de production agricole et économique de manière à vivre sans voiture partout sur le territoire. On constate que la voiture individuelle perd



du terrain. Les jeunes passent leur permis tardivement. On a créé des systèmes de collectivisation des automobiles et, dans une autre direction, l'idée de voiture autonome va elle aussi vers une diminution des places de parking, si ce n'est des déplacements. Cette remise en question d'un modèle du transport automobile individuel, qui demande massivement des places de parking, montre qu'une infrastructure comme celle de Clé-de-Rive est bien problématique.

Quels sont les problèmes spécifiques posés par ce projet ?

Tout d'abord, ce projet renforce une vision asymétrique du territoire : devoir toutes et tous venir en centre-ville pour consommer de l'urbanité et de la centralité. Même si les avantages de la centralité demeurent, et ils sont précieux dans le cas de biens communs comme les rives du lac, il y a désormais une multipolarité claire. Les flux de mobilité de travail et de loisirs sont en plein changement. On peut donc difficilement mesurer les besoins de déplacements dans 20 ans. Tout porte à croire qu'ils seront en tout cas moins effectués en voiture individuelle.

Dans le canton de Berne, on peut constater qu'on trouve beaucoup plus de ménages qui vivent sans voiture. Ils sont distribués sur tout le canton, et beaucoup plus loin du centre-ville, grâce aux infrastructures de transports publics existantes et au maintien des aménités de proximité. On réduit donc ainsi la dépendance à la voiture, qu'il ne s'agit pas de supprimer mais de rendre moins utile pour aller au travail, pour faire des courses ou pour les loisirs. Ce parking maintient au contraire l'idée asymétrique d'une périphérie «tout voiture» et d'un centre «piéton».

Le deuxième problème concerne la question de la réversibilité, c'est-à-dire que ce projet, ouvrage massif qui demande un investissement financier important, ne répond pas à un besoin de places de parking sur le long terme. A vrai dire, il est complètement fou, de nos jours, de creuser massivement et d'imperméabiliser des sols en faisant un parking souterrain ! On se retrouvera dans quelques années avec une infrastructure qui aura pris beaucoup d'espace en sous-sol et qui sera très difficilement reconvertible. A la limite, il faudrait ériger une tour de parking, plus facilement reconvertible. Dans un mouvement de renouvellement des formes de coexistence humaine et non-humaine, au travers duquel on essaie de climatiser les villes, arboriser davantage, faire vivre des écosystèmes mais aussi rapporter une partie de l'agriculture en ville (potagers et surtout fermes urbaines, de manière à véritablement produire de l'alimentation), la question de la pleine terre en ville devient un enjeu essentiel. Le sol n'est pas que du foncier ou de la réserve à parking ; il est essentiel pour les arbres, l'absorption des eaux de pluie et, plus fondamentalement, la préservation de la biodiversité. Imperméabiliser les sols de manière quasi irréversible est absurde et financièrement douteux !

Pour résumer, ce parking est profondément obsolète, à la fois au regard des politiques étroites de la mobilité et, plus fondamentalement, des enjeux de la transition écologique. Dans le cadre de ce qu'on peut appeler un nouveau paradigme de la production territoriale, basé sur l'intrication, la symétrisation des qualités du territoire, la réversibilité et une pensée des processus de transformation pas à pas, nous allons vers une métropole «horizontale», pour reprendre le terme de Paola Vigano, qui tend au redéploiement, et à la redéfinition

de la nature, de l'urbanité, de l'agriculture, du travail ou encore du pouvoir. Cette politique forte, ce changement de paradigme, aboutit *in fine* à la remise en question des grands projets *tabula rasa* comme nous le voyons dans les votations récentes contre les déclassements ou encore des critiques face à la Caserne des Vernets. Ce n'est pas un refus d'urbanisation, ni un sentimentalisme écologique, mais un moment, assez similaires somme toute, à ce qu'on a vécu dans les années 1970, de remise en question des modèles de densification et d'organisation territoriale, et cela même si les projets en soi sont bons. Le problème est structurel. Pour sortir de cet imaginaire des grands projets hérité du 20^e siècle, on doit penser et promouvoir des formes plus radicales. Elles sont déjà en train de se dessiner et s'expérimenter, mais elles rencontrent l'inertie du système de production de l'espace et des modes de vie.

En termes de mobilité, pour revenir à la question de Clé-de-Rive, Genève se retrouve, par inertie des investissements infrastructurels et des débats politiques, dans la catégorie des mauvais élèves par rapport aux autres villes européennes. Il est fabuleux de constater qu'il n'existe quasiment pas de véritable zone piétonne. Quand on ferme un quai sur une centaine de mètres, on n'arrive même pas à enlever les places de parking, dans une ville de 200'000 habitant-e-s ! Si l'on est en train de débattre du besoin de places de parking à l'heure actuelle, dans les traces du système actuel, sans prendre en compte les signaux d'une transformation, sans équiper le monde à venir, on va droit dans le mur... du parking.

LES CLÉS D'UNE NOUVELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS



VINCENT KAUFMANN

Sortir définitivement de la guerre des transports

Genève a été pionnière dans le domaine des transports publics urbains et de l'aménagement du territoire. L'épopée du tramway dès 1861 et la tradition des Plans directeurs d'aménagement cantonaux en sont sans doute les meilleures preuves. Malheureusement, dès les années 1960, ces élans innovateurs se sont progressivement grippés et les politiques publiques ont suivi la doxa de l'époque, sans grande créativité. Et c'est ainsi qu'en 1969, il ne restait plus qu'une ligne de tramway, la ligne 12, et que, dans les décennies suivantes, Genève s'est enfoncée dans une «guerre des transports» contre-productive, dont on paie aujourd'hui le prix fort. Il y a certes eu des réalisations importantes, comme la reconstruction d'un réseau de tramways et la mise en chantier du Léman Express, mais ces décisions ont été prises dans un climat souvent délétère, à coup d'oppositions et de recours, parfois jusqu'au Conseil Fédéral. Les rebondissements et soubresauts de cette errance sont nombreux et portent invariablement les mêmes stigmates : la mobilité est réduite à une question de modes de transport et les usagères et usagers de ces différents modes sont supposés avoir des intérêts spécifiques associés à l'utilisation desdits modes. Dans cette perspective, les moyens de transport collectif sont opposés aux moyens de transport individuel et les modes de transport motorisé aux non-motorisé, le tout sur un

fond de clivage politique gauche/droite caricatural.

La guerre des transports a eu pour conséquence, parfois, l'adoption de textes de lois à la teneur pour le moins douteuse, pour ne pas dire davantage, comme le principe du «libre choix du moyen de transport» ! Selon ce principe, tout usager, toute usagère, devrait pouvoir se déplacer à Genève, quelle que soit son origine et sa destination, par n'importe quel mode de transport, sans réflexion sur l'accessibilité par nature différente qu'offrent les moyens de transport. Le bilan de la «guerre des transports» est pour le moins mitigé. Faute de priorités politiques claires, nous héritons d'un système de mobilité urbaine inachevé, dont les réalisations sont le résultat de compromis parfois improbables. Le parking Clé-de-Rive en est le dernier avatar. Le refuser en votation populaire est un signal indispensable pour permettre de réaliser une politique de mobilité ambitieuse.

Urgence climatique et parking de Rive : cherchez l'erreur

A l'automne 2019, le Grand Conseil a voté l'état d'urgence climatique pour le Canton de Genève. Pour limiter la hausse des températures à 1,5°C, conformément à l'Accord de Paris adopté en 2015, les expert-e-s préconisent une réduction des émissions nettes de CO2 de 45% d'ici 2030 et la réalisation d'une neutralité carbone en 2050. Réaliser cette neutralité carbone nécessite

des changements sans précédent, soit en particulier des transitions rapides et de grande envergure dans tous les domaines de la société et de l'économie. Pour la mobilité, cela implique une diminution de 80% à 90% des émissions à l'horizon 2050. Atteindre un tel objectif nécessite le passage à la mobilité électrique, mais également une politique très volontariste de report modal. Inutile de dire que le parking Clé-de-Rive est totalement anachronique par rapport à ces considérations.

Atteindre les objectifs fixés par l'urgence climatique nécessite de changer radicalement de vision concernant la mobilité. Il est en particulier important de cesser de considérer la mobilité dans une vision modale. La mobilité peut être définie comme «l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social». A bien des égards, elle est désormais indispensable à l'insertion sociale et professionnelle, et constitue un bien commun, et à ce titre un enjeu central des politiques publiques. Les différents modes de transport sont autant de moyens d'accéder à ce bien qu'est la mobilité. Il n'y a en ce sens aucune raison de continuer à favoriser l'accessibilité automobile en Ville de Genève et dans les communes limitrophes, car la mobilité peut y être assurée par d'autres moyens de transport. Les chiffres des enquêtes de mobilité montrent d'ailleurs que les habitant-e-s l'ont compris à Genève. Si, dans les années 1990, l'utilisation des moyens de transports était majoritairement «mono-



modale», c'est-à-dire que l'on se déplaçait en voiture ou en transport public ou à pied, ce n'est plus du tout le cas aujourd'hui. D'une part, une grande partie de la population utilise plusieurs moyens de transport dans sa vie quotidienne, et d'autre part, de nouveaux moyens de transport sont apparus et ont élargi le bouquet de modes de transport disponible. C'est notamment le cas de tous les modes partagés (autopartage, vélo électrique, vélo en libre-service, etc.). En 2021, les usagères et usagers sont très sensibles aux conditions d'accessibilité et de confort qui leur sont offertes et se reportent facilement sur les moyens de transport leur offrant la meilleure mobilité. Il n'y a, par conséquent, aucune raison d'offrir pléthore de parkings au centre-ville.

La nécessité d'une réduction progressive du stationnement

Le centre-ville de Genève dispose de beaucoup trop de places de stationnement et ce n'est pas l'accès aux commerces de l'hyper centre qui est susceptible de le justifier. Rappelons simplement qu'en matière de commerces de centre-ville, nous avons à faire essentiellement à des boutiques de vêtements, de cosmétiques et de luxe. Il n'y a quasiment pas de supermarchés où d'enseignes alimentaires qui pourraient justifier de la nécessité pour les client-e-s de disposer d'une place de stationnement proche. Il résulte de cette situation que de nombreuses places sont vacantes toute l'année dans les parkings souterrains du

centre-ville. Notons, de plus, que beaucoup de places de stationnement sur voirie sont occupées par des pendulaires, qui restent à la journée sur du stationnement sur voirie limité à 90 minutes (en prenant le risque d'une prune par semaine). On le voit, l'offre de stationnement en centre-ville est largement excédentaire et le phénomène s'accroît d'année en année.

Forte hausse des ménages non-motorisés

L'erreur en matière de politique du stationnement est de raisonner de manière statique alors que nous avons besoin de mesures dynamiques ou, autrement dit, d'une adaptation à la baisse de l'offre de stationnement qui correspond à l'évolution des usages et à la démotorisation progressive des ménages. Il convient en effet de rappeler qu'en Ville de Genève, le nombre de ménages non-motorisés est en hausse constante depuis plus de 20 ans. En 2000, 30% des ménages ne disposaient pas de voiture. Ils sont aujourd'hui 43%. Cela signifie donc que si l'on ne réduit pas le volume de stationnement disponible en ville, on incite les usagères et usagers à venir en voiture au centre, car de plus en plus de places y sont disponibles. Ce phénomène est bien connu et a en particulier été observé à Zurich après la mise en service du S-Bahn, réseau express régional zurichois, à la fin des années 1990. Sa mise en service a en effet entraîné un report modal important, mais l'intensification de l'utilisation des transports collectifs a eu un effet col-

lateral : celui de libérer de nombreuses places de parkings qui ont rapidement été prises d'assaut par des automobilistes en provenance de la périphérie zurichoise. Un phénomène que nous allons connaître à Genève ces prochaines années avec le réseau du Léman Express, si nous ne limitons pas fortement le nombre de places en ville de Genève.

Le message est clair : jetez les clés du parking de Rive dans la Rade. Votez non !

AU NON DU VÉLO



OLIVIER GURTNER
PRÉSIDENT DE PRO VELO GENÈVE

Pharaonique, éléphant blanc, tour de Babel automobile, le projet Clé-de-Rive est d'abord celui d'un parking, pas d'une place publique. Face au réchauffement climatique et aux enjeux de santé publique, PRO VELO Genève s'oppose à la construction d'un nouvel ouvrage souterrain pour les voitures en plein centre-ville, sur lequel la population est appelée à voter le 8 mars.

Genève a connu deux épisodes de forte canicule ces trois dernières années. Un réchauffement causé en grande partie par la pollution automobile. Une pollution qui tue chaque année 9 millions d'habitant-e-s dans le monde, 67'000 rien qu'en France. Construire un tel parking, c'est inciter les personnes à employer ce véhicule polluant. À l'inverse, le vélo est un moyen de transport écologique, silencieux, peu gourmand en place et bon pour la santé, ce qui paraît particulièrement bienvenu dans le rythme sédentaire de la ville.

Écouter la population

Forte progression des écologistes aux élections fédérales, avec trois Genevois-e-s au Conseil national, élection d'un deuxième membre vert à l'exécutif de la Ville de Genève et augmentation significative des écologistes au Conseil municipal... la population envoie des signaux très forts en faveur des politiques soutenant l'environnement, contre les îlots de chaleur et la pollution, pour la mobilité douce. En septembre dernier, elle a soutenu largement le non-remplacement de certaines places de parking supprimées en surface. Dans ce contexte, le projet d'un méga-parking de presque 500 places en plein centre-ville est une absurdité qui coûtera cher aux prochaines générations.

À contre-courant

PRO VELO Genève ne vise pas la guerre des transports mais voit dans Clé-de-Rive un projet à contre-courant. La pandémie de Covid-19 a représenté l'opportunité de développer fortement les pistes et les voies cyclables. Et ça marche ! Entre l'été 2019 et l'été 2020, le nombre de cyclistes a augmenté de 22% ! La preuve que si les infrastructures sont là, les gens suivent. La loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) va dans le même sens. Dans le centre et l'hyper centre, la priorité doit être donnée aux transports publics, aux vélos et aux piéton-ne-s. Enfin, 43% des ménages en Ville de Genève ne possèdent pas de voiture. Ainsi, le mythe de la sacrosainte liberté du choix de mode de transport tombe.

Des investissements très importants ont été lancés pour encourager les alternatives à la voiture, par exemple le Léman Express inauguré en décembre 2019. Comment

justifier la création d'un immense parking, alors qu'une gare reliant Genève au reste de la Suisse et à la France voisine vient d'ouvrir aux Eaux-Vives ? Cette gare est dotée de vélo-stations, de trams et de bus reliant le centre-ville.

Une pseudo zone piétonne

Le pendant du parking, c'est la «zone piétonne», présentée comme le fruit d'un compromis. Si les images de synthèse montrent une quasi-forêt en plein centre-ville, la réalité est bien plus décevante. Comment imaginer planter des grands arbres au-dessus d'un parking ? C'est tout simplement impossible. Par ailleurs, l'étendue de la zone piétonne est très restreinte, ce qui réduit l'attrait de cette «compensation». Enfin, toute la zone serait mixte, ce qui n'est pas idéal pour les cyclistes comme pour les piéton-ne-s. L'expérience et les retours de nos membres montrent largement qu'une séparation est préférée.

Dans un contexte de réchauffement climatique, face au développement de l'utilisation du vélo, devant la baisse croissante de l'usage de l'automobile, PRO VELO invite à voter non le 7 mars au projet Clé-de-Rive.

www.pro-velo-geneve.ch

OO PRO VELO
GENÈVE

CLÉ-DE-RIVE : UN PROJET DÉPASSÉ



THIBAUT SCHNEEBERGER
ACTIF-TRAFIC

Les parkings en pleine ville sont des scories d'un autre âge. Le projet de Clé-de-Rive n'échappe pas à la règle, mais cumule en plus de nombreuses tares qui en font un projet particulièrement daté. Et ce n'est pas l'appellation « hub de mobilité » que lui donnent ses défenseurs qui y changera quoi que ce soit.

Alors que les manifestations du changement climatique se font de plus en plus visibles et graves, l'heure est plus que jamais à l'urgence d'une décroissance rapide de nos émissions de CO₂. Or, les transports restent le secteur le plus fortement émetteur en Suisse. Et s'il est un lieu où l'on peut facilement se passer de moteurs, c'est bien les centres urbains. Des villes sans voitures – à l'exception du transport de marchandises et des personnes à mobilité réduite – doivent être des objectifs centraux.

NON à un aspirateur à voitures légalement dépassé

Le projet Clé-de-Rive pose de nombreux problèmes. Avec ses 498 places voitures et 388 emplacements pour deux-roues motorisés en plein hyper centre de Genève, il agira comme un aspirateur à voitures, alors même que les parkings alentours peinent déjà à se remplir. De plus, il ne fait aucun usage des dérogations possibles en matière de compensation du stationnement qui permettraient de réduire le nombre de places à créer en sous-sol.

Ce parking va générer des nuisances importantes pour les riverain-e-s, les écoles environnantes mais aussi les visiteurs/euses du centre-ville, qui subiront 6 ans de lourds travaux, puis, à terme, un renforcement durable des flux de trafic.

Privatisation d'un outil de gestion de la mobilité

Plus fondamentalement, alors que le stationnement est un levier majeur pour la politique de mobilité, ce parking risque de créer le même type de problèmes qu'à Saint-Gervais, où toute piétonnisation en surface est empêchée pour des décennies encore, car l'accessibilité du parking souterrain sous Manor doit être garantie selon la convention qui lie la Ville aux gérants du parking. Ici, non seulement la Ville transférerait tous ses pouvoirs vers des promoteurs privés qui seront seuls maîtres à bord pour décider d'un pan important de la politique de mobilité, mais en plus, elle débourserait des dizaines de millions pour réaliser une « piétonnisation » de surface, largement discutable, qui sert surtout à faire avaler la pilule amère du parking.

Préservez les arbres

Le renforcement des îlots de chaleur urbains sous l'effet du réchauffement climatique menace de rendre nos villes quasi-inhabitables pendant les canicules estivales. Or, seule une végétalisation conséquente peut nous en préserver. Le projet Clé-de-Rive prévoit l'abattage de près de 70 arbres ! Et ce ne sont pas les nouveaux arbres promis qui permettront de compenser, puisqu'aucun végétal ne peut se déployer correctement là où un parking souterrain l'empêche d'étendre ses racines. Il ne s'agit pas là d'une seule question de confort ou d'esthétique urbaine, mais bien de survie.

Un mauvais compromis basé sur des rapports de force datés

Enfin, puisque certains défenseurs du oui présentent l'acceptation de ce « compromis » comme un « mal nécessaire » pour « faire avancer les choses », on doit s'interroger sur l'état du rapport de force politique sur la question de la mobilité. Certes, on peut envisager qu'un compromis de ce type ait pu apparaître comme acceptable il y a dix ans. Il n'en va plus de même maintenant. Nous sommes en 2021, et ces dernières années ont vu des mobilisations pour le climat rassembler des dizaines de milliers de jeunes. C'est un conseiller d'Etat PDC qui vient d'installer et de pérenniser des aménagements cyclables contre une fronde de son propre camp, et le Groupement Transports et Economie (GTE) lui-même – jusqu'ici farouchement opposé aux diverses initiatives pour la mobilité douce – prône un doublement des aménagements cyclables en ville. 61% des habitant-e-s de la ville de Genève ont accepté, en septembre dernier, un assouplissement de la compensation du stationnement qui pourra entraîner la suppression de 4'000 places de parking. Ces éléments, impensables il y a quelques années encore, démontrent que les temps ont changé et que les mentalités ont évolué. On doit donc viser plus loin, soit balayer ce projet ringard et dépassé et être plus en phase avec l'époque, donc plus ambitieux. Visons une piétonnisation sans nouveau parking !

www.actif-traffic.ch

actif-traffic
En avant toute !

NE SAPONS PAS UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE !



ANDREA VON MALTITZ
MEMBRE DE LA COMMISSION
DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DU PSG

La politique de la Ville de Genève a pour objectif de rendre les quartiers plus conviviaux en réduisant le nombre de voitures circulant sur son territoire et en donnant plus d'espace à la mobilité cycliste et piétonne. Cela n'est possible qu'en réduisant l'espace accordé au transport individuel motorisé. Le projet d'un grand parking privé à Rive va complètement à l'encontre de cet objectif.

Un projet qui méprise la volonté populaire

Le projet prévoit, certes, de supprimer des places en surface et d'aménager une petite zone piétonne comme compensation, mais le nombre de places de stationnement dans le quartier augmenterait. Le nouveau parking attirerait comme un aimant les conductrices et conducteurs des communes périphériques au centre-ville avec, à la clé, une hausse de la pollution atmosphérique et du bruit. Or, la pollution

provoque déjà aujourd'hui entre 100 à 150 décès prématurés par an dans le canton de Genève.

Ce projet de parking ne respecte en outre pas la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) votée en 2016 qui permet une suppression de 10 à 20% des places de stationnement existantes dans l'hypercentre. En septembre 2020, la population a accepté un assouplissement des règles de compensation pour 4'000 places de stationnement qui concrétise cette possibilité inscrite dans la LMCE. Le nouveau parking méprise donc la volonté populaire manifestée à plusieurs reprises.

Un parking inutile pour les habitant-e-s et les commerces

Les habitant-e-s en ville possèdent de moins en moins de voitures. Aujourd'hui, 43% des ménages n'en possèdent pas et n'ont donc pas besoin de parking. Il n'est dès lors pas étonnant de constater que les sept parkings souterrains dans le centre-ville qui totalisent près de 4'200 places ne sont quasiment jamais pleins et que leur taux de remplissage ne cesse de baisser. Il est donc difficile d'invoquer un manque de places de stationnement pour les habitant-e-s du quartier. Les commerces du quartier veulent offrir un accès aisé à leur clientèle venant des communes extérieures. Le nouveau Léman Express y pourvoit.

La Ville diminue sa marge de manœuvre

Si la Ville de Genève octroie aujourd'hui un droit de superficie à la société anonyme Clé-de-Rive SA pour réaliser son parking, elle ne pourra plus ensuite supprimer ces places de stationnement et réduire le nombre de voitures en ville par ce biais. En clair, cela signifie « couler dans le béton » un demi-millier de places de parking en plein centre-ville et renoncer à un instrument essentiel pour changer la mobilité à l'avenir : la politique du stationnement. Une société privée, qui poursuit un objectif lucratif et non philanthropique, impacterait à l'avenir la politique publique de la Ville aux dépens du bien commun.

Des alternatives possibles

Créer des zones piétonnes est essentiel, mais pas à ce prix-là. D'autres solutions sont à envisager. Il est possible de réaménager la rue Pierre-Fatio sans devoir construire un parking. Un tel aménagement devrait se faire rapidement et à moindres frais. L'initiative de piétonnisation du centre-ville déposée en septembre 2020 donne une première piste.

UN GIRATOIRE À RIVE

- JUSQU'À QUAND ?



MARCO ZIEGLER
MEMBRE DE LA COMMISSION
DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DU PSG

Le refus du parking Clé-de-Rive, cohérent avec le programme du PSG de cesser d'attirer les voitures au centre-ville, a une conséquence problématique : l'abandon d'un projet abouti, supprimant trafic de transit et stationnement en voirie au bénéfice d'aménagements pour le seul usage des piétons et des TPG. Or, réduire la forte emprise du stationnement sur l'espace public au centre-ville, afin de donner de la place aux piétons, est un autre objectif de notre programme, qui doit être réalisé au plus vite pour répondre à l'urgence climatique.

Le statu quo ? La pire des options

Quel est l'enjeu central du projet soumis en votation ? Mettre fin à l'actuelle fonction trafic du rond-point de Rive et des rues adjacentes : giratoire routier, pénalisant une place de grande qualité urbanistique; itinéraires de transit, entravant un pôle TPG majeur; offre de stationnement sur voirie, attirant le trafic de destination dans tout le périmètre compris entre Longemalle et le boulevard Helvétique.

La suppression de cet état de fait, planifiée depuis 2001 dans le cadre du Plan directeur des chemins pour piétons («Plan Pié-

tons»), n'est pas facile à mettre en œuvre. Outre la polarisation politique genevoise paralysant les projets de limitation de la circulation motorisée, la Ville est soumise à de sérieuses contraintes institutionnelles (compétences communales limitées; rigidité du principe de compensation des places de stationnement institué en 2012).

Pourtant, la nécessité d'agir a été affirmée dès 2007 par le Conseil administratif, au motif que la réduction de l'emprise automobile à Rive et l'extension du centre-ville piéton vers l'est permettraient d'inciter les usagers et usagers motorisé-e-s à choisir la marche et les transports publics pour leurs déplacements dans ce secteur, un tel transfert modal constitue l'un des principaux leviers d'action pour réduire les émissions de CO₂. Inutile de dire que l'enjeu de la piétonnisation du quartier de Rive est devenu encore plus important avec la reconnaissance de l'urgence climatique.

Stratégie du CA dans l'impasse

C'est dans ce contexte que le CA avait opté pour une *stratégie de piétonnisation réaliste*: tablant sur un possible «compromis à la zurichoise» (cf. l'exemple probant de l'aménagement piéton de la Sechseläutenplatz), il proposait de coupler limitation du trafic/piétonnisation de Rive et entrée en matière sur un préavis favorable au projet privé du parking Clé-de-Rive.

Quoi que l'on pense aujourd'hui de ce choix, il faut constater qu'il a permis au CA de bien maîtriser la conduite du projet. La Ville a pleinement fait prévaloir les objectifs d'aménagement de son Plan Piétons, et a obtenu des services cantonaux l'accord formalisé de supprimer le trafic de transit et le stationnement en voirie (y compris entre la place Longemalle et la rue d'Italie). Aux promoteurs du parking, le CA a fixé un cadre conventionnel strict, limitant le

risque de trafic additionnel (insertion des accès, places habitant-e-s, conditions d'exploitation).

Mais au final, cela n'a convaincu que la droite. Les partis de l'Alternative ont refusé le projet dans son ensemble, puis lancé le référendum tant contre le droit de superficie octroyé au parking, que contre le crédit de piétonnisation.

Soit.

Mais l'urgence de supprimer le giratoire de Rive, et d'y aménager une place digne de ce nom, reste entière.

L'initiative? Une réponse trop lente

Selon ses auteur-e-s, l'initiative «Pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé» y pourvoira.

Peut-être. Mais le problème est que les délais et risques d'obstruction liés au traitement de l'initiative ne sont pas du tout en phase avec l'urgence climatique.

En revanche, les nouvelles majorités alternatives en Ville de Genève ouvrent (depuis plusieurs mois déjà) la voie à l'action politique immédiate. Il faut donc que nos élu-e-s élaborent au plus vite la stratégie concrète (crédit d'étude, analyse lucide des contraintes que continue d'imposer le principe de compensation, contacts en vue de construire une majorité solide, etc.) permettant de supprimer enfin le giratoire de Rive, et de réaliser - bien avant 2030 - un réaménagement ayant le même haut potentiel de report modal que le projet Clé-de-Rive.

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 GAFAs ou à la Silicon Valley !

La participation habitante à 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.

UN PROJET EN FORME D'ENTOURLOUPE

ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (ATE)

On pourrait croire qu'à l'heure de l'urgence climatique, de la mobilité douce et de l'urbanisme de demain, construire un parking géant en plein cœur de Genève passerait pour une plaisanterie ou, au pire, une hérésie. C'est pourtant ce que prévoit le projet Clé-de-Rive. Sous la rue Pierre-Fatio se prépare très sérieusement un parking de 498 places voitures et 388 places deux-roues motorisés. Pour contrer ce projet digne du siècle dernier, l'Association transports et environnement (ATE) a donc décidé en juin 2020 de faire recours contre l'autorisation de construire.

Pourquoi une procédure judiciaire?

Le vote contre le parking Clé-de-Rive est maintenant agendé au 7 mars. Pourtant, l'autorisation de construire a déjà été promulguée en juillet passé, obligeant l'ATE à faire recours avant même que le peuple genevois ait pu se prononcer sur le fond du projet. Un procédé qui fait peu de sens. Il fait se déployer en parallèle une procédure judiciaire et une campagne référen-

daire sur le même objet. Cette situation absurde n'a pas arrêté l'ATE et un recours de plus de 60 pages a été déposé fin août. L'ATE n'est pas seule dans cette démarche. Le recours a notamment été cosigné par plusieurs commerçant-es et riverain-es.

Un impact environnemental démesuré

L'ATE a recouru sur plusieurs aspects. Le premier est la violation de plusieurs lois fondamentales pour notre mobilité et notre environnement. Une des grandes inquiétudes tient dans l'inévitable non-respect de la loi sur la protection contre le bruit, au vu du nombre de voitures que ce parking va entraîner. Aucune véritable mesure n'a été prise pour les riverain-es qui vont voir leur qualité de vie grandement se détériorer.

La construction de ce parking déroge déjà au plan de protection de l'air élaboré par le Canton en 2018. Il vise notamment à pacifier le centre-ville tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Le centre-ville devrait ainsi être réservé aux modes de transports dits durables : piéton, vélo, transports publics. Tout le contraire de ce que va amener le parking Clé-de-Rive, véritable aspirateur à voitures. Pensée apaiser le centre-ville, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) acceptée en 2016 par plus de 67% des Genevois-es, est aussi violée. Pour rappel, le secteur où risque de se creuser le futur parking devait explicitement être restreint au trafic automobile et devenir un havre de mobilité piétonne et de transport public. La volonté populaire n'est pas

respectée par cette construction. Le parking de Clé-de-Rive n'est pas seulement une aberration logique ou légale, mais un affront démocratique.

Un projet mal ficelé

Le recours de l'ATE a permis de démontrer que peu d'intérêt a été porté à l'impact environnemental de ce gigantesque projet. Selon les normes fédérales, une étude d'impact environnemental doit être réalisée pour un parking de 500 places. Le parking Clé-de-Rive s'est épargné cet effort dans la mesure où il ne prévoit que... 498 places de stationnement ! Une entourloupe légale de la part du promoteur. L'ATE dénonce cette façon de faire, peu responsable et irrespectueuse. S'y ajoutent 388 places pour deux-roues motorisés, des centaines de motocycles qui ne sont pas pris en compte dans le recensement des places du parking. Ainsi, seule une notice d'impact a été réalisée, un processus qui va beaucoup moins dans les détails.

Pour toutes ces raisons, et bien d'autres, l'ATE dira un grand NON au parking Clé-de-Rive le 7 mars 2021.

Pour plus d'informations sur le recours et les activités de l'ATE : www.ate-ge.ch

VOTER NON NE TUERA PAS LES PETITS COMMERCES



OLIVIA BESSAT
CONSEILLÈRE MUNICIPALE

Un peu plus de 34 millions est prévu pour l'aménagement Clé-de-Rive, selon l'intitulé aride de la votation du 7 mars. Pour les partisan-e-s du oui, c'est un petit miracle de Noël qui s'annonce : un Éden boisé au centre-ville, une image d'Épinal animée par des commerces chatoyants ayant pignon sur rue avec l'afflux de piéton-ne-s tout fraîchement sorti-e-s de... leur véhicule garé dans un tout nouveau «hub de mobilité souterrain».

Un PARKING en bon français, en plein centre-ville, qu'on a bien pris soin de reléguer au énième plan de la rhétorique de campagne, afin que la votation passe sans encombre, tant l'heure n'est plus, entre grève du climat et vague rose-verte, à la défense d'un aspirateur à voiture polluant. Cet aménagement saura-t-il redynamiser le centre commerçant de la ville ? Pas si sûr.

Survie des commerces : le nerf de la guerre, ce n'est pas l'accès

Le COVID étant passé par là, la sauvegarde de l'activité commerciale est devenue l'objet d'un consensus politique. À droite comme à gauche, on loue les initiatives stimulant la consommation locale, la solidarité par l'achat afin que nos petits commerces, érigés au rang de bien commun, continuent d'exister et d'animer notre centre-ville. Le commerce c'est un échange, c'est l'offre et la demande. Et pour que celle-ci rencontre celle-là, il faut en permettre l'accès. Dès lors, en multipliant les opportunités d'accéder au centre-ville, notamment en augmentant les possibilités de se garer au plus proche de l'artère commerçante des Rues-Basses

par un nouveau parking, ne favorise-t-on pas le commerce ? En théorie, cela semble logique. Mais dans quelle mesure l'offre de stationnement est finalement déterminante pour les conditions d'existence du commerce de détail ? Dans les faits, il était à noter qu'avant la crise sanitaire, économique et sociale, et selon l'enquête de consommation dans le Grand Genève, commandée par les autorités cantonales, dont les résultats ont été présentés en avril 2019, seuls 23% des achats réalisés en Ville de Genève étaient effectués par des acheteuses et acheteurs venu-e-s en véhicules motorisés (les fameux TIM, Transports Individuels Motorisés) contre 19% ayant utilisé les transports en commun, et 58% la mobilité douce (vélo, marche). 23% seulement. Assez pour justifier la construction d'un nouveau parking, alors qu'il y en a au moins sept autres opérationnels dans les 400 mètres à la ronde ? Une étude de la situation du commerce lausannois de 2017 insistait sur la faible corrélation entre offre de stationnement et commerce : «Les données disponibles montrent notamment que le recul du commerce de détail en nombre d'emplois et en proportion à l'emploi total a été plus sévère notamment à Vevey ou à Yverdon, alors que ces deux villes ont conservé une offre de stationnement conséquente et convenablement située à forte proximité de leurs rues marchandes».

Magasins stationnaires face aux charges incompressibles et l'«amazonization»

Le commerce reste une activité privée, mais qui comporte de forts enjeux publics. Il y a une valeur sociale et environnementale à avoir des centres-villes vivants. Mais si l'accès n'est pas le problème, alors où le bât blesse-t-il ? Dans l'étude *Retail Outlook 2020* de Crédit Suisse, il ressort que le commerce de détail helvétique était sous pression, en particulier les «magasins stationnaires». L'étude, prémonitrice, esquissait une tendance qui s'est confirmée. «Les entreprises qui misent fortement sur l'e-commerce ont de meilleures perspec-

tives.» Quelle ironie. Le COVID aura forcé le destin en permettant à bon nombre de PME d'amorcer le virage numérique, avec à la clé une pénétration de la vente en ligne amplifiée par un élan de solidarité qui tardait à se matérialiser. Le centre-ville est un lieu social. On le fait vivre autant en le fréquentant qu'en y consommant.

Votez NON : pour le salut des petits commerces !

Mais justement, parlons consommation, et plus particulièrement des choix de consommation qui nous sont laissés par des politiques publiques largement soutenues par la droite, partisane du oui au parking. De quel centre-ville parle-t-on ? Pas du modèle d'il y a 30 ans, comme l'explique Vincent Chabault dans son livre : *éloge du magasin*. Le futur appartient aux commerces qui amèneront des expériences, du *retail-tainment*. On devra trouver au centre-ville quelque chose que l'on ne voit pas ailleurs. Et c'est bien la clé de cette diversité qui est l'enjeu. Les charges incompressibles pour les commerces stationnaires (que ce soit de détail ou les restaurateur/trices et cafés) sont au cœur de leur survie, comme le rappellent les faïtières. Parmi ces charges, le prix des arcades au centre-ville, qui ne favorise que les commerces qui peuvent se le permettre. Quel genre d'expérience réserve-t-on alors aux piéton-ne-s dans un centre-ville rempli de Migros et de Coop, de Zara et de H&M ? Ce n'est pas en augmentant les places de stationnement, en sous-sol ou en surface, ni en aménageant quelques rues piétonnes qu'on résoudra le problème de la spéculation immobilière et des loyers exorbitants, et qu'on favorisera donc les petits commerces. Votez donc NON, sans arrière-pensée, à ce projet rétrograde qui n'apportera rien de plus à nos petits commerces à part de longues années de travaux asphyxiants.



NON AU PARKING CLÉ-DE-RIVE LE 7 MARS

CAUSES
COMMUNES

