



NODE
DEPUIS 1922

Service de Presse
Touring Club Suisse
Section Genève
Quai Gustave-Ador 2
1207 Genève
www.stationnement-geneve.ch

Communiqué de presse

Halte aux suppressions sans compensation

Le TCS Genève et la NODE, organisation réunissant les petites et moyennes entreprises du commerce de proximité invitent les citoyens à voter NON le 27 septembre prochain à la loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR H105-12417).

Genève, le 1^{er} septembre 2020

Le 27 septembre prochain, la population genevoise est appelée à se prononcer sur l'un des enjeux clés de la mobilité à Genève : le stationnement. Avec son intitulé très technique, la loi soumise au référendum a pour effet de supprimer 4'000 places de parking en surface, que ce soit dans les zones bleues/macarons ou dans celles avec horodateurs, en Ville de Genève et à Carouge. Soit près de 20% des places disponibles en voirie, un chiffre considérable.

Les justifications officielles de la loi ne convainquent pas

Une première constatation est qu'il n'y a pas eu d'analyse préliminaire des besoins des habitants, des commerces et de leurs clients, ainsi que des visiteurs au centre de Genève. La suppression de 4'000 places de parking en surface n'aura pas pour effet de limiter les possibilités de stationnement des pendulaires, car ils disposent plutôt d'emplacements chez leur employeur ou d'abonnements dans des ouvrages souterrains. Elle ne va pas non plus améliorer la fluidité, car les bouchons ne proviennent pas de l'existence de places de stationnement. Pour ne citer que quelques exemples, les rues de Lyon, de la Servette et de Lausanne, les quais Wilson, du Mont-Blanc et Gustave-Ador, les routes de Chancy, de Chêne, des Acacias, ou les accès aux différents ponts, ne seraient pas moins congestionnés sans places de parking. Les encombrements résultent d'aménagements discutables et de l'absence d'un contournement périphérique essentiel au nord et à l'est.

Le développement de l'électromobilité menacé

Les promoteurs de la loi prétendent que les places supprimées seront en partie compensées dans les parkings souterrains actuels, qui auraient des disponibilités en dehors des pics de fréquentation. C'est oublier que le remplacement graduel des voitures à moteur thermique par des voitures électriques, qui diminueront progressivement les nuisances de bruit et de pollution à l'avenir, nécessiteront la création de nouvelles places de parking en surface. Selon la stratégie de l'électromobilité 2030 du Conseil d'Etat, adoptée en 2017, 1'300 points de recharge électrique seront installés dans les rues de Genève.

Une mauvaise coordination du plan de suppression des places de stationnement bleues ou à horodateur peut avoir pour conséquence de modifier de telle sorte l'infrastructure qu'il ne sera plus possible d'insérer ces places dévolues à la mobilité électrique sur la voirie. Les habitants ne disposant pas d'une place de stationnement privée verront ainsi la possibilité de participer à la transition vers des motorisations alternatives occultée, ce qui entre en contradiction avec l'intention des autorités.



Des effets collatéraux désastreux pour le futur

La loi aura de plus des implications sur les déplacements à caractère social et économiques :

- La médecine ambulatoire, qui se développe, peinera à acheminer médecins et infirmières au domicile des patients ; il en ira de même pour les prestataires de transport des personnes âgées.
- Des habitants détenteurs de macarons perdront la possibilité de stationner leur véhicule, ou de faire venir chez eux de nouveaux services de mobilité.
- Les commerces du centre-ville seront sérieusement affectés alors qu'ils souffrent déjà d'une baisse de fréquentation. Le centre sera siphonné et les clients encouragés à se rendre vers les grandes surfaces en périphérie du canton ou en France voisine.
- La mobilité partagée induira une augmentation des usagers non-proprétaires de voitures, sollicitant les services de véhicules autonomes appelés à se garer à proximité de leurs résidences et de leurs destinations. Si les places en surface disparaissent, la possibilité de disposer d'une large flotte de véhicule en libre-partage s'amenuise.
- Il sera plus difficile de pratiquer l'économie circulaire - une clé du développement durable - qui nécessite de trier et de transporter dans des lieux de réparation ou de recyclage, ou chez d'autres habitants, les objets usagers.