

HABITUS

Voiture et parking privé : le combo parfait

Genève compte 100 000 parkings privés. L'alliance voiture+place réservée est difficile à modifier.



L'offre de parkings privés gratuits est forte dans les zones industrielles. Ici, la ZI de Plan-les-Ouates. Image : É. Roset

Pour réduire le nombre de voitures qui pénètrent au centre ou s'installent dans la périphérie de Genève, l'un des axes les plus évidents a trait au contrôle des quelque 100 000 places en entreprise. *"C'est une offre gigantesque qui est notamment répartie dans les zones industrielles du canton"*, commente Vincent Kaufmann. La question échappe en principe à l'action politique, puisque ces places sont privées. À un moment, Genève a brandi la menace d'une fiscalisation du parking – une place gratuite constituant un revenu –, mais n'est pas allée au bout de cette idée. Or, en 2021, 49 % des personnes utilisaient toujours leur voiture pour se rendre au travail lorsqu'elles disposaient d'une place gratuite et 27 % lorsqu'elle était payante, indique le plan cantonal d'actions du stationnement. Reste alors la responsabilité des entreprises,

qui sont invitées à développer des plans de mobilité. Cependant, elles hésitent à mettre la pression sur leurs employés, dans un contexte de croissance économique qui nécessite de recruter en permanence dans un bassin étendu. Par ailleurs, le réseau régional de transports publics est nettement sous-dimensionné en France voisine, où le taux de motorisation double facilement celui de Genève. Vincent Kaufmann évoque le cas de la zone industrielle de Plan-les-Ouates, avec ses 11 000 employés, où des bouchons se forment dès 17 heures.

Le canton limite les places pro

Autre source de parking pour les travailleurs pendulaires : des places sous-louées par des entreprises ou des particuliers. Ce système à la marge est accéléré par des applications qui permettent aux ayants droit de proposer leur stationnement,

note **Franco Tufo**, directeur du bureau **CITEC**. Cet effet ventouse est amplifié par une dynamique paradoxale. La loi exige un certain nombre de parkings pour tout immeuble de logement, pour limiter l'envahissement du domaine public. *"Pour le logement, la tendance est de limiter le taux de parking au centre et dans des immeubles bien desservis en transports publics. Pour les bureaux, c'est l'inverse, le Canton limite le nombre maximum de places pour chaque bâtiment dédié au travail"*, résume **Franco Tufo**. Nombre de promoteurs cherchent à réduire le nombre de places de parking, qui pèsent lourd dans les plans financiers. À Belle-Terre (Thônex), la moitié des places seraient inoccupées. Pourquoi ? Car le taux de motorisation baisse. En 2021, 29 % des ménages du canton ne possédaient pas de voiture. Ce pourcentage était de 43 % en ville de Genève.

BARRAGE

La région s'équipe en P+R

En 2023, les cours des comptes de Genève, de Vaud et d'Auvergne-Rhône-Alpes avaient critiqué la faible mise en oeuvre des mesures d'accompagnement du Léman Express. Mais les P+R sont de retour.



Le P+R Hotspot, à Ferney. Une opération commercialisée par la Fondation des parkings. Image : SPL Terrinnov

France et Suisse faisaient mauvaise figure, avec des manquements dans la mise en place d'infrastructures autour des gares du LEX. Pas assez de P+R ; pas assez de bus de rabattement vers les pôles ferroviaires, notamment. Mais les autorités des deux pays ont mis les bouchées doubles, en lien avec le succès énorme du Léman Express. Et les P+R ? À Genève, une date, celle de l'année 2014, reste encore dans les mémoires, qui avait vu la population genevoise refuser des contributions financières à la mobilité en France voisine. Mais le Département de la santé et des mobilités remet cette approche sur le métier, via des projets innovants. À commencer par le P+R Hotspot, situé à proximité immédiate de Ferney-Voltaire

et qui sera connecté au futur tram 13 dont les travaux viennent de commencer.

Une offre accrue pour les vélos

Ce projet pilote de 130 places a démarré en septembre. L'opération est menée côté suisse par la Fondation des parkings (FP), qui n'a pas investi d'argent dans cet ouvrage mais assure le développement et la commercialisation du produit P+R, précise Damien Zuber. La fondation participera en revanche au coût des abonnements TPG, afin de développer un produit attractif. De son côté, l'opérateur français du parking adapte le prix de location des places pour que cette offre trouve ses clients. Ce type de montage est appelé à se reproduire hors du canton, où la FP vise un objectif de 2 000 places

d'ici 2028. Elles viendront s'ajouter aux P+Rail des CFF, présents notamment à Coppet et Nyon. "Genève repart enfin avec une vision du Grand Genève", se réjouit le directeur de CITEC, Franco Tufo, qui rappelle que l'espace public n'a pas comme vocation de stocker des voitures et qu'un rééquilibrage s'impose. Signe des temps, Genève ne construit plus que des P+R, dont une partie ont été réalisés au centre, pointe Franco Tufo, ce qui allait à l'envers du bon sens. Des projets sont en cours en périphérie : près de l'aéroport (670 places), au Trèfle-Blanc de Lancy (1 000 places), à Bernex (Goutte Saint-Mathieu et Vailly) et Hermance. La France s'active également. Le Genevois français compte 29 P+R en fonctionnement dont 14 situés dans une interface

gare, comme à Bonneville, Thonon-les-Bains, Valserhône ou Saint-Julien-en-Genevois, indique Yvan Moglia, chargé de mission mobilité au sein du Pôle métropolitain du Genevois français. Soit au total 4 830 places de stationnement disponibles. Selon les projections, 8 600 places le seront également à partir de 2030-2032. Soit 23 nouveaux P+R. Un exemple : le P+R Porte de France, à Saint-Genis-Pouilly, où 700 places sont programmées. Ce pôle offrira une correspondance vers les tramways 14 et 18. La mise en service est prévue à l'été 2029. Un autre sera aménagé au futur terminus du tramway 13, au carrefour dit du Bisou (Ferney-Voltaire).

4 000 abonnés à Genève

Mais au fait, les P+R sont-ils utiles ? Le financement de ces ouvrages ne devrait-il pas aller vers plus de transports publics ? Certains spécialistes le pensent. D'une part, le nombre de places offertes dans la région ne représente qu'une fraction des voitures entrant à Genève. De l'autre, la construction de P+R à bonne distance du centre peut entraîner un effet rebond. "Cette offre peut aboutir à attirer des gens de plus loin encore, qui viendront se garer dans un P+R pour ensuite rejoindre un train", imagine **Franco Tufo**. Qui plaide pour un jeu à somme nulle, où toute nouvelle place de P+R en périphérie aboutirait à une suppression de parkings au centre. Pour répondre, le directeur général de la Fondation des parkings, Damien Zuber, sort sa calculette. "La fondation compte 4 000 abonnés P+R. Si on multiplie ce chiffre par 5 mètres, la longueur moyenne d'une voiture, on arrive à 20 kilomètres de bouchons en moins", conclut-il. Soit autant de voitures retenues en amont de la ville. Le professeur Vincent Kaufmann rappelle que "la saturation d'une ville se joue à quelques pourcentages de volume de trafic. Il suffit de quelques milliers de voitures en moins pour améliorer la fluidité du trafic". Avant l'ouverture du CEVA, le conseiller d'État Serge Dal Busco avait déclaré que son entrée en service allait baisser le trafic de 12 %. Un chiffre énorme, au regard de la baisse de trafic estivale, qui serait d'environ 7 %. Mais, entre-temps, la croissance de Genève est venue démentir ces pronostics.

ESPACE

Une voiture pour deux habitants



Il n'existe pas de chiffre documenté du nombre total de parkings à Genève. Avec une voiture pour deux habitants, le canton compte environ 250 000 automobiles, plus celles des pendulaires, qui représenteraient entre 50 000 et 80 000 voitures par jour, selon le **directeur du bureau de mobilité CITEC, Franco Tufo**. Une photo prise un jour de semaine montrerait donc 300 000 véhicules sur et sous terre. Ce spécialiste envisage la question sous l'angle de la surface utile. "Une voiture nécessite entre deux et trois places de parking [elle se gare en différents lieux et nécessite des aménagements, ndlr], soit au minimum 50 m² par véhicule. Ce chiffre excède les quelque 40 m² de logement disponibles pour chaque habitant à Genève", commente-t-il. Acteur principal du parking dans le canton, la Fondation des parkings (FP) gère quelque 240 parkings et vélostations. Il s'agit de P+R et de parkings publics et privés, pour un total d'environ 37 000 places pour voitures, motos et vélos. Les tarifs des P+R varient en fonction de leur éloignement du centre. Ainsi, par exemple, le P+R de l'Étoile, à Carouge, abonnement TPG inclus, coûte 1 600 francs par an, contre 720 francs à Vernier.

Une offre accrue pour les vélos

Les parkings de la FP guident automatiquement les automobilistes vers la place de leur choix (voiture, voiture électrique, 2RM thermique ou électrique, Mobility, place pour personne à mobilité réduite, vélo, vélo-cargo). "Cette fondation a compris que son infrastructure est un levier pour des usages multimodaux", commente l'urbaniste Marc Antoine Messer. Les formules proposées visent à diminuer le nombre de voitures et de deux-roues motorisés garés dans les rues de Genève. La FP propose actuellement 60 parkings 2RM en ouvrage pour 2 700 places (avec des abonnements démarrant à 20 francs par mois). Elle met aussi à disposition pour les vélos des parkings protégés et équipés, avec, par exemple, un abonnement pour vélo-cargo à 120 francs par année.