



# Artificial Street

numéro 119  
octobre 2018

## Se réappropriier les places de stationnement

De plus en plus de places de stationnement sont vides, surtout dans les parkings souterrains. C'est l'occasion rêvée de se débarrasser des parkings en surface.

Pages 3-5



# À bon droit

Il n'existe que peu de sujets qui fâchent autant que les places de stationnement. Songeons aux éternels débats pour la suppression de quelques malheureuses places. Evoquer de simples faits semble relever du sacrilège. Par exemple, dire qu'il y a trop de parkings. C'est pourtant une simple réalité économique puisque nombre de places de stationnement ne sont pas louées. Or, énoncer ce simple fait provoque des réactions déchaînées, comme si l'on tenait un discours incendiaire sulfureux.

Pour rappel : la liberté d'expression existe, mais non celle à une place de stationnement. Il n'existe pas non plus de concept juridique de « légitime défense de se garer » même si les voitures stationnées sans aucune considération pour les autres moyens de déplacement dans l'espace public donnent parfois l'impression qu'il s'agit d'une question de vie ou de mort.

Et des morts, il y a déjà eu pour des places de stationnement. Non pas à cause d'accidents, mais à cause d'altercations pour obtenir la même place. Comme près d'un trou d'eau dans la savane africaine en période de sécheresse où les animaux sauvages se battent pour se désaltérer.

Il y a des combats partout. Les usagers·ères des transports publics se battent aussi pour avoir accès à des ressources limitées, car il n'existe pas non plus de droit à une place assise libre aux heures de pointe. Mais cela n'a jamais encore à ma connaissance causé de morts.

On pourrait en tirer la conclusion que conduire rend agressif et que, pour le bien de l'humanité, il serait judicieux d'installer hors des zones résidentielles des réserves « Park and Ride » où les automobilistes pourraient se défouler avant de prendre les transports publics et se réinsérer dans la vie sociale en ville.

Je vous souhaite une agréable lecture !

Hanspeter Kunz,  
Vice-président d'actif-traffic



## Impressum actif-traffic est l'organe de publication de l'association homonyme

**Édité** à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-traffic, rue des Savoises 15, 1205 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tel : 022 732 28 41, info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch

**Newsletter** : s'annoncer à info@actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-traffic, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz

**Contributions** : Silas Hobi, Léonore Porchet, Daniel Costantino **Photo-titre** : (PARK)ing Day à Mayence, 18 septembre 2018, fahradmainz.de

**Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé avec fraction de nouveau papier **Prix d'abonnement** : presse associative, paraît 4 à 5 fois par an, prix du numéro CHF 3,50 **Prochain numéro** : décembre 2018

# Les sans-voitures paient pour le stationnement !?

Dans nos villes suisses, de plus en plus de ménages vivent sans voiture. Ces foyers cofinancent pourtant des places de stationnement à travers leur loyer. En effet, les loyers pour un parking ne couvrent souvent pas les prix de revient et de nombreuses places restent non louées. La raison ? L'offre de places en zone bleue à des prix de dumping. *Silas Hobi*

Les pancartes « places de parking à louer » deviennent monnaie courante dans les villes suisses. Dans la plupart des agglomérations, l'obligation légale de créer des places de parc lors de projets de construction conduit à une pléthore de parkings. Ce alors que la société suit une tendance inverse. À Bâle, Berne et Zurich, plus de la moitié des ménages vivent sans voitures. À Genève et Lausanne, c'est déjà plus de 40%.

## Les appartements subventionnent les parkings

Afin que les places vides ne pèsent pas sur les profits des propriétaires immobiliers, les coûts sont reportés sur les loyers. Les ménages sans voiture paient ainsi directement pour des places de stationnement qu'ils n'utilisent pas. En outre, afin de réduire le nombre de places vides, les propriétaires abaissent les prix des places. Le prix moyen de 150 francs par mois pour une place de parking ne couvre généralement pas les prix de revient et le rendement usuel de la branche. Les frais non couverts sont récupérés sur les loyers des appartements, et donc également sur ceux des ménages sans voiture.

## Supprimons les zones bleues !

La raison pour laquelle la valeur du marché se situe en-dessous des coûts réels de construction et d'entretien des parkings est très simple : avec les zones bleues, les villes mettent à disposition une offre très bon marché. Alors que les places de stationnement privées sont illimitées dans le temps et que les zones bleues n'offrent pas de garantie de trouver une case libre, les parkings à moitié vides sont pourtant légion. L'offre publique sur les bords de route est financièrement bien plus attrayante. Avec un macaron de stationnement riverain on ne débourse qu'entre 12.- CHF (Bâle) et 30.- CHF (St-Gall) par mois (CHF 17.- à Genève et CHF 25.- à Zurich), soit cinq

à douze fois moins que pour des places privées. En clair, en plein centre de Zurich ou de Genève, on peut utiliser une surface dans l'espace public équivalente à celle d'une chambre d'enfants, soit 13 à 15 m<sup>2</sup>, pour 25 francs par mois. Un scandale !

## Les véhicules privés sur le domaine privé

Reste à savoir pourquoi, lors de la construction de places de stationnement, les villes ne suppriment pas le

même nombre de places en zone bleue dans le domaine public. Il serait dans l'intérêt de toutes et tous de débarrasser l'espace public des véhicules privés qui y restent stationnés souvent sur de longues durées. En réaffectant les zones bleues, on pourrait gagner un précieux espace... pour des pistes cyclables, des trottoirs plus larges, des allées d'arbres, des places calmes et romantiques. La qualité de vie de la population urbaine y gagnerait à coup sûr.



Une vue encore trop rare : une piste cyclable qui remplace des places de stationnement en zone bleue. Le marquage sur la route est encore visible, mais s'estompe peu à peu.



# Un combat de longue haleine

Lausanne deviendrait-elle après des années de stagnation une ville favorable au vélo ? L'auteur de cet article voit poindre une lueur d'espoir à l'horizon. [Léonore Porchet](#)

Les études classent systématiquement Lausanne parmi les pires villes suisses pour le vélo : aménagements insuffisants, sécurité préoccupante, places de stationnement trop rares. Longtemps, Lausanne n'a montré aucune volonté pour considérer le vélo, ou la marche, comme des modes de transport à part entière.

Même si les efforts sont enfin visibles, les infrastructures sont réalisées à un rythme encore trop lent pour combler le retard pris par la Ville. Ainsi, les pistes continues manquent par exemple encore cruellement. Or, dans une ville à très fort dénivelé (120 m entre le bord du lac et le centre-ville et 500 mètres pour rejoindre les espaces de loisirs du nord de la ville), le risque de se retrouver au beau milieu de la circulation, en plein effort et en danger, décourage plus d'un.e cycliste.

La solution pourrait venir des places de stationnement pour les voitures. C'est en tout cas la demande des associations en faveur des modes actifs de mobilité : remplacer, dans certaines rues, les places de parc par des voies cyclables. À l'exemple de la rue Pépinet (photos), on constate que l'espace pour des voies cyclables existe, en supprimant simplement des

places de parc sur un côté de la chaussée et sans gêner le trafic motorisé ou piéton. En sécurisant les cyclistes sur cette rue, la Ville créerait un raccourci très significatif pour les deux roues entre deux zones clés du centre-ville. Hélas, nombreux sont les autres lieux où des places de parc empêchent la création d'une voie cyclable.

## Lausanne, ville autophile

Toutefois, il ne suffit pas de demander pour obtenir : Lausanne est encore une ville de voitures, qu'on traverse sans trop d'encombre (50% de trafic de transit) et où on se gare encore facilement. En cause ? Une politique favorable à la voiture défendue par un ancien Municipal PLR, avec le soutien de la droite du parlement communal et la complicité du parti socialiste majoritaire (moins écolo que dans d'autres villes du pays).

Heureusement, les temps changent ! À force de pressions constantes des milieux favorables à la mobilité active et avec l'arrivée de la nouvelle Municipalité en 2016, plus sensible à nos revendications, plusieurs axes de travail ont été engagés.

## Des places de stationnement payantes

Cette année, la Municipalité a décidé de supprimer l'heure gratuite entre midi et deux heures dans l'hyper-centre ainsi que le stationnement gratuit le dimanche dans les zones de loisirs au bord du lac (Bellevue/Ouchy). Au total, 2600 places de parc sont concernées. En emboîtant le pas à toutes les grandes villes de Suisse, Lausanne prend enfin deux mesures qui montrent que le stationnement a un prix et que rien ne justifie sa gratuité. Attaquées par une pétition lancée par des milieux proches de la droite lausannoise, ces nouvelles mesures seront néanmoins maintenues.

À cela s'ajoute la toute récente adaptation du règlement sur le stationnement. Celle-ci doit permettre à la Municipalité d'utiliser l'argent récolté dans les parkings payants au bénéfice de projets de mobilité en général, et pas seulement pour des actions liées au stationnement. Cette modification n'est encore que provisoire, car la droite en combat à la Cour constitutionnelle.

## Agir sur les nouveaux projets de logement

Ces modifications correspondent à des ambitions renouvelées de la Municipalité,



Trouvez les dix différences – rue Pépinet à Lausanne.

qui souhaite désormais mettre la priorité sur les transports publics, le vélo et la marche. Les objectifs de sa nouvelle politique de stationnement sont de contribuer à réduire les atteintes à l'environnement, en priorité, ainsi que protéger les résidents du bruit, diminuer le stationnement de longue durée, dégager de nouveaux espaces publics (grâce à des places couvertes) et encourager les pendulaires à emprunter les transports publics vers le centre-ville (au moyen de parkings performants aux abords de la ville). À ces mesures officielles s'ajoutent, en divers endroits, la suppression simple de places de parc pour créer des rues piétonnes (comme à la rue du Vallon), des contre-sens cyclables (le quartier de l'avenue de France) ou pour favoriser l'implantation de terrasses (à l'exemple de la rue Cité-Derrière).

#### Réduction des parkings obligatoires

L'engagement le plus efficace sur la question du stationnement réside probablement dans les projets de logement dirigés par la Ville. En effet, après des années de discussion à ce sujet, la Municipalité commence enfin à limiter le nombre de places

de parc pour les nouveaux immeubles de logement, dans les Plans partiels d'affectation et les Plans de quartier et, aussi, parfois directement au sein des projets, notamment ceux de la société immobilière de la Ville. À l'exemple de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, (seulement 0,5 place de stationnement par logement), mais aussi du quartier de Sévelin, il n'y a plus de planification de la Ville prévue avec une place de parc par logement, comme le demandent les normes VSS. Alors que c'était encore un réflexe il y a cinq ans à peine !

#### Pression des associations

Pourquoi ce changement ? On peut évoquer deux raisons majeures : l'une politique, l'autre économique. En effet, la pression constante des milieux favorables à une autre mobilité au centre-ville, concrétisée, entre autres, par des oppositions régulières d'associations et par des négociations assidues de l'association Ecoquartier pour les Plaines-du-Loup ont systématiquement mis cette question à l'agenda politique. Cette pression a aussi été appuyée par des dépôts au Conseil communal et soutenue par un front

chaque fois plus large d'élus sensibilisés-e-s aux problématiques de stationnement, et ce grâce à un groupe de travail ad hoc. L'impulsion est née d'un postulat en 2012 « Pour une différenciation de l'offre en stationnement selon le type de localisation, aussi pour les affectations au logement » (Valéry Beaud, Les Verts). Devant le mécontentement du Conseil communal, la Municipalité avait dû retirer sa première réponse, pour en délivrer une seconde, plus drastique, et par conséquent plus satisfaisante, en 2016.

La Ville a en outre observé de manière concrète que les ménages lausannois possèdent de moins en moins de voiture et donc que de moins en moins de places de stationnement sont nécessaires : au sein d'un nouveau quartier (les Fiches-Nord), les logements en propriété par étage ont respecté les normes VSS (1 place de parc par logement), mais seulement 60% de ces places ont été louées ou vendues. Les leçons ont été tirées de cet échec économique, puisque les lots suivants du même quartier ne disposent désormais plus que de 0,6 place par logement. L'espace ainsi « économisé » a été végétalisé et améliore désormais le tissu urbain.





# En train plutôt qu'en avion

Prendre l'avion pour un séjour dans une autre ville ou découvrir d'autres pays devient de moins en moins cher. Ombre au tableau : ce seront nos descendants et l'environnement qui devront en payer le prix réel. Un coût qui peut menacer l'existence des générations futures. **Daniel Costantino**

L'avion est passé du statut de moyen de transport pour les classes aisées à celui de Mr. et Mme tout-le-monde. Vraiment ? Seuls 5 à 10% de la population mondiale peut se permettre de voyager en avion. En la matière, les Suissesses et les Suisses battent tous les records, et ce alors que 80% de leurs destinations se trouvent en Europe. Les destinations favorites de nos compatriotes en partance des aéroports de Bâle, Genève et Zurich sont Londres, Amsterdam, Berlin, Paris, Vienne, Barcelone, Düsseldorf, Porto et Palma de Majorque. La majorité de ces destinations sont pourtant facilement accessibles en train. Mais de nombreux voyageurs·euses se laissent séduire par les tarifs artificiellement bas des avions (exemptés de TVA et d'impôt sur le kérosène) ainsi que par les temps de parcours prétendument courts. C'est oublier le temps nécessaire pour se rendre de chez soi à l'aéroport, l'enregistrement, le

débarquement et le trajet de l'aéroport au centre de la ville destination. Des distances jusqu'à 1500 km pourraient être parcourues en train de nuit – confortablement et avec une arrivée en plein centre le lendemain. Les exploitants de train ne peuvent cependant pas rivaliser pour l'heure avec les tarifs des billets d'avion. C'est donc à l'Etat de corriger en avançant le train, un moyen de transport favorable au climat au lieu de l'avion, très néfaste pour l'environnement.

## Voyages en avion et protection du climat

L'avion est de loin le mode de déplacement le plus polluant. Une personne émet presque une tonne de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) pour un voyage de 3000 km. Ce même chiffre est atteint après 7000 km pour une personne en voiture et 17'000 km en train (Source : Germanwatch). Le réchauffement et l'augmentation du CO<sub>2</sub> du à la combustion d'énergies fos-

siles dans l'atmosphère sont étroitement liés. Il faut craindre la fonte du pergélisol (glaciers, calottes glaciaires), des éboulements, des coulées de boue, une élévation du niveau des mers, des sécheresses et inondations, des pénuries alimentaires dues à des pertes de production et des flux de réfugiés climatiques. La biodiversité en souffrira également, les espèces à faible capacité d'adaptation disparaîtront. Songeons aux ours polaires qui, suite à la fonte des glaces en Arctique, ne peuvent plus chasser les phoques et meurent de faim. Il ne s'agit pas là d'un scénario catastrophe d'avenir, mais bel et bien du présent. Les mises en garde des scientifiques devraient nous inciter à moins voyager, mais il n'en est rien. Le nombre de passagers·ères en avion ne cesse de croître.

La communauté internationale s'était pourtant mise d'accord à Paris pour que l'augmentation du niveau moyen de la



18:00-00:00

température sur la planète ne dépasse pas les 2 degrés Celsius par rapport à l'ère préindustrielle, afin d'empêcher que ne se réalisent les pires scénarios de changement climatique. Pour atteindre cet objectif, les émissions de CO<sub>2</sub> devraient drastiquement baisser en Suisse, jusqu'à descendre à zéro en 2038. Toutes les émissions devraient donc être compensées. Un objectif ambitieux, pour lequel le trafic aérien a un rôle crucial à jouer. Sans une limitation drastique des vols en avion, la protection du climat est vouée à l'échec.

#### Profit économique prioritaire ...

Le président de la Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse Aeroswiss et Conseiller national Thomas Hurter (UDC), chante les louanges du trafic aérien comme moteur du miracle économique et veut que les aéroports adaptent leurs capacités à la demande.

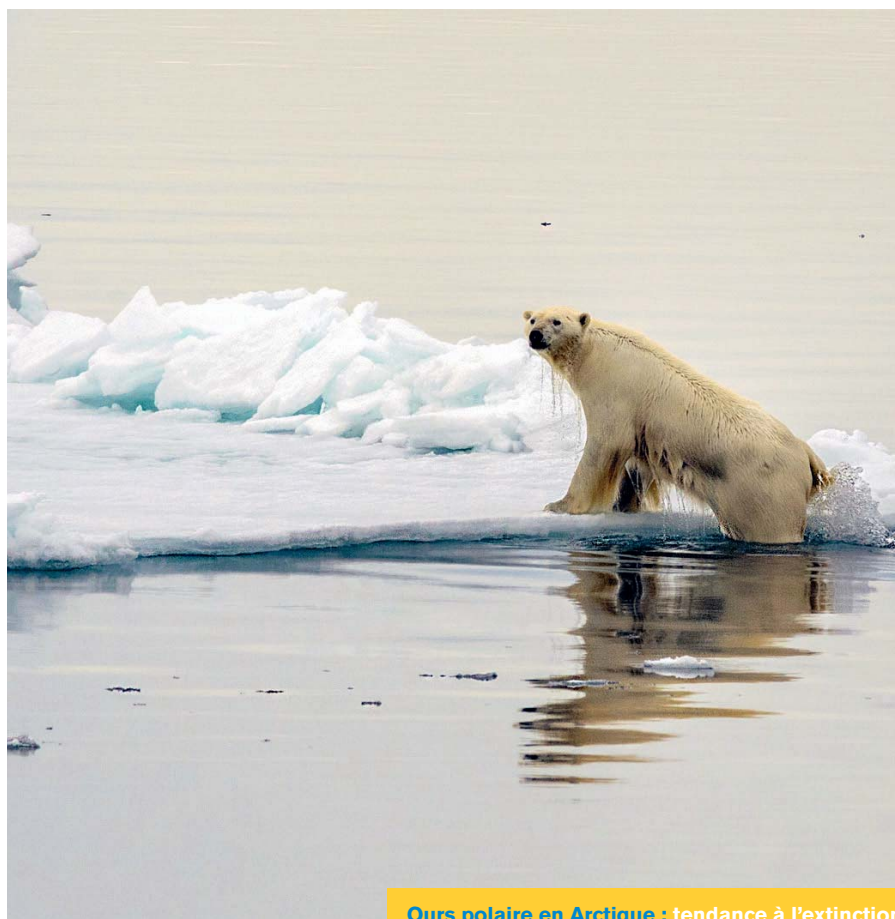
#### ... face à la protection du climat

Aeroswiss a tout dernièrement annoncé participer à l'instrument CORSIA de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Le communiqué de presse précise qu'il s'agit d'une étape importante pour la protection globale du climat dans le transport aérien. CORSIA est l'abréviation pour « Carbon offsetting and Reduction Scheme for International Aviation » (Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale), mais ce nom pompeux promet plus qu'il ne fait concrètement. La convention ne prend en compte que l'augmentation de CO<sub>2</sub> dès 2020. Ces émissions supplémentaires peuvent être compensées par exemple par des certificats pour des projets de protection du climat dans les pays en développement. Les normes de qualité sont à ce jour des plus floues et leur efficacité sujette à caution. CORSIA devrait être une mesure facultative dès 2012 et seulement obligatoire dès 2027.

#### Taxe d'incitation sur les billets d'avion

Le Conseil fédéral, ménage, lui aussi, le trafic aérien. Il recommande de refuser les six interventions parlementaires sur l'aviation et la protection du climat. Or, le moment actuel serait idéal pour poser les bons jalons en matière d'aviation et d'environnement lors de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Une redevance sur les billets d'avion assez élevée, et respectant le principe du pollueur-payeur inciterait à utiliser plutôt le train que l'avion. Le Conseil fédéral dit craindre des désavantages concurrentiels, même si tous nos pays avoisinants connaissent de telles taxes, ajoutées automatiquement au prix du billet lors de son acquisition. Certes, le montant est ridiculement bas dans la majorité des cas, mais certains

pays ont instauré des prix réellement incitatifs, comme par exemple la Suède avec une taxe allant de 5.80 € à 38.80 € par billet. La Grande-Bretagne connaît une telle taxe depuis quelques années. Avec des coûts allant de 13.00 £ à 156.00 £, selon la distance parcourue, la taxe a une influence décisive sur le choix du moyen de transport. Le Royaume-Uni encaisse tous les ans 3 à 4 milliards de francs grâce à cette mesure. La Suisse, à son tour, devrait s'investir en faveur d'une réelle protection du climat et prévoir une imposition effective. Une telle redevance rendrait l'alternative du train à nouveau plus attrayante pour les voyageurs·euses. Or, sans transfert de l'avion au rail, on ne saurait envisager une vraie protection du climat.



Ours polaire en Arctique : tendance à l'extinction

Photo: NATS - Allan Hopkins





En réaffectant les zones bleues, on pourrait gagner un précieux espace... pour des pistes cyclables, des trottoirs plus larges, des allées d'arbres, des places calmes et romantiques.

## En point de mire

### Pétition au Conseil fédéral « Le trottoir aux piétons »

Le trottoir est un espace pour les piétons. Nous nous engageons pour qu'il le demeure et nous opposons à ce qu'un nombre croissant d'autres usagers-ères y soient autorisés.

#### Revendications

Dans l'intérêt de la sécurité et de l'attractivité des déplacements à pied, nous refusons l'ouverture des trottoirs aux véhicules et adressons les revendications suivantes au Conseil fédéral :

- Des espaces de déplacement séparés entre les piétons et les vélos en localités.
- Pas de vélos sur les trottoirs (à l'exception des enfants jusqu'à 8 ans).
- Pas d'engins motorisés sur les surfaces réservées aux piétons.

A signer sous :  
[mobilitepietonne.ch/actuel-fr/](http://mobilitepietonne.ch/actuel-fr/)

## Agenda

### Ve 28 septembre 2018

#### « Accessibilité tous modes des centres commerciaux : quand l'utopie devient réalité »

En 2010, en Suisse, la mobilité liée aux achats représentait 10% de l'ensemble des distances parcourues. Les centres commerciaux sont soumis à d'importants enjeux d'accessibilité, notamment pour les piétons et cyclistes. Quels sont les potentiels d'amélioration de l'accessibilité multimodale pour les centres commerciaux ? Comment préserver l'équilibre avec les plus petits commerces dans les quartiers ? Quel impact l'évolution du commerce lui-même aura-t-il à terme sur les centres commerciaux ?

Lieux : Carouge et la Praille (GE)  
[rue-avenir.ch/journees/prochaine-journee/](http://rue-avenir.ch/journees/prochaine-journee/)

**actif-traffic**  
**En avant toute !**