



Tout sauf l'état stationnaire!

La mobilité passionne! Elle échauffe les esprits. Il en va de même de la question de la place à donner – dans tous les sens du terme – à nos engins de transport, et il n'est pas rare de voir un individu rationnel, éduqué, de bonne compagnie et a priori apte à affronter des situations délicates se raidir jusqu'à l'agressivité ou témoigner d'une obstination butée lorsqu'on lui suggère qu'il pourrait garer sa voiture ou sa moto 100 mètres plus loin, ou y renoncer une fois par semaine «pour voir»... C'est peut-être pour cela que, de façon quand même surprenante, le débat semble passablement figé dans notre région. A nos yeux, c'est une bonne raison de le relancer et de le stimuler!

Une question en particulier nous intéresse ici: pourquoi les opposants à la voiture, en principe sensibles à la qualité de l'environnement, sont-ils si crispés face à l'idée d'enterrer les voitures, même si cela s'accompagne de la suppression de places extérieures? Pour les habitants des quartiers où ces parkings en surface sont supprimés au profit d'espaces piétonniers ou de délaissement, le gain est pourtant évident. Et des études montrent qu'une voiture garée en sous-sol, dans un emplacement de durée illimitée, roule deux à quatre fois moins qu'un véhicule placé en surface; le gain en termes de nuisances phoniques, de sécurité et de pollution est donc massif. Ces trois «plus-values» venant largement compenser le coût prétendument excessif des parkings enterrés (coût que des promoteurs privés sont d'ailleurs prêts à assumer, comme le montre le projet genevois des Clés-de-Rive). On attend donc toujours qu'une triangulation gagnante s'organise autour de cette question!¹

Rappelons que pas moins de 600 000 voitures sont immatriculées entre Genève et Vaud, cela mérite quand même une réflexion approfondie de la place qu'on souhaite leur attribuer dans notre environnement quotidien. Et ce qui vaut pour les voitures vaut aussi pour les deux-roues, dont le nombre croît sans cesse². Notre dossier spécial vous fera également faire un petit tour du monde de la question, en apprenant les solutions originales appliquées ici ou là: pensons aux Danois qui transforment des parkings à voitures en parkings à vélos... (mais faut-il encore avoir des parkings à voiture!) ou qui ont inventé le «park and bike terminal», ou aux habitants d'Amsterdam qui ont un problème pour... parquer leurs 881 000 vélos (plus de un par habitant). Mais prêtons aussi attention aux idées de ce professeur d'urbanisme du Massachusetts Institute of Technology³ qui prône de «repenser le stationnement» et faire du parking un espace public multifonctions. L'interview de Michèle Künzler, conseillère d'Etat genevoise en charge de la mobilité, apporte aussi son lot d'informations surprenantes: des parkings urbains à 70% inoccupés, un tarif de parcomètres inchangé pendant 20 ans, ou encore la surface occupée par les voitures en surface qui équivaut à la superficie du périmètre Praille-Acacias-Vernets!

Autre préoccupation environnementale hautement actuelle: l'assainissement énergétique du domaine bâti, auquel nous accordons une place importante dans ce numéro, avec les interviews des conseillers d'Etat responsables de l'environnement, Jacqueline de Quattro pour le canton de Vaud et Pierre Maudet pour celui de Genève, ainsi que leurs directeurs des Offices cantonaux de l'énergie, respectivement Cornelis Neet et Olivier Epelly. La bonne nouvelle: le rang stratégique élevé et prioritaire désormais assigné à la politique énergétique dans les cantons de Genève et Vaud. En quelques années, une petite révolution s'est ainsi produite, pour le bien commun. Mais le débat ne fait que commencer en ce qui concerne le sort à réserver aux «immeubles-passoires» des années 1950 à 1970, dans la mesure où nombre d'entre eux sont quasiment impossibles à assainir sur le plan énergétique.

Thierry Barbier-Mueller

Editorial

¹ Une fois n'est pas coutume, je juge utile de préciser ma situation personnelle, permettant d'écartier tout soupçon de conflit d'intérêts: je me déplace soit en vélo électrique, soit avec les transports publics (excellente application TPG disponible gratuitement pour Ipad et Iphone!). J'utilise ma voiture au maximum une fois par semaine et je n'ai AUCUN intérêt direct, ni indirect dans le projet des Clés-de-Rive...

² Soit dit en passant, la possession de voiture ne répond toutefois pas à la logique de la nécessité, puisque Genève, canton urbain, affiche une densité de voitures par 1 000 habitants sensiblement supérieure à Vaud ou au Valais.

³ Eran Ben-Joseph, *ReThinking a Lot: The Design and Culture of Parking*, MIT Press 2012.