



actif trafic

numéro 113
avril 2017

Stationnement

Des idées neuves contre un immense gaspillage d'espace.

Pages 2-5

Décalage de perception

J'ai lu dernièrement qu'exiger de payer le stationnement des voitures reviendrait à demander aux enfants jouant sur une place de jeu de devoir s'acquitter d'une taxe d'entrée. Une comparaison fort intéressante sous de multiples aspects... et tellement stupide qu'elle pourrait provenir de Trump.

Ce qui frappe en premier lieu c'est la comparaison entre les automobilistes et les enfants. Effectivement, les ressemblances sont frappantes : une certaine indigence et un manque de prise de responsabilité face à son environnement (y compris les autres humains), le non-respect de règles communautaires et le tollé en cas de sanctions, la difficulté à se concentrer (téléphone, etc.), langage ordurier et j'en passe. Seulement, ne dit-on pas justement qu'il faut que jeunesse se passe ? Qu'en est-il alors des automobilistes ?

En second lieu, on relèvera la grossière tentative d'utiliser des personnes inspirant de la sympathie (les enfants) pour justifier ses propres objectifs. L'objectivité part en lambeaux. En effet, les enfants ne pourraient pas payer... à moins de réintroduire le travail des enfants. Comme celui-ci est fort heureusement interdit sous nos latitudes, il appartiendrait aux parents de payer. Les automobilistes devraient-ils donc également demander à leurs parents de s'acquitter des taxes de stationnement ? Les parents accepteraient sans doute de payer pour une place de jeu, mais certainement pas pour une place de stationnement. Le monde est décidément injuste !

En réalité, il appartiendrait plutôt aux automobilistes de dédommager les enfants dont ils restreignent sans scrupules la liberté. Ne feraient-ils pas mieux de payer leurs parkings sans piper mot et de s'estimer heureux que nous acceptions de restreindre l'espace de jeu de nos enfants à des places prévues à cet effet ? Ne devrions-nous pas considérer comme allant de soi que les enfants puissent jouer sur l'espace routier financé par la communauté ?

Je vous souhaite une bonne lecture de ce bulletin !

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 de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-traffic, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Philippe Koch, Hanspeter Kunz, Daniel Costantino, Christian Harb **Photo-titre** : U.S. Navy, Shawn J. Stewart **Conception graphique** : typisch.ch
Mise en page : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : juin 2017

Stationnement : des faits s'il vous plaît !

Si l'on en croit les analystes critiques, nous serions entrés dans une ère de « post-vérité ». Tous les sujets ont sont affectés. Aussi dans le domaine des places des stationnement, où la discussion tourne souvent à l'affrontement idéologique. Il est urgent de revenir aux faits pour élaborer une politique de stationnement rationnelle. **Philippe Koch**

La perception subjective d'une évolution semble de nos jours avoir plus d'importance qu'une description et analyse objectives des faits. Il s'agirait de prendre au sérieux les sentiments et peurs de la population. Vraiment ? Si les peurs dominent la raison, il faut confronter les hommes et femmes aux faits et non à leurs peurs. Surtout dans un domaine dominé depuis des décennies par les idéologies et des opinions toutes faites comme la politique de stationnement.

Selon les calculs de la Confédération, les surfaces affectées au stationnement ont augmenté de 55% durant ces 30 dernières années. Et encore, il s'agit d'une sous-estimation, car n'ont été enregistrées que les parkings à partir d'une certaine taille (environ 10 places). Le nombre de places de stationnement n'a même pas diminué ces dix dernières années dans des villes gouvernées par la gauche et les écologistes. Pourquoi donc ? Simplement parce que tous les cantons sauf Bâle-ville ont une obligation légale de créer des places de stationnement. En

gros, 100 m² de nouvel espace d'habitat correspond à 1 nouvelle place de stationnement – indépendamment du fait que les habitants du logement possèdent ou non une voiture. Certes, la ville de Zurich affirme poursuivre la stratégie de compenser de nouvelles places de parc sur le domaine privé par une suppression sur le domaine public, mais on n'en voit pas encore grand chose sur le terrain. Dans le canton de Genève, la loi interdit, à de rares exceptions, la suppression du stationnement sur le domaine public. Bilan : supprimer des places de parc semble toujours être une mission impossible.

Le nombre de places de stationnement est suffisant

Pourtant, même le Credit Suisse conclut dans une étude récente que près de 30% des places de stationnement sont vacantes dans les communes bien desservies par les transports publics. Cependant, tout-e automobiliste se rendant au centre-ville veut y trouver une place de stationnement. Que les parkings

soient vides ailleurs lui importe peu. Or, dans une collectivité démocratique comme la Suisse urbaine, les besoins d'un individu devraient moins compter que les aspirations du collectif. Ces attentes sont pourtant clairement formulées : 35% des personnes interrogées ont répondu que la destruction de la nature et 28% que les nouvelles constructions mettaient en danger leur chez-soi (www.1001heimat.ch). La population décrit dans toutes les enquêtes le trafic comme le problème n°1 dans les villes (à Zurich 56% en 2015, contre moins de 30% pour le logement). À Berne près de 40% des personnes interrogées ont désigné le trafic comme le problème le plus important.

Une politique basée sur les faits

À quoi bon cette énumération de chiffres ? J'ai à coeur d'inciter les hommes et femmes politiques à argumenter en se basant sur des faits, même si cela semble être passé de mode. Les gouvernements des villes feraient bien de distinguer entre faits avérés et conviction idéologique – même si l'atmosphère ouatée des organes politiques misant sur le consensus en souffrirait à court terme. Nous ignorons par exemple l'impact d'une diminution des places des places de stationnement sur l'artisanat et les PME, car nous ne disposons d'aucune étude fiable actuelle à ce sujet. Pourtant on ne cesse de nous bassiner de chiffres et de scénarios remontant aux années 1980. La politique des transports ne connaît que peu de projets pilotes dont on analyserait clairement les effets. Pourquoi pas ? Parce que certaines associations de transports s'y opposent par tous les moyens, en particulier juridiques. J'en appelle donc à développer à nouveau une meilleure connaissance des faits et à orienter la politique de stationnement en conséquence. Politiquement, nos demandes se résument comme suit : suppression de l'obligation de créer des places de stationnement, promotion de l'habitat sans voitures, taxes de stationnement dès la première minute, prise en compte des parkings d'entreprise dans les fiches de salaire, suppression de places de stationnement publiques lors de la création de places de stationnement privées, etc.



Une rue de quartier dans une publicité et une rue de quartier dans la réalité.

Photo: ZüribyBike

Les parkings gratuits coûtent trop cher

Les places de stationnement coûtent cher, voilà une affirmation à laquelle beaucoup d'automobilistes souscriraient. Les tarifs de parking sont très bon marché. Ces taxes trop basses occasionnent en réalité des coûts élevés pour la communauté. Cet article éclaire dans une interview avec le professeur Donald Shoup les effets de places stationnement bon marché et les échappatoires possibles. [Interview Hanspeter Kunz](#)

Hanspeter Kunz : Une voiture est stationnée en moyenne pendant 95% du temps, sans utilité aucune, alors qu'elle consomme de la place. Tout cela entraîne des coûts. Pourtant, dans maints endroits, le stationnement d'une voiture est toujours gratuit. Pourquoi nous attendons-nous à pouvoir stationner nos voitures sans bourse délier (au moins directement) ?

Donald Shoup : Jusqu'au début du 20^e siècle, seuls les riches pouvaient se permettre d'acheter une voiture. Pour garer ces dernières, ils ont simplement repris les emplacements où ils attachaient auparavant leurs chevaux. Mais dès les années 1920, davantage de personnes ont pu se permettre l'achat d'une véhicule et le stationnement a commencé à poser problème. Comme l'horodateur n'a été inventé qu'en 1935, le stationnement en bordure de routes n'était pas encore payant. Mais dès les années 1930 les villes sont commencées à rendre obligatoire la création de places de parc. L'offre grandissante de places de stationnement qui en a résulté a conduit au fait que le stationnement est resté très bon marché ou même gratuit dans de nombreuses villes.

Pourtant le stationnement occasionne des coûts élevés, pour leur construction et l'entretien. Si les coûts ne sont pas payés par les automobilistes, quelqu'un d'autre en assume les frais. Au premier abord cela semble justifié, parce qu'ainsi même les personnes moins aisées peuvent également posséder une voiture. Qu'en pensez-vous ?

Les coûts ne disparaissent pas simplement si le stationnement est gratuit. Quelqu'un devra passer à la caisse, et ce quelqu'un c'est nous toutes et tous, la société. Donc aussi ceux qui sont trop pauvres pour pouvoir se permettre une voiture. Dans nos villes, les appartements coûtent cher, alors que le stationnement est gratuit ou bon marché. La conséquence ? On trouve des personnes SDF, mais pas de voitures SDF. Nous avons inversé l'ordre logique des priorités.

Les économistes affirment qu'un bien gratuit est souvent utilisé de manière inefficace ou gaspillé. Est-ce aussi le cas pour les places de stationnement ?

Les places de stationnement font partie intégrante du système de transport et génèrent des bénéfices. Mais cela ne signifie pas que nous avons besoin de davantage de places de stationnement ou qu'elles devraient être gratuites. Les aliments que nous consommons jouent aussi un rôle important et génèrent des bénéfices, pourtant nous ne devrions pas nous goinfrer et nous attendre à de la nourriture gratuite. Tout comme les personnes qui suivent un régime surpèsent dans un restaurant un buffet « à gogo », il est injuste que les personnes ne possédant pas de voiture doivent passer à la caisse pour que les automobilistes profitent d'un stationnement gratuit.

En d'autres termes, le stationnement soi-disant gratuit occasionne beaucoup de frais pour la société dans son ensemble. Les places ne sont pas utilisées efficacement, entre autres à cause du trafic à la recherche de places de stationnement. Comment pourrait-on minimiser de tels coûts ?

Les automobilistes devraient payer pour les places de stationnement qu'ils utilisent, tout simplement. Et les villes devraient abandonner l'obligation de créer des places de stationnement. Si chaque automobiliste payait pour son parking, les personnes ne possédant pas de voiture ne seraient plus pénalisées.

Existe-t-il déjà des modèles pour ce changement de paradigme ?

Zurich est un bon exemple en la matière. En 1996, la ville a décidé de ne plus permettre la construction de nouveaux parkings au centre-ville. À l'extérieur du centre, il est seulement autorisé de construire de nouvelles places de stationnement si les routes avoisinantes permettent d'absorber le trafic supplémentaire ainsi généré – sans

embouteillage et sans que les substances nocives dans l'air ne dépassent les valeurs limite. Cette réglementation a probablement contribué à faire de Zurich la ville où il fait le mieux vivre au monde, comme le prouvent maintes enquêtes.

Tout va donc pour le mieux dans le meilleur des mondes à Zurich, ou voyez-vous encore des possibilités d'amélioration en matière de stationnement ?

Je vois encore d'autres possibilités. Zurich pourrait aménager les redevances de telle manière à toujours garder dans chaque tronçon de rue une à deux places de stationnement libres, de sorte à réduire le trafic à la recherche de places de parc. Ce système a fait ses preuves à San Francisco.



Combien une place de stationnement devrait-elle approximativement coûter afin de couvrir ses frais ? Les redevances perçues à San Francisco couvrent-elles en moyenne les frais occasionnés ?

Les places de stationnement en périphérie n'occasionnent que peu de frais, les villes ne devraient donc pas seulement essayer de rentrer dans leurs frais, mais exiger davantage. Les taxes de stationnement ont pour objectif une gestion efficace de l'offre de parking. Les villes pourraient utiliser l'excédent pour améliorer le service public.

Les discussions virent vite à l'aigre et deviennent très émotionnelles lorsqu'il s'agit de la perception de telles taxes. Selon

vous, quels sont les principaux arguments à faire valoir en faveur de l'augmentation des tarifs de stationnement ?

Les citoyennes et citoyens acceptent généralement bien une telle taxe s'ils et elles reçoivent une compensation en échange. Il est par exemple possible d'affecter le bénéfice généré par la taxe à l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers. En Amérique, on finance ainsi par exemple des réseaux gratuits de Wi-Fi dans des quartiers percevant des taxes de stationnement. Tout le monde dans le quartier, donc aussi ceux ne possédant pas de voitures, ont gratuitement accès à internet. Les automobilistes qui garent leur voiture dans le quartier, sans forcément y habiter, contribuent ainsi au financement.

Une augmentation des redevances sur le stationnement réduit le trafic automobile, ce qui est un effet positif pour les centres-villes. Pourrait-on atteindre le même objectif en réduisant le nombre de places de stationnement, ou en reléguant les parkings en périphérie (à la Park&Ride) ? Zurich a par le passé réduit avec succès le nombre de parkings. Par contre, construire des parkings en périphérie coûte cher et la ville dispose certainement de meilleures alternatives pour améliorer le système de transport.

Ces derniers temps, la discussion a beaucoup tourné autour des voitures autonomes. Pensez-vous que de tels véhicules auront un impact sur la dynamique ou la politique de stationnement ?

Les véhicules autonomes en liaison avec le « ridesharing » (donc le partage d'une voiture par le biais d'un service de co-voiturage) sont très utiles du moment que les places de stationnement sont chères [puisqu'on peut partager les frais, ndlr]. Rien que le fait de ne pas être seul, mais à deux dans une voiture, réduit considérablement la demande de parkings. D'autre part, en réduisant le nombre de places de stationnement, la demande de services de co-voiturage et de véhicules autonomes en sera renforcée d'autant. Mais le point essentiel est le suivant : réduire le nombre de places de stationnement incitera les usagers-ères de la route à passer de la voiture aux transports en commun, au vélo ou à la marche.

Donald Shoup est « Distinguished Professor » pour l'urbanisme à l'université de Californie à Los Angeles (UCLA). Il est un expert reconnu mondialement en matière d'économie de places de stationnement (« parking economics »). Il a publié en 2005 son livre « The High Cost of Free Parking ».

Liens pour approfondir le sujet :
 SF parking: www.accessmagazine.org/articles/fall-2013/sfpark-pricing-parking-demand/
 Making parking meters popular: www.accessmagazine.org/articles/fall-2014/access-almanac-making-parking-meters-popular/



Nightjet et non Airbus

Le 11 décembre 2016 à 20h40, le premier «Nightjet» des Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) s'est mis en mouvement, depuis Zurich à Hambourg en passant par Berlin. Une quarantaine d'activistes d'actif-trafiC debout sur le quai de gare ont souhaité plein succès aux ÖBB avec le «Nightjet» et fêté ce succès d'étoile après près de deux ans de campagne. **Daniel Costantino**

actif-trafiC s'est engagé de toutes ses forces pour le sauvetage des trains de nuit avec une interpellation parlementaire auprès du Conseil fédéral, des actions de protestations dans diverses villes suisses (entre autres à Genève) et une pétition réunissant plus de 11'000 signatures remise au DETEC. actif-trafiC a, en outre, mené une enquête pour les CFF, participé à l'Alliance suisse pour le sauvetage des trains de nuit avec 7 autres associations, et étroitement collaboré avec la coalition internationale Back on Track. Nous avons demandé dans une lettre ouverte à la commissaire des trans-

ports de l'UE et à la Conseillère fédérale Doris Leuthard de s'investir activement pour le maintien des liaisons nocturnes. Tant les médias que la population ont porté un vif intérêt au sujet. Malheureusement, la compagnie de chemins de fer allemande (DB) n'en a eu cure et a supprimé toutes les liaisons de nuit au nom d'un manque de rentabilité (y compris le train-autos de Lörrach près de Bâle à Hambourg), mais heureusement « BahnTouristikExpress » a repris ce parcours. En France, des mobilisations ont eu lieu ce printemps entre autres à Banyuls, Perpignan, Pau et Carcassonne.

Les mobilisations de l'automne 2016 ont permis d'obtenir le principe du retour Paris-Port Bou. Désormais 5 lignes sont maintenues : Paris-Rodez, Paris-Latour Carol, Paris-Port Bou, Paris-Toulouse et Paris-Briançon mais 2 lignes sont en sur-sis : Paris-Irun et Paris-Nice.

Les ÖBB croient à l'avenir des trains de nuit

Les ÖBB ont saisi l'opportunité et repris une partie du matériel roulant et des liaisons nocturnes de la DB. En ce moment, les liaisons suivantes de trains de nuit sont assurées depuis Zurich /Bâle-Berlin-Hambourg, Zurich-Vienne, Zurich-Budapest, Zurich-Prague, Zurich-Graz, Zurich-Belgrade. Alors que la DB disait essayer un déficit de 31 millions pour un chiffre d'affaires de 90 millions pour les trains de nuit durant le dernier exercice, les ÖBB ont fait savoir après deux mois d'exploitation qu'ils étaient dans les chiffres noirs et qu'ils croient en l'avenir des trains de nuit.

actif-trafiC exige de mettre sur pied d'égalité liaisons aériennes et ferroviaires

Les Etats se sont engagés lors du sommet sur le climat à Paris à prendre davantage de mesures pour protéger le climat. Pourtant ils pénalisent les liaisons en train bien plus écologiques que le trafic aérien. Les billets d'avion (pour l'étranger) sont exemptés de TVA (au contraire de ceux en train). Le rail paie des impôts sur l'électricité et le diesel alors qu'aucune taxe ne grève le carburant pour avions. L'aviation est donc subventionnée. actif-trafiC demande aux femmes et hommes politiques d'abroger cette injustice, pour permettre à la concurrence de jouer. Nous exigeons également la remise en service des lignes vers Barcelone, Rome, Amsterdam, Copenhague, Prague (via Dresde et Moscou) – pour offrir une véritable alternative à l'avion. Nous avons encore du pain sur la planche !



Photo: Delia Frauenfelder

actif-trafiC salue le premier Nightjet en direction de Berlin et Hambourg lors de son départ à la gare de Zurich.

Changements à Zurich

Après une longue phase de stabilité au secrétariat central à Zurich, l'année dernière a apporté de nombreux changements. Nous tenons à remercier ici Alexandra Bernoulli, Aline Trede et Bernhard Piller pour leur engagement et nous réjouissons de la nouvelle collaboration avec René Huber et Silas Hobi. *Christian Harb*

Alexandra Bernoulli avait déjà récolté en 1995 des signatures pour l'initiative visant à diminuer de moitié le trafic automobile. Plus tard, elle a oeuvré durant de longues années en tant que correctrice pour le magazine germanophone d'actif-traffic. Elle a travaillé d'octobre 2011 à novembre 2016 en tant qu'administratrice (gestion de la banque de données des membres et comptabilité) et a également participé à diverses actions d'actif-traffic.

Aline Trede a été co-présidente de l'association durant deux ans avant de reprendre la direction de février à octobre 2016. Elle nous a apporté beaucoup d'idées et de dynamisme. actif-traffic lui doit notamment l'impulsion de la campagne pour sauver les trains de nuit. Elle a décidé de ne pas revenir à la direction après son congé maternité.

Bernhard Piller a quant à lui remplacé Aline durant son congé maternité. Grâce à sa longue expérience auprès d'ONGs il a rapidement pris ses marques chez actif-traffic. Il s'est essentiellement consacré au test de marchabilité en Suisse alémanique. Il a fait preuve d'un grand engagement et d'un bon esprit d'équipe.

Depuis le 1er novembre, René Huber est responsable de l'administration à 30%. Le sujet de la mobilité durable revêt depuis longtemps une grande importance pour lui. Il a fait partie du comité vélo de la ville de Zürich dans les années 1990 et a organisé des manifestations et s'est occupé des relations publiques. Comme il circule tous les jours à vélo à Zürich, il connaît fort bien l'urgence d'une modification de la politique de mobilité. C'est donc avec plaisir qu'il applique ses convictions pour actif-traffic.

Le secrétariat central à nouveau au complet

Silas Hobi a repris la direction du secrétariat central le 1er mars 2017. Auparavant, il a entre autres travaillé comme chef de programme de la coordination « mobilité durable » mais aussi comme responsable de la mobilité douce auprès de l'Office fédéral de l'énergie. Il se déplace de préférence à vélo et aspire à un air plus pur. Il est persuadé qu'il est possible de couvrir les besoins en mobilité avec moins de transports. Pour lui, le travail d'actif-traffic est une contribution importante pour la protection du climat

et un environnement intact. Silas a mené en 2011 une action „marchauto“ et se réjouit de continuer à mener des campagnes ludiques et spectaculaires pour faire avancer nos idées.

actif-traffic se réjouit d'accueillir ces deux nouvelles personnes ! Avec Daniel Costantino (chef de campagne depuis février 2016), elles complètent l'équipe au secrétariat central.

Le secrétariat romand, quant à lui, n'a pas connu de changements. Thibault Schneeberger et Andréa von Maltitz y assurent ensemble le secrétariat à Genève, à 20% chacun.e.





En réduisant le nombre de places de stationnement, la demande de services de co-voiturage et de véhicules autonomes en sera renforcée d'autant. Mais le point essentiel est le suivant : réduire le nombre de places de stationnement incitera les usagers-ères de la route à passer de la voiture aux transports en commun, au vélo ou à la marche.

En point de mire

Véhicules autonomes et Assemblée générale d'actif-traffic

Voitures autonomes, trafic réellement auto-mobile, de quoi s'agit-il ? La diffusion des véhicules autonomes pourrait devenir une réalité dans 15 à 25 ans. actif-traffic a décidé de s'intéresser de plus près à la question déjà en 2017 (à Genève, dans le cadre de l'Autre Salon le 16 mars), d'en comprendre les enjeux et son implication pour les objectifs d'actif-traffic.

Nous traiterons du sujet par le biais d'un **exposé** et d'une **session questions-réponses**. Suite à cet exposé se tiendra l'**Assemblée générale** (voir agenda). Ordre du jour : approbation du PV, rapport du président, rétrospective 2016, comptes 2016, perspective 2017, budget 2017, élections et remerciements, divers.

Agenda

Me 3 mai 2017, 18h15 – 19h00 Trafic automatisé

Exposé de Thomas Sauter-Servaes, ingénieur, enseignant et directeur d'études « Systèmes de transport » à la HES zurichoise à Winterthur. Salle du Kulturpark à la Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zurich. Merci de vous annoncer auprès de dcostantino@umverkehr.ch

Me 3 mai 2017, 19h15 – 20h30 AG d'actif-traffic (même lieu)

Merci de vous annoncer auprès de info@umverkehr.ch d'ici au 30 avril.

Je 1er juin 2017, 09h00 – 17h00 L'espace public : salon de la ville.

HES de Brugg-Windisch. Les rues et places où marcher, flâner, être dehors et se rencontrer constituent des supports indispensables à la vie de quartier et à la qualité urbaine. La journée aborde les écueils de la planification à la réalisation des espaces publics ainsi que les bonnes pratiques. www.mobilitepietonne.ch

actif-traffic
En avant toute !