

250 PLACES XXL AU PARKING DU MONT-BLANC: PARI GAGNANT



Jean de Toledo aurait sans doute savouré ce moment. Cet entrepreneur genevois visionnaire, dont le nom est forcément associé à celui d'une grande chaîne de pharmacies, a également apporté sa patte à la mobilité genevoise durant plusieurs décennies. Par exemple en créant le parking du Mont-Blanc, vaisseau-amiral du stationnement au centre-ville. Son approche était limpide: en créant des parkings souterrains, on libère de l'espace en surface, ce qui permet de réaliser des zones dédiées aux commerces et aux loisirs. Or que constate-t-on aujourd'hui? D'abord une diminution de 16% du nombre de voitures dans les villes de plus de 100 000 habitants entre 2007 et 2015. Ensuite un fléchissement du commerce dans les rues Basses, délaissées par les clients, concurrence frontalière et situation économique obligent. Et enfin l'essor spectaculaire des deux-roues motorisés à Genève, tout comme celui de la mobilité douce complète ce bouquet de raisons qui amènent aujourd'hui l'un des deux grands opérateurs de parkings urbains du canton à repenser l'offre faite à ses usagers.

L'idée pourrait presque paraître anodine. Elle l'est beaucoup moins qu'on ne le penserait au premier abord: le quatrième niveau du parking du Mont-Blanc, complètement rénové, offre depuis le début de l'année 250 places de stationnement au format «XXL», en l'occurrence d'au moins 3,50 m de largeur. Ceci équivaut à près de 50% de surface de plus qu'une place classique. Pour la société PARKGEST, propriétaire du Parking du Mont-Blanc, cela a une conséquence directe: la suppression de 130 places, soit un peu moins de 10% du total de la capacité du parking, qui en comptait 1530. Corollaire: une place XXL coûte 25% plus cher, soit une augmentation de 80 centimes par heure. L'accès spécifique est réglé directement à l'entrée de l'étage, avec une barrière prévue à cet effet.

Il est vrai que les dimensions des véhicules n'ont aujourd'hui plus grand-chose à voir avec celles de 1972, date de la construction de ce parking. À titre d'exemple, la première génération de VW Golf faisait à peine la taille d'une Polo actuelle. À cela s'ajoute l'avènement de catégories telles que les SUV et les monospaces. Il semblait donc logique d'offrir à ces conducteurs des places redimensionnées. Oui, mais 250 places, ça n'est pas rien quand il s'agit d'assurer un taux d'occupation décent. Thierry d'Autheville, directeur général

de PARKGEST, répond à ce questionnement avec un grand sourire: «c'est un pari gagnant! Notre offre correspond clairement à une attente et l'utilisation des places XXL est en ligne avec nos ambitions. Et pas seulement pour les grands véhicules... En fait, notre profil d'utilisateurs est très éclectique; il va de la mère de famille cherchant de l'espace pour ouvrir largement et sans risques les portières à ses enfants, aux seniors à mobilité plus précaire, en passant par le propriétaire de voiture de sport ou de collection souhaitant protéger au mieux son bien».

L'avenir du stationnement en ville passe-t-il donc par une telle évolution? Sans doute, au moins partiellement. La future construction d'un autre parking souterrain, celui des Clés de Rive, nous dira s'il s'agit d'une tendance de fond. Affaire à suivre.

Henri-Pierre Galletti



M. d'Autheville, directeur général de Parkgest.