

ETUDE D'IMPACT DE PROJETS DE GARAGES COLLECTIFS À GENÈVE

Ph.H. BOVY
Institut des transports et de planification
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
1015 Lausanne, Suisse

1. Problématique et situation légale

Les agglomérations urbaines, tout particulièrement les villes dont la structure urbaine est antérieure à l'apparition de l'automobile, sont confrontées à des problèmes de stationnement qui ne cessent de s'aggraver. Dans leur recherche de solutions adéquates, les pouvoirs publics et le secteur privé se sont engagés, depuis plus de deux décennies déjà, dans une politique de développement et de réalisation de grands garages collectifs visant :

- à satisfaire une partie de la demande de stationnement, notamment aux abords du centre-ville, et
- à améliorer les conditions de transport par une réduction graduelle des possibilités de stationnement sur la voie publique au profit de la circulation générale, des transports en commun, des piétons et parfois même des deux-roues.

Il est toutefois évident qu'une telle politique de réalisation de garages collectifs, aussi pertinente soit elle, connaît des limites. Celles-ci sont essentiellement fixées par la saturation de plus en plus généralisée du réseau de circulation automobile et par les multiples exigences de fonctionnement de la ville.

La justification d'un projet de garage collectif et l'appréciation de ses incidences sur le fonctionnement urbain (urbanisme, transport et environnement) varient considérablement d'un cas à l'autre. En effet, compte tenu de la diversité des situations, un même projet peut apparaître opportun dans un endroit donné et s'avérer néfaste en une autre localisation. Dès lors seule une analyse suffisamment fine et nuancée des projets soumis à l'approbation des Autorités peut permettre d'identifier les éléments d'appréciation nécessaires à la prise de décision.

Sans différer fondamentalement des autres villes européennes, les conditions de circulation et de stationnement à Genève sont néanmoins préoccupantes en raison d'un taux de motorisation très élevé, de fortes densités d'activité dans le centre élargi ainsi que d'un réseau routier urbain dont la capacité est quasiment inextensible (figure 1). Ces éléments ainsi que les enseignements des études d'urbanisme et du plan directeur des transports ont conduit les Autorités à modifier le règlement d'application de la loi sur les constructions. L'article en question stipule notamment que le département peut demander au requérant de produire une étude portant sur les conditions qu'un projet de garage collectif doit satisfaire pour être autorisé (figure 2). L'exigence d'une telle étude, appelée étude d'impact, découle également de la nouvelle loi fédérale sur l'environnement qui exige l'établissement d'un dossier justificatif pour les ouvrages publics ou concessionnés.

2. But du cahier des charges de l'étude d'impact

Si les études d'impact font partie, depuis plus d'une décennie, des procédures d'élaboration et d'approbation des grands projets d'infrastructures dans de nombreux pays, ce type de démarche est nouveau en Suisse où l'on ne dispose que d'une expérience limitée, tout particulièrement en ce qui concerne les projets en milieu urbain.

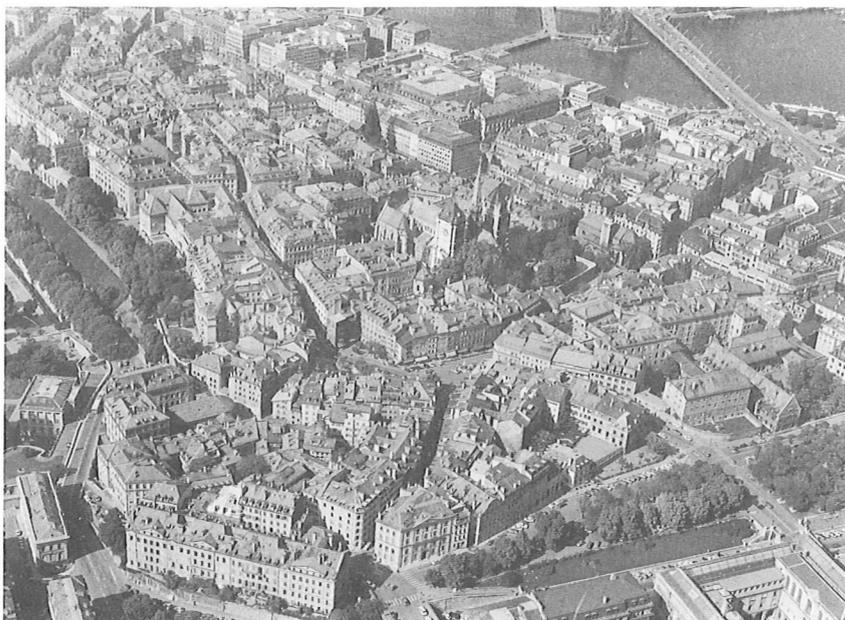


Fig. 1 : Vue aérienne d'une partie du centre de Genève. La densité moyenne de 500 habitants et emplois par hectare est 2.5 fois plus élevée que sur l'ensemble de la ville.

LIBELLE DE L'ARTICLE 45, ALINEA 1

"L'édification de garages collectifs, en élévation ou en excavation, ne peut être autorisée que :

- *si les circonstances le justifient,*
- *si une telle réalisation ne nuit pas au caractère et à l'intérêt du quartier,*
- *si elle est conforme aux exigences du plan des transports, notamment à l'égard des transports publics,*
- *et s'il n'en résulte pas d'inconvénients graves pour le voisinage ou de danger pour la circulation.*

Le département peut demander au requérant de produire une étude portant sur les conditions qui précèdent. Le département peut fixer l'affectation de ces garages et en arrêter les règles d'exploitation."

DOMAINES D'EVALUATION DU CAHIER DES CHARGES

- Justification du programme du garage collectif projeté.
- Impact du projet sur l'urbanisme.
- Impact du projet sur les transports.
- Impact du projet sur l'environnement.

Fig. 2 : Référence légale et domaines d'évaluation pris en compte dans l'étude d'impact de garages collectifs à Genève.

Il importait donc de rendre opérationnelles les intentions du législateur genevois en établissant une procédure d'étude adaptée aux conditions locales et aux moyens statistiques disponibles auprès des différentes administrations concernées.

La procédure d'étude fait l'objet d'un cahier des charges. Il définit la démarche, le champ d'étude à prendre en compte, les analyses à effectuer et les critères d'évaluation à adopter. Outre les aspects liés à la méthodologie et à la technique d'évaluation, le cahier des charges vise à faciliter les travaux que le requérant doit entreprendre. A cette fin, il précise la succession des études à conduire, les hypothèses de travail à arrêter avec l'administration et le type de document à produire. Un autre but essentiel de l'étude d'impact est d'inciter le requérant à examiner toutes les améliorations susceptibles d'être apportées au projet en vue d'en accroître les chances d'acceptation.

Ainsi que l'illustre la figure 3, l'étude d'impact est une étude complémentaire que l'administration peut demander suite à l'octroi de l'autorisation préalable d'un projet de garage collectif. Dans un tel cas un rapport d'étude d'impact doit obligatoirement faire partie du dossier de demande définitive.

En principe, l'étude d'impact n'englobe que des aspects qui ne font pas l'objet des contrôles techniques et administratifs usuels en cas de demande préalable ou définitive. En conséquence, cette étude complémentaire ne constitue qu'une des bases de la décision à prendre au sujet d'une demande définitive d'un projet de garage collectif, l'autre étant fondée sur les conclusions des examens techniques et administratifs usuels.

Le cahier des charges a été conçu pour procéder à l'étude d'impact de garages collectifs publics à usage général d'une capacité supérieure à 300 places. Si les circonstances l'exigent, l'administration peut également demander une telle étude pour des projets de moindre importance. En cas d'application à des garages collectifs à usage spécifique, la démarche préconisée sera susceptible d'être adaptée par l'administration. Il s'agit notamment de cas tels que :

- les garages collectifs faisant partie de grands complexes de transport (aéroport, gare ferroviaire ou routière, etc.) ou ceux destinés en priorité à servir de parking de dissuasion et d'échange avec les transports en commun,
- les garages collectifs desservant des équipements subsidiairement ouverts au public tels que des parkings d'ensembles résidentiels ou d'établissements.

Bien que l'étude d'impact ait une portée générale, elle a ses limites et ne peut répondre à toutes les questions. C'est notamment le cas des répercussions d'un projet de garage collectif sur le marché foncier et sur les activités économiques environnantes. Celles-ci sont en effet très difficiles à appréhender en raison d'informations généralement insuffisantes et surtout parce que les mécanismes urbains sont encore mal connus. Par ailleurs, l'étude d'impact ne porte, par définition, que sur l'examen d'un seul projet à la fois. Elle ne peut donc livrer que des enseignements fragmentaires sur le rôle du projet par rapport à la politique générale des transports.

3. Méthodologie et technique d'évaluation

L'étude d'impact, schématiquement illustrée par la figure 4 comporte la présentation du projet, la procédure d'étude proprement dite, et les conclusions.

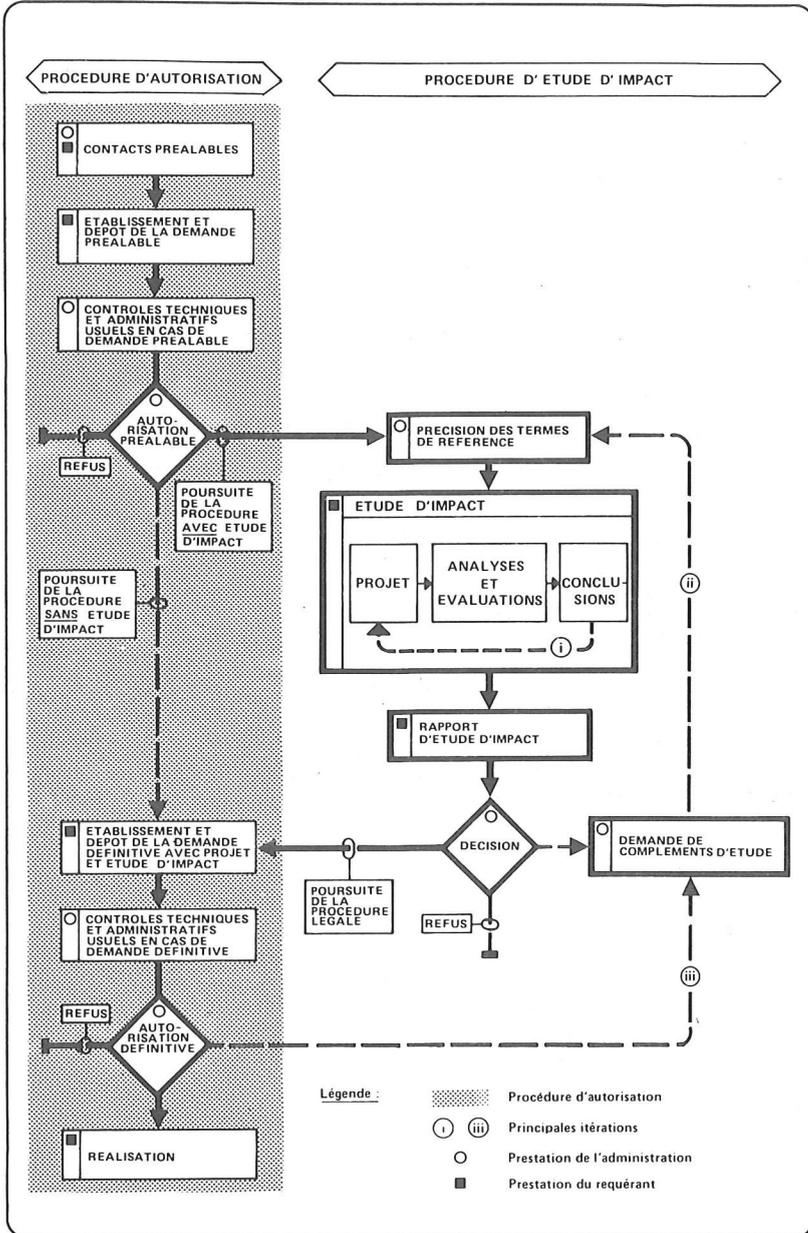


Fig. 3 : Inscription de l'étude d'impact dans la procédure d'autorisation.

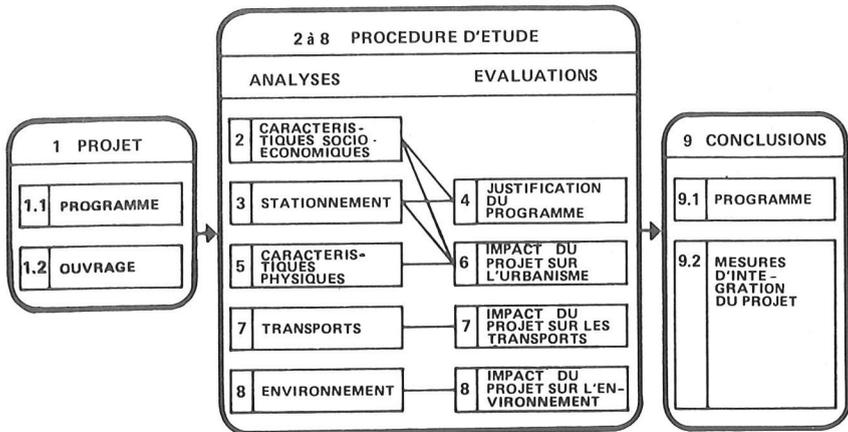


Fig. 4 : Organisation générale de l'étude d'impact.



Fig. 5 : Exemple de périmètre d'étude pour l'analyse des caractéristiques socio-économiques d'un garage collectif. Le périmètre géographique, de 150 à 200 m de rayon à partir du projet, est inscrit dans la trame hectométrique CUB (carré unité de base).

3.1 Démarche

L'étude d'impact débute par la présentation du projet de garage collectif établi par le requérant. Le projet est défini par un programme fixant les principaux éléments fonctionnels et par un ouvrage fixant les caractéristiques physiques et spatiales de la proposition.

La procédure d'étude d'impact proprement dite comporte des domaines d'analyse et des domaines d'évaluation organisés de façon à permettre au requérant de répondre aux deux questions fondamentales suivantes :

- 1) Le garage collectif projeté est-il justifié compte tenu des besoins de la zone environnante ?
- 2) L'impact du garage collectif projeté est-il acceptable du point de vue de l'urbanisme, des transports et de l'environnement ?

Il est évident que l'étude traite non seulement du projet proprement dit mais également de la zone environnante appelée périmètre d'étude ainsi que l'illustre la figure 5. Comme les impacts d'un projet sont multiples et d'importance décroissante en fonction de l'éloignement, des périmètres d'étude appropriés sont fixés de cas en cas avec l'administration.

3.2 Analyses et évaluations

Pour garantir un maximum de clarté dans la démarche il a été indispensable d'opérer une distinction aussi nette que possible entre analyses et évaluations.

Les analyses portent sur des données quantitatives et qualitatives bien définies relatives aux caractéristiques socio-économiques du quartier, au stationnement, aux caractéristiques physiques du quartier, aux transports, et à l'environnement. Ces analyses visent à appréhender les caractéristiques essentielles des différents domaines concernés par l'insertion d'un projet de garage collectif en milieu urbain. De nature factuelle, elles ne doivent en principe pas prêter à contestation.

Les évaluations portent sur la justification du programme, l'impact du projet sur l'urbanisme, les transports et l'environnement. Elles ont un caractère subjectif et font appel à des jugements de valeur qui diffèrent selon les objectifs, les intérêts et les ressources des parties en présence. Dès lors, il est généralement inévitable que les évaluations soient discutées, voire contestées.

Globalement considérées, les analyses sont de nature technique alors que les évaluations peuvent avoir un caractère politique.

3.3 Technique d'évaluation et itérations

La démarche préconisée pour l'évaluation a été voulue aussi simple, pragmatique et transparente que possible afin de permettre aisément de juger :

- l'acceptabilité du projet compte tenu d'un nombre limité de critères facilement identifiables;
- l'efficacité d'éventuelles propositions de modification du programme ou d'amélioration de l'intégration du projet.

L'évaluation s'effectue selon une échelle qualitative comportant cinq niveaux d'appréciation :

- impact souhaitable	+2
- impact favorable	+1
- impact sans gravité	0 (indifférence)
- impact défavorable	-1
- impact très négatif	-2

Elle s'effectue en "bien" (cotations positives) ou en "mal" (cotations négatives) par rapport à un état de référence qui comprend, en plus de l'état existant, les tendances de l'évolution en cours, ainsi que les implications de la politique d'aménagement des pouvoirs publics sur le périmètre d'étude.

L'appréciation globale de l'impact d'un projet de garage collectif prend la forme d'un profil figurant dans une grille d'évaluation comportant, en règle générale, 13 critères regroupés selon les quatre domaines d'évaluation illustrés par la figure 6.

Les profils d'évaluation tombent généralement dans l'une des trois catégories suivantes (figure 7) :

- profil "X" avec prépondérance d'impacts positifs, la ligne brisée est généralement située à droite de la valeur de référence 0; le projet ne provoquant peu ou pas d'impacts négatifs est globalement favorable; il est susceptible d'être accepté;
- profil "Y" avec prépondérance d'impacts négatifs, la ligne brisée est généralement à gauche de la valeur de référence 0; le projet est globalement défavorable et doit en principe être rejeté en l'état;
- profil "Z" avec alternance d'impacts positifs et négatifs, la ligne brisée oscille entre les appréciations extrêmes; le projet ne peut, en principe, être retenu que si des améliorations sensibles portant sur les impacts les plus défavorables sont susceptibles d'être envisagées.

Dans ce dernier cas, relativement fréquent, l'étude d'impact permet d'orienter la recherche des modalités d'amélioration du projet. Les itérations entraînant des modifications substantielles du projet constituent des variantes dont les profils d'évaluation peuvent être directement comparés.

4. Analyses sectorielles

Les analyses portent sur les cinq domaines illustrés par la figure 4. Hormis les caractéristiques physiques du quartier et l'identification des options d'aménagement et de politique des transports, de caractère essentiellement qualitatif, les analyses font appel aux nombreuses sources statistiques disponibles pour fournir, dans toute la mesure du possible, des éléments quantitatifs de référence ou de comparaison.

4.1 Caractéristiques socio-économiques

L'analyse porte sur la situation au moment du dépôt du projet de garage collectif, sur l'évolution enregistrée durant la dernière décennie, et sur les tendances prévisibles dans les années à venir.

L'examen global vise notamment à :

- situer le contenu du périmètre d'étude par rapport aux trois zones caractéristiques de l'agglomération (centre urbain, centre élargi et périphérie);
- définir le caractère dominant du périmètre d'étude. S'agit-il d'une zone d'habitation, d'une zone d'activité ou d'une zone mixte ?

L'analyse socio-économique se fonde sur des informations statistiques répertoriées pour l'ensemble des CUB (Carré unité de base d'un hectare) du périmètre d'étude. Elle porte sur les indicateurs les plus représentatifs et les plus aisément identifiables, à savoir :

- densité d'habitants par hectare,
- densité d'emplois par hectare,
- densité combinée d'habitants et d'emplois par hectare,
- proportion d'habitants par rapport au total des habitants et des emplois par hectare.

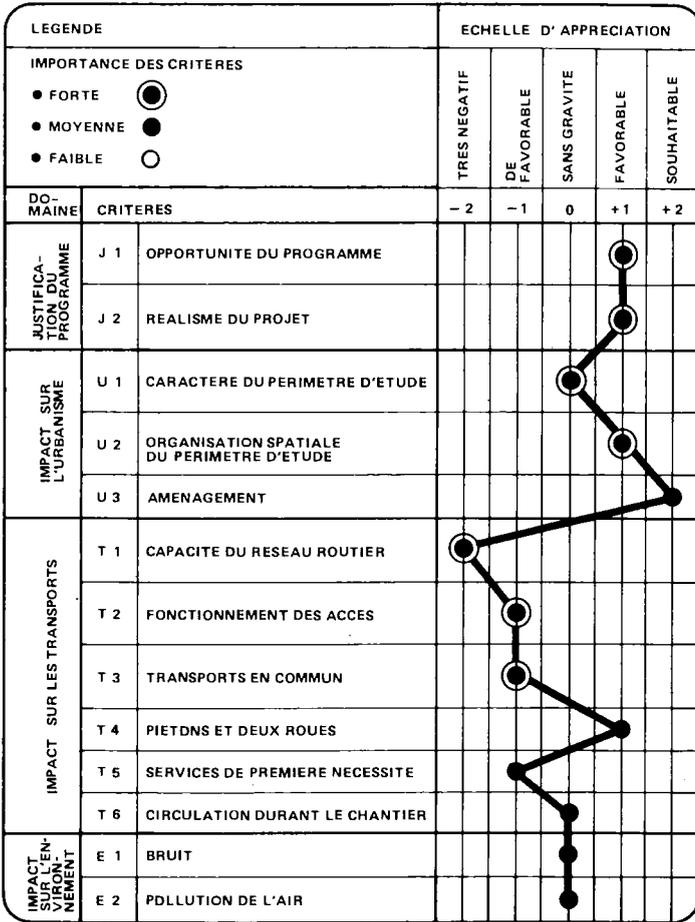


Fig. 6 : Grille d'évaluation illustrant un profil d'évaluation fictif.

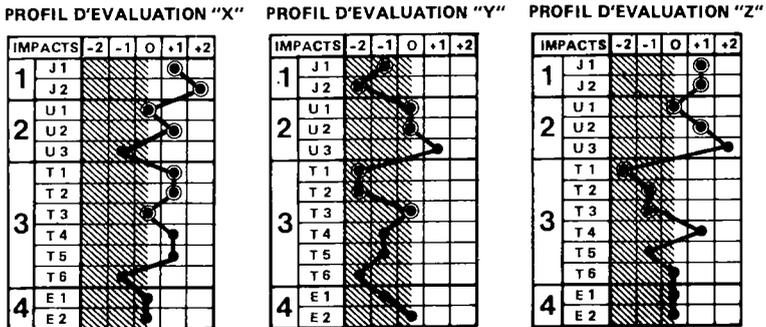


Fig. 7 : Typologie des profils d'évaluation.

Pour déceler les tendances d'évolution, ces indicateurs sont identifiés pour deux états de développement : l'état actuel correspondant aux données les plus récentes et un état de 10 à 15 ans antérieur selon les statistiques disponibles. Cette "radioscopie" dynamique du périmètre d'étude permet d'effectuer des comparaisons particulièrement utiles avec d'autres secteurs urbains. En outre, l'identification de la structure socio-économique interne du périmètre d'étude concerné par l'implantation du garage projeté aide à cerner s'il existe des sous-secteurs ayant des caractéristiques spécifiques dont il y aurait lieu de tenir compte au niveau de l'intégration de l'ouvrage proposé. La détermination des implications de la politique d'aménagement des pouvoirs publics sur l'évolution socio-économique du périmètre d'étude a un caractère moins technique mais constitue néanmoins un aspect important de cette analyse sectorielle.

4.2 Stationnement

Cette analyse a pour but d'appréhender les conditions de stationnement en termes d'offre et de demande potentielle. Elle doit permettre de répondre aux deux questions :

- Quelles sont les conditions de stationnement existant dans le périmètre d'étude "avant" la réalisation du garage collectif projeté ?
- En quoi ces conditions seraient-elles modifiées par le projet ?

L'examen porte sur l'état existant et les tendances mises en évidence par l'étude des caractéristiques socio-économiques. Il prend en compte la politique de stationnement des pouvoirs publics et englobe non seulement les données relatives à la situation existante, mais également celles découlant de projets de construction à l'intérieur du périmètre d'étude autres que le garage collectif considéré.

L'analyse de l'offre de stationnement porte sur six catégories de places de stationnement : places publiques ou privées, de courte ou de longue durée, gratuites ou payantes. La demande de stationnement est estimée pour trois catégories d'utilisateurs : les clients et visiteurs, les résidents et les pendulaires. La figure 8 présente les adéquations privilégiées entre catégories de places de stationnement (l'offre) et les différentes catégories d'utilisateur (la demande).

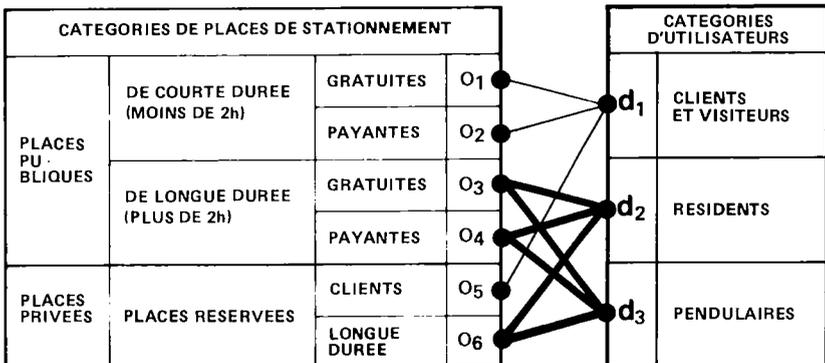


Fig. 8 : Adéquations privilégiées entre catégories de places de stationnement et principales catégories d'utilisateurs.

Dans le cas de l'intégration d'un nouveau garage collectif, la connaissance de l'offre de stationnement désagrégée et les modifications de cette offre constituent une des bases essentielles de l'étude d'impact. Si l'offre de stationnement peut être mesurée de façon relativement fiable, il n'en est pas de même de la demande de stationnement, cela tout particulièrement en milieu urbain où la pénurie d'espace conditionne les comportements. Pour disposer néanmoins d'un indicateur de référence, la demande théorique potentielle est déterminée à partir des besoins des différents types d'activités recensés dans le périmètre d'étude.

Les comparaisons "offre/demande" de stationnement "avant/après" réalisation du garage projeté permettent d'appréhender les ordres de grandeur de la situation relative des différentes catégories d'usagers. Comme en milieu urbain dense, toutes les catégories d'utilisateurs sont en situation de pénurie de stationnement, la comparaison "avant/après" signale essentiellement les catégories d'utilisateurs susceptibles d'être favorisées par le nouvel équipement par rapport à celles pour lesquelles il n'y a aucun changement ou même une régression du taux de couverture ou de satisfaction des besoins. En outre, l'analyse porte sur la comparaison avec les conditions de stationnement dans d'autres quartiers et sur l'adéquation des résultats avec la politique de stationnement des pouvoirs publics.

4.3 Caractéristiques physiques du quartier

Cette analyse traite des équipements et aménagements urbains de plein air (places, parcs, monuments), ainsi que du paysage urbain. Contrairement à d'autres domaines d'analyse, les études à effectuer dans ce domaine ne peuvent être déterminées avec précision, car elles dépendent du caractère architectural, de l'organisation urbanistique du quartier et de ses espaces publics, de l'esthétique et de sa situation dans la ville. Ces études prendront généralement en compte :

- les caractéristiques du projet de garage collectif (exemple : elles seront différentes si le projet est intégré dans un bâtiment ou s'il est sous un espace public);
- le rôle attribué aux environs du projet par les études d'aménagement du canton ou de la commune concernée;
- l'importance du paysage urbain aux environs du projet (exemple : les études seront plus fouillées dans un secteur remarquable par son histoire ou son architecture que dans un quartier moderne).

L'analyse de la situation "avant" réalisation du garage collectif s'effectue essentiellement à partir de relevés des caractéristiques physiques du domaine public, notamment du réseau et des espaces réservés aux piétons (places, squares, parcs, marchés, places de fête, terrasses de cafés, etc.) ainsi que des éléments urbains et ensembles significatifs inventoriés ou classés. Cette analyse permet de comparer les états "avant" et "après" réalisation du projet et d'apprécier les conséquences du projet, tout particulièrement celles qui sont irréversibles.

4.4 Transports

La démarche d'analyse préconisée consiste à superposer le trafic engendré par le garage projeté au trafic général existant. Cette opération permet de comparer le fonctionnement du système de transport dans les deux états :

- "avant" la réalisation du projet de garage collectif,
- "après" la mise en service du garage collectif projeté.

Outre la comparaison des états "avant" et "après", la figure 9 illustre le processus d'itération généralement nécessaire pour tenter d'insérer le trafic supplémentaire dans le système de circulation environnant.

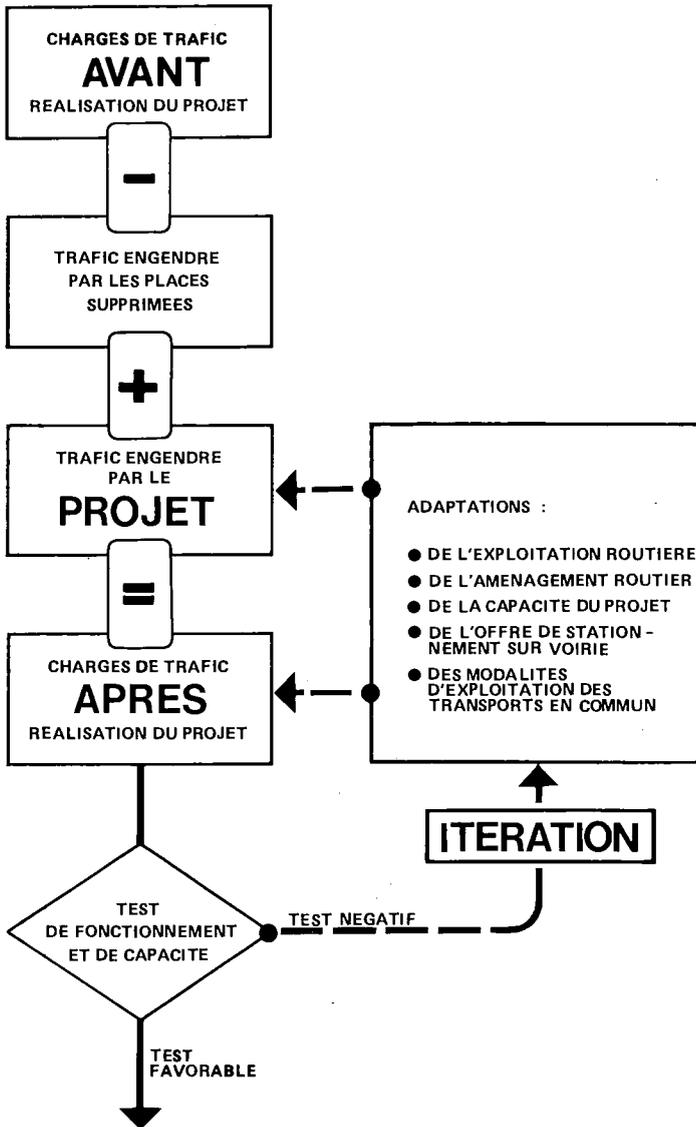


Fig. 9 : Processus d'analyse et d'itération du secteur "transports" de l'étude d'impact.

Une bonne connaissance du fonctionnement du système de transport dans la situation "avant" est indispensable. La détermination de la situation "après" implique une simulation du fonctionnement futur du système de circulation incorporant le garage collectif projeté. Le souci de traiter chaque étude d'impact de façon aussi uniforme que possible implique de recourir à un modèle informatique éprouvé, par exemple le modèle TRANSYT 8 "Traffic Network Study Tool" développé par le Transport Road Research Laboratory (TRRL) du Royaume Uni.

Les étapes d'analyse comportent :

- le diagnostic du système de transport "sans" garage collectif (transports individuels, transports en commun, circulations piétonnes);
- la détermination de l'offre future et de l'évolution des besoins de transport dans le périmètre de l'étude d'impact;
- l'estimation du trafic engendré par les places de stationnement supprimées en surface d'une part et par le garage collectif projeté d'autre part;
- le fonctionnement du système de transport "avec" garage collectif;
- l'adaptation du système de circulation, par itérations successives, de façon à déterminer un état d'équilibre conciliant les impératifs de fonctionnement général des circulations avec ceux du garage collectif projeté;
- et la détermination de l'effet du garage collectif projeté sur l'utilisation des transports en commun.

Les tests de fonctionnement du réseau routier "avant" et "après" réalisation du garage projeté sont effectués pour les périodes de pointe du matin et du soir d'un jour moyen de semaine. Les principaux indicateurs retenus sont la modification des flux de circulation, la modification des taux de saturation des carrefours et des liaisons critiques entre carrefours, ainsi que l'évolution de la longueur des files d'attente et leur effet sur l'exploitation des transports collectifs.

4.5 Environnement

La pollution de l'air et le bruit sont les deux aspects pris en compte. Cette analyse est assumée par le Service cantonal de toxicologie industrielle d'analyse de l'air et de protection contre le bruit.

5. Evaluations sectorielles et globales

Les évaluations sectorielles portent sur les quatre domaines répondant aux exigences du règlement d'application de la loi sur les constructions. Elles servent de base à l'évaluation globale selon la procédure d'établissement du profil d'évaluation définie sous point 3.3 intégrant les quatre domaines et les 13 critères retenus.

5.1 Justification du programme

L'évaluation de la justification du programme intègre les résultats de l'analyse des caractéristiques socio-économiques du quartier et du stationnement et vise à répondre aux deux questions :

- le programme prévu est-il opportun compte tenu des problèmes de stationnement du périmètre d'étude et des options d'aménagement des pouvoirs publics ?
- le programme est-il réaliste compte tenu de la demande et de la répartition géographique des utilisateurs potentiels ?

5.2 Impact sur l'urbanisme

L'évaluation de l'impact sur l'urbanisme est basée sur les résultats de l'analyse des caractéristiques socio-économiques du quartier, du stationnement et des caractéristiques physiques du quartier.

L'impact du projet sur les caractéristiques socio-économiques du quartier se définit en répondant aux questions :

- Comment le projet de garage collectif est-il susceptible de modifier les caractéristiques socio-économiques du périmètre d'étude ?
- L'impact présumé correspond-t-il ou est-il contraire à l'évolution en cours et aux options d'aménagement des pouvoirs publics ?

L'impact du projet sur l'organisation spatiale se définit en répondant aux questions :

- Comment le projet de garage collectif est-il susceptible de modifier l'organisation spatiale du périmètre d'étude ?
- Ces modifications correspondent-elles ou sont-elles contraires à l'évolution en cours et aux options d'urbanisme des pouvoirs publics ?

L'impact du projet sur les caractéristiques physiques du quartier se définit en répondant aux questions :

- Quelles modifications essentielles le projet est-il susceptible d'apporter aux aménagements urbains de plein air et au paysage urbain du secteur considéré ?
- Ces modifications sont-elles en harmonie ou sont-elles contraires aux concepts d'aménagement des pouvoirs publics ?

5.3 Impact sur les transports

L'évaluation de l'impact sur les transports est structurée de façon à pouvoir répondre aux questions suivantes :

- L'intégration du garage collectif projeté dans le système de circulation, est-elle compatible avec la capacité et le niveau de service du réseau routier environnant ?
- Les dispositions d'aménagement et d'exploitation des entrées et sorties du garage collectif projeté sont-elles suffisantes pour assurer un fonctionnement adéquat des circulations aux abords immédiats du projet ?
- Les conséquences de la mise en service du garage collectif sur le fonctionnement des transports en commun et leurs usagers sont-elles compatibles avec les objectifs du plan directeur des transports ?
- Dans quelle mesure les dispositions d'aménagement et d'exploitation modifient-elles les conditions de déplacement des piétons et des deux-roues ?
- L'accessibilité et l'efficacité des services de première nécessité peuvent elles être garanties suite à la réalisation du garage collectif projeté ?
- Les dispositions d'organisation du chantier de construction du garage collectif projeté sont-elles compatibles avec les contraintes de fonctionnement des transports et de maintien de la desserte du quartier environnant ?

5.4 Impact sur l'environnement

Pour les deux aspects, bruit et pollution de l'air il s'agit d'apprécier si l'impact du garage collectif est préjudiciable et respectivement tolérable pour les habitants et autres usagers du quartier.

6. Conclusions

6.1 Résultats de l'étude d'impact

Se fondant sur les analyses et évaluations par domaines et critères, le requérant est en mesure de conclure l'étude d'impact en établissant :

- des plans comparatifs des situations "avant" et "après" réalisation du garage collectif projeté;
- une synthèse des propositions relatives au programme préconisé et aux mesures d'intégration du projet;
- une évaluation globale du projet, le cas échéant, du projet modifié suite à l'étude d'impact comprenant un profil figurant dans une grille d'évaluation (illustré par la figure 6) accompagné d'un commentaire explicatif écrit.

Comme l'indique le schéma d'inscription de l'étude d'impact dans la procédure d'autorisation (figure 3), les résultats de l'étude d'impact doivent permettre la prise d'une décision de la part de l'administration. Cette décision peut s'avérer défavorable et signifier le refus du dossier. En cas d'appréciation mitigée de l'étude d'impact sur un ou plusieurs aspects, une demande de complément d'étude peut être signifiée. Dans le cas où l'étude d'impact s'avère positive, la procédure légale peut être poursuivie par l'établissement et le dépôt de la demande d'autorisation définitive.

6.2 Transférabilité de la démarche

L'acuité des problèmes d'urbanisme et de transport rencontrés en agglomération genevoise, notamment ceux posés par les sollicitations souvent extrêmes du réseau de circulation, a conduit à formuler un cahier des charges relativement exhaustif pour l'étude d'impact des garages collectifs. La démarche préconisée dans le cas de Genève est-elle transférable ? Peut-elle être simplifiée ?

La démarche est-elle transférable ? Les quatre domaines d'évaluation : justification du projet, impact sur l'urbanisme, impact sur les transports et impacts sur l'environnement, s'adressent aux principales questions soulevées lors de l'examen de la plupart des projets de garages collectifs. Dans la mesure où les préoccupations d'insertion physique et de fonctionnement de ce type d'équipement sont essentiellement de même nature, sinon de même gravité, quelle que soit la taille des villes, la démarche d'étude d'impact peut être considérée comme transférable dans son principe. Sous réserve de nuances d'application, la finalité de cette étude reste la même, à savoir de répondre, avec le plus de clarté possible, à la question fondamentale de la compatibilité du projet avec les objectifs d'urbanisme et d'organisation des transports fixés par les pouvoirs publics.

La démarche peut-elle être simplifiée ? Il convient de rappeler que la démarche d'analyse et d'évaluation préconisée, essentiellement fondée sur une comparaison des états "avant" et "après" réalisation du projet, ne fixe que la structure générale de l'étude d'impact. Les modalités d'exécution de l'étude, notamment l'éventail des aspects à prendre en compte et le niveau de précision des analyses, doivent être adaptés de cas en cas en fonction des conditions locales d'aménagement et de transport ainsi que des ressources statistiques disponibles. Selon les objectifs visés, une démarche simplifiée, limitée à un nombre réduit de critères d'évaluation pourra s'avérer parfaitement suffisante.

Référence

OCDE, Gérer les transports - gestion des systèmes de transport pour améliorer l'environnement, Etude de cas sur Genève par J. Krahenbuhl, Directeurat de l'Environnement, Paris 1977.