

Résolution 752

demandant au Conseil d'Etat de compléter le plan d'action du stationnement 2013-2019

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- Le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'action du stationnement 2013-2019 (RD 994),

demande formellement que le plan d'action du stationnement 2013-2019 soit complété avec les points suivants :

- **Action 1A : adapter les règles d'attribution du macaron**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les conditions d'attribution des macarons aux entreprises ne seront en l'état pas concernées par d'éventuelles adaptations »
- **Action 1B : adapter le prix du macaron**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les prix des macarons pour les entreprises ne seront en l'état pas concernés par d'éventuelles adaptations »
- **Action 2A : connaître les places privées vacantes**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « la fourniture d'informations par les propriétaires privés ne peut se faire que de manière volontaire et ne peut en aucun cas être exigée. La même nature facultative prévaudra, le cas échéant, concernant tant la mise à la location des places de stationnement que leur publicité via une éventuelle "bourse" »
 - Dans la phrase « S'agissant des logements HMB (habitations à bon marché), les parkings en sous-sol destinés aux locataires sont largement surdimensionnés », le terme « surdimensionnés » est remplacé par « sous-utilisés »
- **Action 2B : explorer l'idée d'un fonds de compensation**
 - Ce titre est remplacé par : « **Action 2B : Explorer l'idée de créer un fonds en cas de non-construction de places** »
 - Le contenu de cette action est remplacé par :
 - « Cadre légal :
 - Règlement relatif au stationnement sur fonds privés L5 05.10

- Règlement d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR) et son article 7B relatif à l'application de la gestion de la compensation.

1- Pour les promoteurs privés : s'affranchir de la construction de places :

En cas de suppression de places sur domaine public (en lien avec la création d'un accès à une parcelle par exemple).

2- Pour le secteur public : permettre de maintenir globalement le niveau d'offre de places de stationnement sur domaine public. Dans le cadre de l'aménagement d'espace public, de projets en faveur des transports publics, de la mobilité douce... Il permettrait de compenser la suppression de places via l'alimentation de ce fonds.

Ce fonds permettrait par exemple de :

- Différer la construction de places,
- Relocaliser le lieu de réalisation de ces places,
- Construire un parking disposant d'un seuil critique minimum assurant la constructibilité et la rentabilité de l'ouvrage.

Il serait financé pour le secteur public et privé par un pourcentage (à définir) du coût d'une place de stationnement non réalisée.

L'action 2B a donc pour but d'explorer les conditions de la mise en œuvre de ce fonds.

Programme :

- Evaluation des ressources potentielles (en première approche) : 2014
- Evaluation de la faisabilité (en première approche) : mi-2014
- Synthèse des résultats et orientations : 2015
- Approfondissement selon résultats à partir de 2016 »

– **Action 2C : définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier**

– Ce titre est remplacé par : « **Action 2C : Définir une stratégie en matière de stationnement par type d'utilisateur en fonction du type de quartier** »

– Le contenu de cette action est remplacé par :

« En complément du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP), l'action 2C a vocation de régler un certain nombre de cas en fonction de la localisation géographique des quartiers et des usagers de ces quartiers.

En préambule, il faut souligner que le fait de disposer d'une voiture n'implique pas nécessairement qu'elle soit utilisée à l'heure de pointe. Des comportements "éco mobile" sont tout à fait compatibles avec le fait d'être propriétaire d'un véhicule. Cependant la garantie d'avoir une place de stationnement sur son lieu de travail est un facteur d'encouragement à l'usage de la voiture comme mode de déplacement.

Le développement des grands projets ou les réflexions en matière de stationnement amènent à réinterroger, voire à détailler certains point du RSFP pour en préciser son application dans certaines situations :

- quand on parle d'"écoquartiers" ou de "quartiers durables",
- quand des possibilités de mutualisation existent,
- quand un nouveau programme de constructions s'implante dans un quartier où le réseau routier est déjà saturé.

L'action 2C est donc destinée à accompagner le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP). Celui-ci donne en effet des ratios de places de stationnement à construire en fonction de zones géographiques larges, dans lesquelles se trouvent des quartiers d'habitat et d'activités industrielles ou commerciales pouvant être hétérogènes.

Cette action vise ainsi à répondre à des différences de contexte, existantes ou à venir, comme par exemple :

- une desserte en transport public qui s'est développée,
- un choix de la part du constructeur à consacrer plus d'emprise aux espaces verts qu'au stationnement,
- une volonté du promoteur à réaliser un programme offrant moins de places que mentionné dans le règlement en raison d'une anticipation d'une faible demande en stationnement,
- ou encore dans le cas de zones d'activités prêtes à s'organiser en "plan de mobilité de site".

Les cas identifiés et les retours d'expériences réussies lors de la mise en œuvre de grands projets permettront de mettre en exergue les évolutions réglementaires souhaitables.

Programme

- Evaluer la possibilité dans certains quartiers d'habitation de réduire le nombre de places de stationnement sur la base du volontariat en indiquant parallèlement les mesures d'accompagnement à mettre en place pour assurer le bon fonctionnement du quartier.

- Tenir compte des possibilités de mutualisation des places de stationnement et de la mise en œuvre de “plans de mobilité de site” à l’échelle d’un quartier concerné.

Préciser les besoins et les possibilités en stationnement pour les pendulaires (employés) en tenant compte de la capacité des réseaux routiers en présence, de l’activité des entreprises et de l’accès aux transports publics.

La capacité des réseaux et l’offre en stationnement sont intimement liées. En effet, plus les flux de véhicules sont importants, plus les besoins en stationnement seront grands et inversement, les possibilités de stationnement vont encourager le recours à la voiture et par là même générer des flux de circulation.

Une distinction est cependant à faire entre les “employés” et les “visiteurs” ou “clients”. En effet, si les premiers sont captifs de déplacements aux heures de pointe, les seconds peuvent être amenés à utiliser le réseau de voirie tout au long de la journée. En conséquence, si l’offre en places de stationnement à destination peut être adaptée en fonction des conditions de circulation que rencontreront les employés sur leur trajet, celle des visiteurs est moins interdépendante puisqu’ils contribuent dans une moindre mesure à la saturation des réseaux de voirie aux heures de pointe.

Ainsi sur la base d’une analyse de l’adéquation entre l’offre et la demande de stationnement, il s’agit d’envisager de modifier le nombre de places de stationnement sous couvert d’une utilisation multiple des places : jour/nuit, habitants/visiteurs/employés.

Apporter des solutions différentes aux entreprises souhaitant mettre en œuvre des “plans de mobilité de site” : parkings commun au cœur de site, navettes irriguant la zone d’activité, implantation de stations “d’autopartage”, places de parking dédiées aux covoitureurs...

Valoriser une démarche de travail visant à proposer une offre cohérente et coordonnée à l’échelle des quartiers.

- Tenir compte des installations commerciales à forte fréquentation.

Veiller à la mise en cohérence des différents documents de planification cantonaux pour tenir compte des équipements spécifiques. »

- **Action 4C : élargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « Des mesures visant à offrir des facilités aux pendulaires qui adoptent l'autopartage / le covoiturage, ainsi qu'aux entités qui feraient la promotion de ce genre de prestations, seront étudiées »
- **Action 5A : mieux utiliser l'offre de stationnement actuelle**
 - Ce titre est remplacé par : « **Action 5A : mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuelle** »
 - Ajout de deux paragraphes :
 - « Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer rapidement des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits, sans péjorer le développement de capacité de stationnement deux-roues non motorisés
 - Envisager la légalisation des pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.) »
- **Action 5B : proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter. Restent réservés les cas de piétonisation d'un secteur »
- **Action 5C : tester une limitation de la durée de stationnement en surface**

Cette action est supprimée
- **Action 5D : contrôler le stationnement 2RM illicite en surface**
 - Cette action devient 5C au lieu de 5D, du fait de la suppression de l'action 5C. Le titre est modifié comme suit : « **Action 5C : contrôler le stationnement illicite de tous les véhicules deux-roues** »
 - La phrase « Mais son contrôle doit être mieux défini, notamment dans le contrat de prestations passé entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en ville de Genève » est complétée par : « et en partenariat avec les communes qui ne délèguent pas le contrôle du stationnement à la Fondation des parkings ».