

Date de dépôt: 29 mai 2007

- a) **P 1614-A** **Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition : Halte à la suppression du stationnement**

- b) **M 1763** **Proposition de motion de M^{mes} et MM. Elisabeth Chatelain, Hugo Zbinden, Alain Meylan, Ivan Slatkine, Daniel Zaugg, Virginie Keller Lopez, Françoise Schenk-Gottret, Emilie Flamand, Michel Ducret, Jean-Marc Odier, François Gillet, Véronique Schmied, Eric Ischi, André Reymond et Roger Golay invitant le Conseil d'Etat à présenter au Grand Conseil un plan directeur du réseau routier ainsi qu'un plan directeur de stationnement dans le canton de Genève**

Rapport de M^{me} Elisabeth Chatelain

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

La Commission des transports du Grand Conseil a traité lors de cinq séances tenues du 27 mars au 8 mai 2007, sous la présidence de M. Hugo Zbinden, la pétition 1614 déposée le 21 février 2007.

M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du Département du territoire (DT), M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint en charge de la mobilité au DT, M. Yves Delacrétaz, directeur de l'Office cantonal de la mobilité (OCM) et M. Chris Monney, juriste à l'OCM, ont pris part aux travaux de la commission.

Les procès-verbaux des séances ont été tenus par M^{me} Caroline Martinuzzi.

Que tous soient remerciés pour leur aide à nos travaux.

I. Audition des MM. Olivier Balissat, secrétaire général de l'association Feu Vert, Christian Buonomo, président de Feu Vert, et Victor De Oliveira, du Touring Club Suisse, membre de Feu Vert.

Les auditionnés exposent que :

- les associations qu'ils représentent sont les initiatrices de la pétition signée par 13 951 personnes. Etant donné l'objectif de l'association Feu Vert de se préoccuper des problèmes de circulation et suite à de nombreuses plaintes des habitants et des commerçants concernant la suppression des places de parking et des contrôles très contraignants, il leur a semblé adéquat de faire signer une pétition pour alerter les autorités ;
- l'article 160 b de la Constitution genevoise indique à son alinéa 3 lettre c) que « le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers », ce qu'ils considèrent ne pas être le cas actuellement ;
- toute politique des transports doit reposer sur les trois piliers suivants : plan directeur des transports publics, plan directeur des routes et plan directeur du stationnement. Il est regretté que les deux derniers ne soient pas disponibles. Personne ne peut nier la problématique du stationnement à Genève et que la population en est très préoccupée ;
- la gestion du stationnement sans vision globale ne peut pas satisfaire les usagers et ils considèrent que les commerçants souffrent de la concurrence des centres commerciaux périphériques car ceux-ci disposent de places de parking ;
- plusieurs projets prévoient de supprimer 500 places de parking ;
- près de 2500 places ont été supprimées en Ville depuis 1990.

Aux questions des commissaires, ils répondent que :

- La même pétition a été déposée en Ville de Genève.
- La philosophie de Feu Vert est la liberté du choix du mode de transport et que cela n'est pas contradictoire avec le souhait de l'amélioration de la circulation.
- Le problème de la sous-location des places dans les parkings d'immeuble au profit de pendulaires leur est inconnu.
- Ils ne possèdent pas de chiffres relatifs aux places de parking privées dans le centre.

- La demande d'un plan directeur du stationnement ne figure pas dans les invites de la pétition car le périmètre concerné est le centre-ville.
- Le terme « racket » utilisé dans le texte de la pétition est utilisé dans un sens imagé et que la loi peut être appliquée de manière plus ou moins tatillonne. Ils considèrent que les autorités tirent profit de la suppression des places de stationnement.
- Le réchauffement climatique doit être pris en considération mais tout véhicule doit pouvoir stationner.
- Concernant les deux-roues, ils n'ont pas l'impression que la Ville souhaite leur offrir davantage de places ; l'exemple de la place Longemalle est évoqué qui voit des places deux-roues supprimées.
- En terme de financement de parking, il est annoncé que certains privés sont prêts à créer des parkings (par exemple: parking sous-lacustre). Les parkings sont certes coûteux mais ils deviennent rentables sur la durée.
- Le moratoire n'empêche pas la suppression de places de parking mais demande que l'offre initiale soit maintenue ; des places supprimées sur des axes principaux pourraient être compensées dans des rues adjacentes.
- Au rappel du nombre de places de livraison, taxis, handicapés et deux-roues installées sur les places de stationnement effectivement supprimées, ils ne souhaitent pas entrer dans une bataille de chiffres.

II. Audition de MM. de Gorski, Brachard et Bonzon, de la Fédération économique du centre-ville.

Les auditionnés exposent que :

- Le fait de supprimer des places revient à faire baisser l'attractivité du centre-ville.
- Les contrôles effectués, notamment à la Corratierie, sont qualifiés de répressifs car lorsqu'ils font des achats volumineux les gens souhaitent venir le plus près possible en voiture.
- Le canton doit répondre aux besoins de la population en matière de stationnement (art. 160b de la CST).
- Il n'est pas imaginable d'interdire le centre-ville aux voitures mais il est compréhensible de limiter le stationnement dans le temps.
- Les centres commerciaux de périphérie se développent au détriment du centre.

Un des auditionnés amène une position parfois un peu différente, notamment lorsqu'il expose que :

- Le problème de circulation n'est pas l'unique aspect négatif et le coût des loyers qui augmente explique également la fermeture des petits commerces.
- Il faudrait développer la diversité et l'animation au centre-ville pour y accueillir plus de monde, le vrai problème n'est finalement peut-être pas la voiture.

Aux questions des commissaires, ils répondent que :

- Le financement du city manager est en bonne voie. (voir article sur le city manager de Neuchâtel sous <http://www.lecourrier.ch/index.php?name=NewsPaper&file=article&sid=436567>)
- Il est illusoire de laisser circuler les voitures le dimanche alors que c'est interdit en semaine. Toutefois, le passage crée la sécurité.
- La fédération est entendue par les services de la Ville concernant les projets de réaménagements.

III. Audition de M. Prina, du service de la mobilité de la Ville de Genève.

L'auditionné expose que :

- Il y a eu des places supprimées en raison d'aménagements suivis de la création de places deux-roues et de places de livraison.
- Le nombre de véhicules deux-roues a augmenté de 100%, il faut donc organiser leur stationnement et leur ajouter des places spécifiques.
- Au niveau du bilan du nombre de places de stationnement, il faut constater une diminution du nombre de places gratuites pour les voitures sur le domaine public. Il ne faut pas oublier que des ouvrages ont été construits (parkings Prieuré, Tuileries, Cygnes, etc.) et qu'ils ne sont pas pris en compte dans le cadre de la pétition. Les places pour les deux-roues qui ont remplacé des places automobiles répondent à l'évolution de la mobilité.
- L'introduction du macaron et la durée limitée du stationnement a permis un taux de rotation plus élevé qu'auparavant, ce qui est positif pour les commerces.
- La Ville a des projets (Longemalle, place de Chantepoulet) qui réduiront de 200 le nombre de places de parking. Mais la Ville a également proposé de construire le parking de Pré-l'Evêque afin de répondre au manque de stationnement dans ce secteur plus difficile.

- Il insiste sur le fait que la politique suivie par la ville de Genève n'a pas pour objectif de supprimer des places de stationnement mais d'améliorer la qualité des déplacements.

Aux questions des commissaires, il répond que :

- La ville n'oppose pas une vision globale, comme un plan directeur du stationnement, à une vision sectorisée car il y a toujours des secteurs qui méritent plus d'attention.
- La Ville (CA et CM) se sont mis d'accord pour être favorables aux parkings habitants. Le conseil municipal a souhaité une réflexion sur le stationnement pour limiter l'accessibilité au centre en voiture et pour favoriser la mobilité douce. Il relève que l'espace public n'est pas extensible.

Informations données par l'OCM :

Comme la pétition cite le moratoire de la Ville de Zurich, les précisions suivantes sont apportées par le département:

- Le moratoire a été instauré à Zurich après la fin de la mise en place des zones 30.
- Le centre-ville de Zurich possède environ 10 000 places sur la voirie, zones bleues incluses, alors que Genève compte 33 000 places accessibles au public sans les places privées.

Dans le cadre de la suite de ses travaux, la commission entend l'OCM qui lui présente l'enquête sur les « Déplacements aux frontières entre 2002 et 2005 », à trouver sous : http://etat.geneve.ch/dt/site/mobilite/master-content.jsp?componentId=kmelia172&pubId=7278&valueId_actualites=13

En résumé, sur la base de l'analyse de 20 000 questionnaires faite entre septembre et octobre 2005, il ressort que 492 000 véhicules ont été recensés par jour en 2005 dans les deux sens.

En ce qui concerne le stationnement, 63% des automobilistes possèdent un stationnement privé aux abords de leur travail, 16% stationnent dans la rue, 2% dans les P+R et 3% dans les P+R sauvages. Lorsque l'automobiliste sait qu'un stationnement lui est réservé à destination, les transports publics jouent un moindre rôle dans sa réflexion. De plus, les 64% ne paient pas leur place de stationnement.

M. Delacrétaz, directeur de l'OCM, communique les dernières données connues sur l'évolution du nombre de places de stationnement entre 1985 et

2006. (note en annexe). Cela permet de constater que le nombre de places de stationnement en parking payant a augmenté de 16% (hors P+R), contrebalançant ainsi la perte de 14% de places gratuites. De plus, on peut constater la forte création de places pour deux-roues et de places de livraison. L'augmentation totale de places est alors de 14% mais il peut être considéré comme injuste de compter une place deux-roues comme une place pour voiture. Ainsi, si l'on compte cinq places deux-roues comme étant une place pour voiture, le nombre de places totales est tout de même en légère augmentation, soit de 2%.

Pour étudier la faisabilité d'un inventaire des places de stationnement privées, l'OCM a fait une analyse opérationnelle et juridique et nous propose ses conclusions :

2 méthodes sont envisagées :

- 1) l'envoi d'un questionnaire à chaque propriétaire et à chaque régie (environ 10 000 questionnaires) ;
- 2) le relevé sur le terrain et enquête complémentaire auprès des propriétaires. Cette méthode pourrait nécessiter la création d'une base légale sous forme de loi ou de règlement, pour pouvoir entrer dans le domaine privé. Il serait également possible de travailler avec l'Office de la statistique dont les travaux sont garantis des données et de leur confidentialité.
- Le coût est estimé à 200 000 F qui serait intégré aux études faites régulièrement à l'OCM.

Travaux de la commission

D'une façon générale, le mécontentement des signataires est entendu mais les invites de la pétition ne sont pas considérées comme apportant des solutions satisfaisantes. Il n'est pas possible de multiplier les places de parking en ville. Il est relevé également que le macaron ne représente pas une location du domaine public mais qu'il s'agit d'une dérogation de durée de stationnement qui est accordée. Le principe étant d'éviter que les pendulaires viennent trop nombreux au centre.

Certains termes de la pétition sont jugés disproportionnés ou inappropriés (chicanier, racket).

Il n'est pas partagé par tous que ce soit le manque de places de parking qui entrave la bonne marche des commerces du centre.

Il est relevé d'une manière générale le besoin en chiffres concernant le stationnement. La commission constate qu'un plan directeur du

stationnement permettrait d'avoir une vision globale de la problématique et accepte de rédiger une motion de commission pour faire cette demande au Conseil d'Etat.

La discussion porte alors sur les moyens techniques et juridiques pour mettre en œuvre ce plan ainsi que de savoir s'il faut y inclure ou non les places privées. De plus, une partie de la commission souhaite qu'un moratoire sur les nouvelles suppressions de places de stationnement soit instauré, ce qui suscite des divergences.

Il ressort de ces discussions que la commission souhaite l'instrument le plus complet possible qui prenne en compte la problématique du stationnement dans les zones urbanisées du canton et pas seulement en ville. Ce document pourrait être fait en plusieurs temps, en commençant par l'inventaire des places sur le domaine public, les places dans les parkings ouverts au public pour ensuite compléter par les places privées, qui sont plus difficiles à répertorier.

La motion rédigée par un commissaire libéral permet, après amendements, de définir une unanimité dans la demande faite au Conseil d'Etat.

La commission tient à rappeler que la problématique des deux-roues, même si elle n'est pas concernée directement par la pétition, doit faire partie de la réflexion globale sur la mobilité et le stationnement dans notre canton.

Votes

La commission accepte à l'unanimité le dépôt de la pétition 1614 sur le bureau du Grand Conseil pour information et vous demande de faire de même.

La commission, à l'unanimité, vous recommande d'accepter d'envoyer au Conseil d'Etat la proposition de motion qu'elle a rédigée.

Pétition (1614)

Halte à la suppression du stationnement

Mesdames et
Messieurs les députés,

- 2469 places de stationnement supprimées au centre-ville depuis 1990, dont 1132 depuis l'an 2000.
- 500 autres places de stationnement seront supprimées prochainement selon les projets en cours.
- La suppression des places de stationnement engendre une augmentation du stationnement illicite.
- Les autorités rackettent les automobilistes (plus de 20 millions par an).

L'association Feu Vert s'inquiète de la suppression des places de stationnement, notamment en Ville de Genève, et lance une pétition destinée à sensibiliser les autorités à cette problématique. A cet effet, les signataires de la présente pétition, habitants, travailleurs ou visiteurs de Genève, suisses ou étrangers, demandent au Grand Conseil de la République et canton de Genève, ainsi qu'au Conseil municipal de la Ville de Genève, de :

- Mettre fin à la suppression des places de stationnement à Genève en décrétant un moratoire comme cela s'est fait à Zurich.
- Restituer les places supprimées au centre-ville depuis 2000.
- Cesser de harceler les automobilistes avec des contrôles chicaniers.

N.B. : 13 951 signatures
Association Feu Vert
M. Olivier Ballissat
Secrétaire
Case postale 5014
1211 Genève 11

Secrétariat du Grand Conseil**M 1763**

*Proposition présentée par la Commission des transports:
M^{m^{es}} et MM. Elisabeth Chatelain, Hugo Zbinden, Alain
Meylan, Ivan Slatkine, Daniel Zaugg, Virginie Keller Lopez,
Françoise Schenk-Gottret, Emilie Flamand, Jacques
Jeannerat, Jean-Marc Odier, François Gillet, Véronique
Schmied, Eric Ischi, André Reymond et Roger Golay*

Date de dépôt: 29 mai 2007

Proposition de motion

invitant le Conseil d'Etat à présenter au Grand Conseil un plan directeur du réseau routier ainsi qu'un plan directeur de stationnement dans le canton de Genève

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

- que toute politique cohérente relative à la mobilité doit se baser sur trois piliers que sont le plan directeur des transports publics, le plan directeur du stationnement et enfin le plan directeur du réseau routier ;
- que seul le plan directeur des transports publics est actuellement en vigueur dans notre canton ;
- les pétitions à répétition relatives aux problèmes concernant le stationnement tant en Ville de Genève que dans les autres communes du canton (P 1614, P 1610, P 1566) ;
- que le Conseil d'Etat n'a, à ce jour, que traité la problématique des P+R dans le cadre du stationnement, c'est-à-dire que le Conseil d'Etat n'a intégré que le motif pendulaire et encore partiellement ;
- l'absence d'une vision globale cohérente relative au développement et à l'utilisation des routes dans notre canton ;

- la hausse constante des problèmes de mobilité dans notre canton, problèmes qui ne pourront en aucun cas être résolus par le seul plan directeur des transports publics,

invite le Conseil d'Etat à

considérer urgente la rédaction d'un plan directeur du réseau routier conformément à l'article 2 de la loi sur les routes (L 1 10), tout comme la réalisation d'un plan directeur du stationnement dans le canton de Genève et de les présenter dans les plus brefs délais à notre Grand Conseil.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

Cette motion proposée par l'ensemble de la Commission des transports est liée à la pétition 1614 déposée récemment au Grand Conseil comme plusieurs autres du même style déposées régulièrement.

La problématique du stationnement est considérée par tous comme réelle mais les moyens préconisés par les différents milieux s'occupant de mobilité sont souvent en opposition. L'interprétation des chiffres peut notamment susciter des débats très vifs.

La commission a donc considéré comme primordial de pouvoir se baser sur un plan directeur du stationnement afin de pouvoir envisager des solutions dans un esprit plus constructif et avec une base chiffrée commune.

De plus, bien que promis par le Conseil d'Etat pour un avenir très proche, la commission a souhaité demander dans le cadre de cette motion, outre un plan directeur du stationnement, également un plan directeur du réseau routier. Celui-ci est prévu par la loi sur les routes (L 1 10).

La commission a en effet souhaité de cette façon montrer qu'elle tient à ce que la politique des transports repose sur trois piliers qui sont les plans directeurs des transports publics, du stationnement et du réseau routier.

La commission vous demande donc, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de réserver un bon accueil à cette motion et de la renvoyer au Conseil d'Etat.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département du territoire
Office cantonal de la mobilité

NOTE INTERNE

De : Gérard Widmer
A: Yves Delacrétaz
Date: 13 avril 2007
Objet : **évolution du stationnement au centre-ville depuis 1985**
Copie :

Objet de la note

Une publication OCM¹ analysait l'évolution du stationnement sur voie publique de 1985 à 2004.

La présente note met à jour les données sur voie publique jusqu'en 2006 et intègre également les places deux-roues, les places livraisons et les places des parkings à usage public payants (ainsi que les parkings habitants). L'objectif est de représenter l'offre de stationnement à disposition des visiteurs, habitants et travailleurs.

Méthodologie

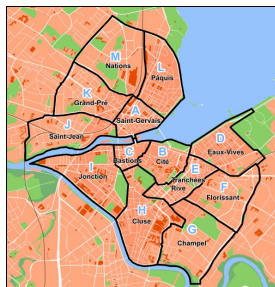
Le périmètre considéré est celui du centre-ville, soit les zones macarons A à M. C'est le seul découpage permettant une comparaison jusqu'en 1985.

Les données sont géoréférencées depuis 2000. Avant cette date, relevé papier. Pour les cas 2 roues, il est compté 1 utilisateur par place (pas de division de la surface par 5 → 1 place voiture = 5 places 2 roues).

Pour être vraiment complet, il faudrait distinguer les places réservées aux abonnements dans les parkings publics, ce qui n'est pas possible en l'état actuel.

Il faudrait également tenir compte des taux de rotation pour représenter les changements consécutifs à la nouvelle gestion de places sur voirie (zone bleue et horodateurs dès 1997 et renforcement des contrôles).

Les places habitants sont incluses. On dénombre 1'500 places habitants au début 2007.



¹ Office des Transports et de la Circulation, *Evolution du stationnement sur la voie publique dans le centre de Genève entre 1985 et 2004*, novembre 2004

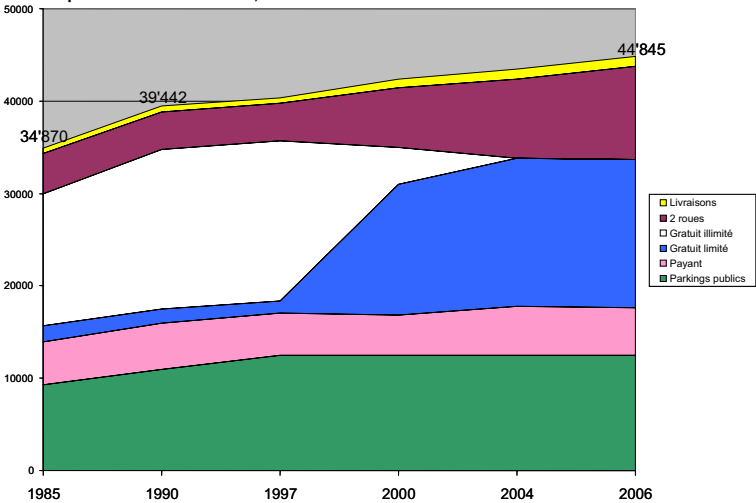
Résultats

Globalement, l'offre en stationnement passe de 35'000 places en 1985 à près de 45'000 places à fin 2006, soit 10'000 places supplémentaires. Depuis 1990, **l'augmentation du nombre de places est de 5'400, soit 14% de croissance².**

On constate que les places payantes sur voie publique sont celles ayant connu le moins d'évolution depuis 1990.

En revanche, il y a eu une diminution du nombre de places gratuites (-2'700 places) le plus souvent au profit de cases 2 roues (+6'000 pl.) et de cases livraisons (+450 pl.).

offre en places de stationnement, évolution 1985-2006



sources : relevés OCM

	1985	1990	2000	2006	évol. 85-06	%	évol. 90-06	%
Parkings publics	9'295	10'937	12'469	12'469	3'174	+34%	1'532	+14%
Payant	4'666	5'026	4'377	5'144	478	+10%	118	+2%
Gratuit limité	1'721	1'527	14'110	16'079	14'358	+0.5%	14'552	-14%
Gratuit illimité	14'289	17'281	4'010	10	-14'279		-17'271	
2 roues	4'374	4'045	6'445	10'064	5'690	+130%	6'019	+149%
Livraisons	525	626	966	1'079	554	+106%	453	+72%
Total	34'870	39'442	42'377	44'845	9'975	+29%	5'403	+14%

sources : relevés OCM

² NB : En considérant qu'une place voiture représente 5 places 2 roues, la progression du nombre de places passe de 36'200 en 1990 à 36'800 en 2006, soit 2% d'augmentation.