

Date de dépôt : 26 février 2011

Rapport

de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Alain Meylan, Beatriz de Candolle, Antoine Bertschy, Jacques Jeannerat, Renaud Gautier, Daniel Zaugg, François Gillet, Mario Cavaleri, Fabienne Gautier, René Stalder, Eric Ischi, Jean-Marc Odier, Christophe Aumeunier et Ivan Slatkine pour une couverture des besoins des divers types d'usagers dans le cadre du plan directeur de quartier No 29 520 relatif à la gare des Eaux-Vives

Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)

Rapport de minorité de M. Olivier Norer (page 18)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

Déposée en date du 12 décembre 2006, la proposition de motion 1730 a été renvoyée à la Commission d'aménagement du canton en date du 26 juin 2009. Elle a été examinée lors des séances du 9 septembre 2009 sous la présidence de M. Mario Cavaleri, 13 janvier, 13 octobre, 10 novembre 2010 sous la présidence de M. Michel Ducret, et du 24 novembre et 1^{er} décembre 2010 sous la présidence de M. Christophe Aumeunier.

On notamment assisté à ces diverses séances :

M. Mark Muller, conseiller d'Etat chargé du DCTI, M. Jacques Moglia, attaché de direction, DGAT (DCTI), M. Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint, secteur des affaires juridiques DGAT (DCTI), M. Frédéric Wuest,

service de planification directrice localisée et mise en œuvre des grands projets (DCTI), M^{me} Saskia Dufresne, secrétaire général adjointe (DCTI), M. Laurent Chamoux, service juridique de l'office des autorisations de construire (DCTI). Que tous soient remerciés pour leur présence.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Dimitri Zufferey le 9 septembre 2009 et 13 janvier 2010 et par M. Lionel Binz pour les suivantes. Qu'ils soient remerciés pour l'excellente qualité de leur travail.

En préambule, il est à noter que cette motion a été traitée en parallèle avec le PL 10518. Ne sont reportés ici que les débats sur la motion 1873.

1. Présentation de la motion 1873 par le groupe Libéral et discussion

La motion 1873 se base sur un rapport d'évaluation d'environnement du plan de quartier (PDQ) de 2008. Il est question du nombre de places de stationnement prévues dans la construction du futur parking. Selon le rapport d'évaluation d'ECOTEC (page 4 de la motion), le futur parking devrait comprendre environ 800 places et non 350 comme le prévoit le projet initial. Il estime ce chiffre totalement réaliste en regard des diverses constructions prévues dans le quartier comme par exemple la Nouvelle Comédie. En conclusion, le groupe libéral recommande de renvoyer cette motion au Conseil d'Etat.

Une commissaire (Ve) ne partage pas cette analyse. Elle estime que la desserte en transport public est largement suffisante pour pouvoir se passer d'un parking de 800 places. Elle rappelle qu'une place de parc en souterrain coûte entre 30 et 40 000 F et qu'il faudrait une pesée des intérêts économiques. Par exemple, elle estime qu'une seule place de parc par logement suffit amplement. Elle cite un article paru dans la *Tribune de Genève* qui indique qu'une grande quantité de places en parking souterrain sont disponibles. Elle rappelle également qu'en Ville de Genève quelques 36% des ménages n'ont pas de voiture.

Une commissaire (S) partage l'avis du groupe des Verts. Elle pense qu'il est nécessaire de favoriser les transports publics et la mobilité douce dans ce quartier. Citer l'exemple de l'implantation de la Nouvelle Comédie n'est pas un argument pour y construire un parking de 800 places.

M. Wuest précise que les modifications de zone du PDQ ont été étudiées, mais pas encore validées. Le chiffre proposé de 820 places prend aussi en compte les modifications du réseau des transports publics. Il distribue ensuite la fiche d'accompagnement n°20 du PDQ (annexe 1) et détaille l'estimation comme suit :

- 40 places pour la Nouvelle Comédie. Résultat d'un accord entre la Ville et l'Etat.
- 50 places pour le P+R.
- 500 places pour les voitures privées.
- Le reste vient en remplacement de places perdues en surface pour les habitants des Eaux-Vives.

Et que le calcul s'est fait sur la base de 0,5 place par logement pour les voitures et de 1,2 pour les vélos.

Une commissaire (L) s'inquiète du risque de manque de places prévues pour la Nouvelle Comédie. Elle pense que ceci va créer des problèmes de circulation et des bouchons supplémentaires dans le quartier.

Un commissaire (UDC) annonce d'emblée que son groupe soutiendra cette motion. Il revient sur le nombre de places de parc et cite l'exemple du quartier de Plainpalais où se situe le Grand Théâtre, l'actuelle Comédie, etc. Les soirs de représentations, les alentours sont pleins et il en conclut que la population vient aussi en voiture au théâtre et pas seulement en transports publics.

Un commissaire (L) soutient que les taux de 0,5 place de voiture et 1,5 place de vélo sont tout simplement irréalistes. Il annonce que son groupe fera opposition s'il devait y avoir moins de places que ce que demande la motion.

Un commissaire (Ve) affirme qu'un tel parking devrait coûter pas moins de 28 millions de francs, ce qui est excessif, tenant compte du fait qu'en Ville il y a de plus en plus de ménages sans voitures.

Une commissaire (S) abonde dans ce sens. De plus, elle rappelle que pour le Grand Théâtre les billets d'entrée sont convertibles en ticket de bus. Elle se demande s'il ne pourrait pas en être de même pour la Nouvelle Comédie. En conclusion, elle soutient que si l'on aménage trop de places de parc à cet endroit, la population va être incitée à se déplacer en voiture.

Un commissaire (UDC) rappelle aux deux intervenants précédents que la constitution garantit le libre choix du mode de transport.

Un commissaire (MCG) dénonce la politique anti voiture de la gauche et la suppression de places de stationnement. Il estime ces mesures irrespectueuses du citoyen.

Un commissaire (R) pense, étant donné que ce parking est lié à la construction du CEVA, qu'il serait préférable d'attendre le vote du 29 novembre sur ce dernier avant d'aller plus loin sur cette motion.

Au contraire, un commissaire (L) déclare que renvoyer cette motion au Conseil d'Etat serait un signal clair du Grand Conseil sur la politique du stationnement à cet endroit. Geler cette motion et attendre l'issue du vote n'est clairement pas la solution pour faire avancer ce dossier.

Le président se dit favorable à l'incitation d'utiliser d'autres moyens de transports et à la mobilité douce. Il trouve également qu'il n'y a pas assez de places pour les vélos.

Un commissaire (UDC) donne l'exemple d'une famille de 4 personnes qui se rend occasionnellement au centre-ville en transport public pour y voir un spectacle. Coût de l'opération aller-retour 20,80 francs. Ce qui n'est pas le cas si la même famille s'y rend en voiture. D'où l'importance de cette motion.

Le président passe ensuite à la proposition du gel de la M 1873

Pour : 7 (3 S, 2 Ve, 1 MCG, 1 R)

Contre : 6 (1 R, 3 L, 1 UDC, 1 PDC)

Abstention : –

Le gel de la M 1873 est accepté par 7 voix contre 6

2. Suite des travaux

Le président rappelle que cette motion avait été gelée en attendant la votation du 29 novembre 2009 sur le CEVA. Ce dernier ayant été positif, il invite la commission à se déterminer sur ce sujet.

Un commissaire (S) estime que cette motion pose un certain nombre de problèmes qui sont loin d'être résolus. La construction de 800 places coûte extrêmement cher, ce qui n'est pas forcément intéressant sur le long terme. Il ne pense pas qu'un parking de 800 places soit nécessaire à cet endroit. Il propose d'auditionner des associations comme l'ATE qui assure une vision de la mobilité pour l'avenir. De même qu'entendre des experts qui pourraient justifier ces chiffres serait judicieux.

Une commissaire (Ve) rappelle que 40% des ménages en ville n'ont pas de voiture. Pour elle, ce que demande la motion va trop loin.

Ce à quoi un commissaire (MCG) rétorque, que si 40% des ménages n'ont pas de voiture, c'est qu'ils n'ont pas de moyens de stationner. Pour lui, un parking à cet endroit est un bon compromis.

Un commissaire (Ve) qui habite le quartier indique qu'il n'est pas motorisé et n'a pas de soucis de parkings. Par contre, il soutient que bon

nombre de place de parking sont utilisées par des pendulaires. Il se demande encore combien de nouvelles places pour ces derniers seraient ainsi créées. Il propose d'auditionner la Ville de Genève sur ce sujet.

Un commissaire (L) rappelle qu'en 2009, le département a modifié son règlement sur les parkings et que si le nombre de 800 places est proposé, c'est pour répondre aux besoins du secteur.

Un second commissaire (L) souligne l'attractivité du CEVA dans ce dossier, ce qui veut dire que tout doit être mis en place et que ledit parking doit être proche du CEVA. Le projet initial ne prévoit que 50 places sur 711 pour près de 25 000 habitants. Il estime ce chiffre largement sous-évalué. Il se demande pourquoi ce chiffre n'est pas triplé, voire quadruplé. L'avantage d'un parking enterré est qu'il pourrait dégager de la place non seulement pour les piétons, mais également pour mieux aménager la surface.

Un commissaire (UDC) prend l'exemple du parking de Cornavin. Celui-ci est quasiment plein tout le temps parce que les déplacements privés se font principalement en voiture. Pour sa part, le chiffre de 800 places n'est qu'un minimum.

Le président passe au vote des auditions.

Vote de l'audition de la ville de Genève

Pour : 9 (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 2 (L)

Abstention : 1 (MCG)

L'audition de la Ville de Genève est acceptée

Vote de l'audition de CFF Immobilier

Pour : 11 (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (MCG)

L'audition de CFF Immobilier est acceptée

3. Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif, Ville de Genève

M. Pagani explique que le projet de départ prévoyait de maximiser le nombre de places du parking, mais que cette ambition a dû être revue à la baisse en raison de coupes budgétaires. Il regrette que le potentiel de ce projet

ne soit pas mieux exploité. Surtout qu'un parking est prévu sur le site de Pré-l'Evêque, où le prix de revient d'une place (120 000 F) coûterait nettement plus cher que ce projet.

Une commissaire (Ve) demande des informations au sujet du PDQ et si les besoins du projet exact sont connus. Elle aimerait également savoir si un PLQ sera réalisé.

M. Pagani répond que le PDQ est entré en force. En plus du parking et des commerces, les éléments centraux seront la Nouvelle Comédie, la création de 300 logements et un éventuel lieu dévolu aux sports qui doit encore être débattu. Pour le PLQ, M. Pagani précise que le plan directeur de quartier est suffisant et qu'un PLQ n'est pas nécessaire.

M. Moglia confirme qu'il est possible de se passer du plan localisé de quartier.

4. Audition de M. Daniel Hurni, représentant CFF Immobilier dans la société « SOVAGEV »

M. Hurni est interpellé par cette motion, car elle n'a pas été déposée sur le projet « SOVAGEV » mais sur le plan directeur de quartier. Il signale que les chiffres présentés ont une valeur indicative sans effet contraignant. Ce qui explique qu'ils n'ont pas la même valeur dans tous les documents présentés.

Un commissaire (L) demande si des places répondant aux différents besoins des futurs usagers ont été prévues. Il aimerait aussi savoir si selon les normes VSS, le nombre de places de parking dans une gare de même type à Zurich ou à Genève est identique.

M. Hurni répond oui aux deux questions.

Un commissaire (Ve) désire savoir le nombre de places de parking d'échange (P+R) à Cornavin et à l'aéroport.

M. Hurni n'a pas ces chiffres, mais les transmettra à la commission dès que possible.

Le président se demande quelle est la viabilité et l'attractivité des commerces qui seront implantés à cet endroit et quelle est l'influence des parkings sur ces commerces.

M. Hurni répond que le potentiel du marché est en cours d'étude. Toutefois, il précise que la présence de commerces est souhaitable car la future gare va agir comme pôle centralisateur et que l'idée est de rendre ce quartier le plus vivant possible.

Un commissaire (R) rappelle que les CFF sont partenaires avec le service Mobility. Il aimerait savoir quelles sont les implications de ce service dans le projet.

M. Hurni répond que c'est la division voyageurs qui s'occupe de cette question, mais que des négociations sont en cours quant au nombre de voitures mises à disposition.

5. Suite des travaux

M. Moglia transmet à la commission les chiffres fournis par M. Hurni demandés lors de la séance précédente sur les P+R. Le parking de Cornanvin en contient 192 et celui de l'aéroport 290.

Un commissaire (Ve) indique que ces chiffres concernent les P+Rail réservé aux déplacements à longue distance et que ceux-ci n'ont pas la même vocation que les P+R.

Une commissaire évoque le risque d'une saturation de la circulation aux heures de pointe dans le quartier des Eaux-vives et propose d'auditionner la Coordination Transports et Déplacement

Un commissaire (S) précise qu'il s'agit d'une structure de réflexion sur les projets d'aménagement en lien avec la mobilité et les déplacements, composée de différentes associations en faveur des transports publics et de la mobilité douce comme le WWF, l'ATE, la CITRAP et Pro Vélo entre autres.

Un commissaire (L) demande également l'audition du Groupement Transports et Economie, association favorable à la mobilité privée.

Le président passe au vote des deux auditions demandées.

Vote de l'audition de la Coordination Transports et Déplacement

Pour : 11 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 4 (3 L, 1 R)

L'audition du CTD est acceptée à la majorité

Vote de l'audition du Groupement Transport et Economie

Pour : 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 3 L, 2 R, 1 UDC, 2 MCG)

L'audition du GTE est acceptée à l'unanimité

6. Audition de M. Boris Calame, vice-président de la Coordination Transports et Déplacement (CTD)

M. Calame indique que la motion fait référence à une étude faite par Ecotec en février 2008. Les chiffres mentionnés ne correspondent pas à ceux établis dans une séance de quartier tenue en juin de la même année, car les pondérations ne sont pas les mêmes. La pondération d'Ecotec ne tient pas compte de la réalité du site et de la desserte en transports publics. Il rappelle qu'il s'agit ici d'une zone d'échange entre les transports publics, le transport terrestre et les CFF, voire la SNCF. Il considère l'invite de la motion comme erronée. Il prétend que ce parking ne peut pas être considéré comme un P+R car il est situé trop à l'intérieur de la Ville. Il remarque également que Genève n'a pas encore de grand parking à vélo. Personnellement, il tient beaucoup à cet élément dans ce projet.

Un commissaire fait mention d'un courrier de M. Pagani qui fait référence à un parking de 711 places de parc et demande ce qu'il en pense.

M. Calame répond qu'il serait curieux de connaître les arguments de M. Pagani. Toutefois, il considère qu'il est démesuré de construire un parking souterrain de 711 places à cet endroit.

Un commissaire (L) rappelle qu'un théâtre d'environ 500 à 600 places sera construit à proximité de la gare. Il pense que ce théâtre sera moins attrayant s'il n'offre pas à ses utilisateurs la possibilité de trouver une place de stationnement dans les environs.

M. Calame répond qu'une salle de spectacle de 500 places n'attire jamais 500 véhicules et qu'il y a les parkings des Eaux-Vives et de Jargonnant qui se trouvent à environ 200 mètres. Pour cela, il trouve aberrant de construire un parking pour 200 à 300 heures d'utilisation du théâtre.

Un commissaire (L) mentionne que M. Pagani a mis en évidence un manque de places de stationnement pour les habitants du quartier. D'autant plus que le parking de Pré-l'Evêque ne sera sans doute pas réalisé. Il évoque également l'avis favorable du magistrat à augmenter le nombre des 711 places prévues.

M. Calame ne juge pas pertinent de comparer ce parking avec celui de Pré-l'Evêque. Ces deux parkings ne concernent pas la même zone d'influence car situés à environ 700 mètres de distance. Il s'interroge sur la pertinence de placer la Nouvelle Comédie à proximité de la gare. Il rappelle que la gare va amener à terme des changements dans la typologie des entreprises et des habitants du quartier. Cette modification risque de réduire la demande de places individuelles de parking.

Un commissaire (R) demande quelle est sa position concernant les P+Rail qui concernent les déplacements à longue distance.

M. Calame répond qu'en l'absence de chiffre, il n'a pas pris position sur cette question. Il indique qu'un parking de 650 places engendrerait 4000 mouvements par jour. Ce chiffre correspond à la situation actuelle sur la route de Chêne au niveau de l'Amandolier aux heures de pointe. Il souligne qu'au-delà du nombre de places, ce sont les mouvements supplémentaires engendrés par la construction d'un nouveau parking qui doivent être pris en compte. Il critique le fait que la motion n'indique à aucun endroit la typologie des places. Les places du parking devraient être adaptées aux différents types d'utilisateurs.

7. Audition de Mme Isabelle Fatton, secrétaire, et de M. Victor De Oliveira, membre, du Groupement Transports et Economie

M^{me} Fatton présente le GTE comme un regroupement de 15 associations qui représentent les milieux de l'économie, du transport professionnel et automobile. Elle résume la philosophie du GTE en trois points clés. Le GTE est favorable aux zones de mixité élevée d'activités. Le GTE est pour le respect de l'art. 160A de la constitution pour le principe du libre choix du mode de transport et comme le mentionne également l'art. 160B al. 3 lettre c, que le stationnement des véhicules soit organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'utilisateurs.

M^{me} Fatton indique ensuite que le GTE salue tout projet qui vise à développer le logement et la cohabitation harmonieuse dans les pôles d'activités. Concernant la motion, le GTE souhaite que les autorités traitent de manière équivalente tous les moyens de transports dans ce projet. Elle signale qu'un fort trafic est généré dans le quartier des Eaux-Vives également par des automobilistes qui tournent désespérément à la recherche d'une place de parc. Elle soutient que la construction d'un nouveau parking n'entraînera pas d'augmentation de trafic. Elle conclut en rappelant qu'un véhicule garé qui ne circule pas est un véhicule qui ne pollue pas.

M. De Oliveira rappelle que plusieurs documents ont été élaborés pour le PDQ de la gare des Eaux-Vives, dont le rapport d'évaluation environnemental qui définit les besoins en stationnement. Il indique qu'un tableau estimant les besoins en stationnement a également été créé par le GTE (annexe 2), se basant sur le nouveau règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés. Il explique que la norme VSS prévoit des valeurs minimales et maximales, et qu'il prévoit que la norme VSS doit être

réduite de 70%, ce qui constitue une valeur très réduite, car la norme VSS prend en compte la desserte en transports publics.

M^{me} Fatton relève qu'un sondage ne datant que de quelques années a démontré que les usagers disposant d'un macaron mettaient une vingtaine de minutes pour trouver une place de parc dans le quartier des Eaux-Vives. Elle rappelle que le taux entre le nombre de macarons vendus et les places disponibles est de 1,5 (150%).

A ce propos, une commissaire (Ve) demande des précisions quant aux 218 places de parking prévues au point 4.5 du tableau. Elle souhaite savoir si ce chiffre exprime le souhait de baisser le taux à 1,2.

M^{me} Fatton acquiesce en rappelant qu'il s'agit d'une hypothèse de travail.

Un commissaire (S) revient sur le mode de calcul de compensation du déficit lié aux macarons, il demande si les 218 places prévues au point 4.5 du tableau seraient mises à disposition des habitants au prix des places macarons.

M. De Oliveira répond qu'aucun calcul économique n'a été effectué. Il mentionne également que ces places seraient exclusivement réservées aux habitants du quartier.

Un commissaire (Ve) demande si une offre d'environ 700 places correspond aux attentes du GTE avec la compensation des places macaron.

M. De Oliveira explique que le chiffre de 718 places est le minimum du minimum en appliquant une norme déjà très restrictive qui prévoit un minimum et un maximum.

Un commissaire (L) relève que les chiffres minimaux du tableau correspondent à ceux de l'étude du Conseil administratif. Il demande s'il ne faudrait pas plus de places que les 50 prévues pour la gare. Il s'interroge aussi sur le rajout d'un parking pour vélos au projet et sur un espace réservé pour les deux-roues motorisés en sous-sol.

M. De Oliveira répond que ces 50 places seront réservées exclusivement aux usagers de la gare. Concernant les deux-roues, il craint que les habitudes puissent changer et amener à une chasse du stationnement illicite des deux-roues dans le quartier.

Un commissaire (S) remarque que les chiffres du GTE sont plus modestes que ceux avancés par M. Pagani, car celui-ci n'avait pas prévu de faire diminuer le taux des macarons. Il juge l'analyse du GTE pertinente.

M. De Oliveira précise que l'application de la norme donne un nombre de 140 places pour les 250 logements qui seront créés. Or, les statistiques montrent que 65% des ménages disposent d'une voiture. Donc, il y aurait une

pression supplémentaire de 23 places ($250 \times 0,65 = 163$. $163 - 140 = 23$) suite à la création des logements.

Le commissaire (S) trouve qu'une différence de 23 places est raisonnable, sachant que la tendance va à la diminution des voitures. Ce manque à court terme sera à long terme largement compensé. Ce qui permettrait de ne pas construire un parking surdimensionné.

Un commissaire (Ve) note que le pourcentage de 65% représente le pourcentage en Ville et non pas du quartier. Il déclare qu'il faudrait pondérer ce chiffre car il ne tient pas compte de l'offre élevée en transports publics.

Un commissaire (R) mentionne le contexte particulier dans lequel s'inscrit ce parking. Il pense que le contexte pourrait amener des conducteurs à renoncer à l'utilisation de véhicules privés et recourir au service Mobility. Il demande si cette solution serait envisageable et quelle serait l'offre possible.

M. De Oliveira répond qu'il n'y a pas de normes concernant Mobility. Actuellement, une dizaine de places sont dédiées à cette solution. Il indique que les places Mobility et handicapés n'ont pas été prises en compte dans le tableau. Par contre, les normes VSS tiennent compte du report modal.

8. Discussion et votes

Un commissaire (PDC) note qu'il y a vraiment un manque chronique de places de stationnement dans le quartier des Eaux-Vives. Pour lui, il serait logique de voter la motion telle quelle.

M. Moglia rappelle que le PDQ ne prévoit aucune quantité de places, mais que des documents préparatoires mentionnaient environ 350 places comme possibles, ce qui a déclenché le dépôt de cette motion. Il relève qu'il n'y a aucune contrainte pour construire un parking de 820 places. Il ajoute qu'un PLQ devrait en principe être établi, même si M. Pagani le considère comme superflu. Il explique que le futur cadre sera soit un PLQ, soit une requête définitive qui définira le total de places admissibles, en tenant compte de la réglementation et des contraintes économiques et techniques.

Le groupe des Verts déclare ne pas être favorable à cette motion pour des raisons monétaires. Il indique que l'écart de 100 places entre la proposition de GTE et la motion se chiffrerait à environ 4 millions. Il craint également des problèmes de rentabilité et de sous-occupation. Il considère que la motion va trop loin dans les chiffres.

Un commissaire (S) déclare partager ces propos.

Un commissaire (R) relève que le nombre de 800 n'est pas excessif. Bien que situé au-dessus des normes minimales, ce nombre est loin des normes maximales. Pour sa part, il préfère avoir des véhicules garés que des voitures qui circulent dans le quartier à la recherche d'une place. Il considère comme nécessaire d'avoir une vision d'avenir, qui implique que de nombreuses places en surface devront être supprimées pour créer des voies de bus sur certains axes. Il conclut en rappelant que même si la tendance va à une diminution du nombre de voitures, la croissance de l'agglomération va amener à une augmentation du trafic global dans le canton et du nombre de véhicules.

Un commissaire (L) propose d'amender la motion pour porter le nombre de places pour la gare à 150 afin de créer un parking de la taille similaire à celui de Cornavin, soit environ 900 places.

Le groupe MCG déclare être en faveur du stationnement des voitures en sous-sol et que libérer de l'espace en surface est un avantage. Il mentionne qu'il soutiendra également la proposition d'amendement.

Le président passe au vote de l'amendement proposé et de la motion

Vote de l'amendement modifiant l'invite : à mettre en place une offre de stationnement d'au moins **900** places...

Pour : 6 (2 MCG, 1 UDC, 2 L, 1 R)

Contre : 4 (2 Ve, 1 PDC, 1 S)

Abstention : –

L'amendement est accepté à la majorité

Vote de la motion M 1873 amendée pour un renvoi au Conseil d'Etat

Pour : 6 (2 MCG, 1 UDC, 2 L, 1 R)

Contre : 4 (2 Ve, 2 S)

Abstention : 1 (PDC)

La motion M 1873 est acceptée à la majorité

M. Stéphane Florey est désigné rapporteur de majorité et M. Olivier Norer rapporteur de minorité. La catégorie de débat libre est proposée à l'unanimité.

Mesdames et Messieurs les députés, au bénéfice des explications qui précèdent, la Commission d'aménagement du canton vous invite à accepter ses conclusions et à renvoyer la motion 1873 au Conseil d'Etat.

Proposition de motion

(1873)

pour une couverture des besoins des divers types d'usagers dans le cadre du plan directeur de quartier No 29 520 relatif à la gare des Eaux-Vives

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

- la création d'un nouveau pôle urbain comprenant 250 logements et 400 emplois selon le plan directeur de quartier No 29 520 ;
- le développement des activités commerciales prévu dans le cadre dudit plan directeur de quartier ;
- le renforcement des activités tertiaires voulu dans le secteur des Eaux-Vives par la mise en place dudit plan directeur de quartier ;
- la création d'une importante interface de transport avec la prochaine mise en service de la gare des Eaux-Vives dans le cadre de la réalisation du CEVA ;
- la pénurie actuelle en matière de stationnement dans le quartier des Eaux-Vives, tant pour les habitants que pour les visiteurs,

invite le Conseil d'Etat

à mettre en place une offre de stationnement d'au moins 900 places, dont au moins 650 places en parking souterrain, couvrant les besoins recensés des divers types d'usagers.

Fiche N° 20 Stationnement**Situation**

Le secteur de la gare des Eaux-Vives est déjà passablement péjoré par des problèmes de pollution de l'air et de bruit routier (cf. évaluation environnementale en annexe). Les axes routiers autour du périmètre sont proches de la saturation aux heures de pointe. En conséquence, le trafic généré par le nouveau développement urbain du quartier doit être réduit à son minimum et le stationnement en surface maîtrisé.

Objectifs

- Normes de stationnement pour les logements, emplois et activités revues conformément aux nouvelles directives de l'OCM :
 - o 0.5 place par logement (100 m²), pas de place pour les visiteurs des logements;
 - o 1.5 places vélo par logement (locaux adéquats à prévoir dans les bâtiments de logement);
 - o maximum de 1 place pour 7 employés, il est recommandé dans le cadre du PDQ et de la situation très privilégiée en terme de transports publics de ne pas construire de place pour les activités (employés ou visiteurs);
 - o places commerces, prévision de 1.2 à 1.6 places par 100 m² de surface commerciale.
- 40 places pour la Nouvelle Comédie comprises dans les places réservées aux commerces et utilisées en complémentarité. La mutualisation avec ces activités est tout à fait réaliste.
- 50 places en lien avec la gare, intégrant la possibilité d'une affectation aux véhicules "car sharings", livraisons, etc.
- Sur la place de la gare des places taxis, dépose-minute, livraisons, cars devront être prévues (nombre à déterminer).
- Normes pour les stationnements deux-roues non motorisés de 1.5 places par logement.
- Vélo-station de 500 places accessible à niveau du côté place de la Gare des Eaux-Vives et par la route de desserte Viollier – Frontenex.
- Réorganiser le stationnement de surface pour favoriser le stationnement des habitants du quartier de la gare des Eaux-Vives et permettre des réaménagements d'espace public.
- Créer en surface des places de stationnement vélos à proximité des émergences.
- Empêcher le stationnement illicite des deux roues motorisés.

Mesures

- Réaffecter 100 à 120 places de stationnement sur chaussée en zone bleue à macarons pour les habitants, réparties entre l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives et la route de desserte Viollier – Frontenex.
- Redéfinir de manière plus équilibrée des zones bleues à macarons en intégrant l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives dans le secteur F « Florissant».
- Modifier le régime de stationnement sur la rue Godefroy, en zone bleue à macarons conformément à la répartition géographique des zones bleues à macarons.
- Modifier le régime de stationnement en surface selon les recommandations de l'étude BCPH.
- Etablir un accord au sein de la SOVAGEV pour régler la question des accès et de la répartition des parkings souterrains étant entendu que la réalisation en sous-sol de parkings est très contraignante et ne peut se faire que sous les lots B, E et F.

Instances concernées

OCM
Ville de Genève

Délai

Mise en service des bâtiments de logements et d'activités des périmètres B et D.

Plan directeur de quartier n° 29'520 - Gare des Eaux-Vives

Septembre 2008

Coordination à prévoir avec d'autres interventions ou actions

Fiche N° 13 Réaménagement de l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives

Fiche N° 16 Réalisation de la route de desserte Viollier-Fronterex, de la place basse, des cheminements piétons et des itinéraires cyclables

Fiche N° 17 Aménagement de la place de la gare

Plan directeur de quartier "Gare des Eaux-Vives" : Estimation des besoins en stationnement

SPB-m2	type de stationnement	VSS 640 281 - méthode simplifiée			Facteur de réduction (art. 6 al.3) selon L 5 05.10= 30 % norme VSS	
		tabl. 1 p/100 m2	tabl. 3 Min 50%	tabl. 3 Max 80%	Min	Max
8350	Clients	8	334.0	534.4	100.2	160.3
	Employés	2	83.5	133.6	25.1	40.1
2500	Clients	3.5	43.8	70	13.1	21.0
	Employés	1.5	18.8	30	5.6	9.0
1 Total 1 : Commerces					144.0	230.4
28000	habitants	0.5 pl./100m2		(art.5)	140	140
250 logements	Visiteurs	0 pl./100m2		(art. 5)	0	0
Remarque : au centre-ville il y a 65% des ménages avec au min. 1 voiture, donc le besoin effectif = 0.65*250 = 163 places						
7800	Clients	1 pl./10 emplois		(art. 6 al. 4)	31.2	31.2
	Employés	1.5 pl./10 emplois		(art. 6 al. 4)	46.8	46.8
3 Activités et services						
312 emplois selon tableau calcul dans le rapport d'évaluation						
400 emplois selon projet initial						
4 Autres besoins						
4.1	Gare CEVA (selon tableau de calcul du rapport d'évaluation)				50	50
4.2	Ecole (selon tableau de calcul du rapport d'évaluation)				8	8
4.3	Compensation des places habitants supprimées en surface (selon tableau de calcul du rapport d'évaluation)				80	80
4.4	Comédie				0	0
4.5	Compensation du déficit existant du stationnement pour les habitants vivant dans la zone macaron D					
Taux entre nombre de macarons vendus et places disponibles passant de 1.5 à 1.3 et 1.2					218	388
Remarques :					718.0	974.4
Le projet semble exclure la création de places deux-roues motorisés en surface.						
Il serait judicieux de prévoir 100 places deux-roues motorisés en surface dans le projet afin d'éviter des problèmes dans les quartiers voisins.						
Le projet parle de créer une vélo station de 500 places.						

Date de dépôt : 10 janvier 2011

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Olivier Norer

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'aménagement de la gare des Eaux-Vives est désormais possible suite au vote du PL 10518A le 19 mars 2010, créant une zone de développement 3, et à la votation du 29 novembre 2009, validant le crédit complémentaire du CEVA et par extension le projet lui-même.

Rappelons que le projet du CEVA a été initialement combattu par quelques habitants de Champel et que la grogne s'est étendue, en englobant tout ce que Genève compte comme ennemis du rail, râleurs ou réfractaires au changement. Un seul parti au Grand Conseil s'est opposé au projet. Le même parti n'a d'ailleurs pas voté le déclassement des terrains en friche de la gare des Eaux-Vives (PL 10518-A). Dernièrement, il vient même de déposer un projet de loi, demandant un moratoire sur l'exécution des travaux du CEVA. Les mêmes personnes sont derrière les derniers recourants qui bloquent le projet. C'est également ce qui, en commission, a proposé un amendement pour augmenter le nombre de places de parcs à l'encontre des recommandations officielles et des maîtres d'ouvrage.

Si le CEVA et l'urbanisation de la gare des Eaux-Vives sont fortement souhaités par la population et le parlement, force est de constater que les choses n'avancent pas au rythme souhaité. La faute en incombe bien sûr aux recourants, mais également à toutes les tentatives connexes de mettre des bâtons dans les roues du projet.

Rappelons, en substance que, la motion telle qu'amendée en commission demande que l'on rajoute dans les faits un à deux étages de parkings souterrains supplémentaires sous les immeubles prévus le long de la parcelle ou que, si l'on s'en tient aux invites amendées par la commission, l'on porte le nombre de places de stationnement en surface de 150 à 250 places.

Portée de la motion 1873

Une motion n'est pas contraignante. Elle n'a pas force de loi. Toutefois, l'outil existe et il a pour but de manifester la volonté du parlement. Quand bien même, on pourrait penser le contraire, la motion est lue et suivie avec plus d'attention que l'on ne le croit par les administrations cantonales et communales. Dans le cas de cette motion, le message aux autorités est simple : la majorité de la commission demande à ce que les projets présentés dans le cadre du plan directeur de quartier soient revus et qu'ils rajoutent par ci et par là des parkings, en surface ou en souterrain, ou les deux.

Rajouter plusieurs centaines de places de stationnement n'est pas une mince affaire. Cela a pour conséquence que les plans d'aménagement et les plans financiers doivent être revus. Cela signifie que le projet de gare des Eaux-Vives et l'urbanisation liée ont un nouveau bâton entre les roues et en jargon ferroviaire, on dirait qu'on a posé une cale. Par extension, c'est à nouveau le CEVA qui est attaqué.

En usant de techniques de guérillas pour torpiller à tout niveau toute avancée du projet, certains auront beau jeu pour venir plus tard dire : « Vous voyez, ce n'est toujours pas construit ; c'est la preuve qu'on avait raison en disant que c'était un mauvais projet ! ».

Quels sont les besoins réels en stationnement ?

Mais peut-être que les besoins du quartier des Eaux-Vives méritent que l'on s'y arrête, pour refaire les projets existants ? Les normes de stationnement à Genève (L 5 05.10 - Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP)) sont fondées sur les normes VSS. Elles prévoient pour les constructions nouvelles des places de stationnement en nombre spécifique en fonction du type d'affectation (logement, emploi, commerce) et de la localisation de l'immeuble (centre ou périphérie).

Dans le cas du projet de la gare des Eaux-Vives, les motionnaires se basent sur l'étude Ecotec de février 2008 annexée à la M1873 pour exiger 800 places de stationnement. Or les estimations de besoin pour le périmètre basées sur les anciennes normes calculées par l'entreprise Ecotec ne sont plus d'actualité depuis l'entrée en vigueur du règlement susmentionné le 23 juillet 2008. Le GTE, lors de son audition a d'ailleurs très honnêtement produit des estimations mises au goût du jour. Il en ressort que le besoin initial estimé à 800 places a été surévalué et qu'il se monte désormais entre 500 places de stationnement et 586.4 places, selon le type de commerce prévu. On est loin des 800 places de la motion.

Bon prince et malgré cette honnêteté initiale, le GTE vole au secours des motionnaires en inventant dans ces calculs « une compensation du déficit

existant de stationnement dans la zone macaron D ». Cette compensation permet de rajouter arbitrairement entre 218 et 388 places supplémentaires, portant ainsi les totaux, respectivement, à 718 et 974.4 places. Si l'on tire la moyenne de ces deux chiffres, on obtient 846.2 places, soit à 46.2 places près, le nombre de places exact demandé par les motionnaires. Magique ! Ou, comment, par un tour de passe-passe, faire penser que l'on doit toujours réaliser 800 places de stationnement...

Le secteur de la gare des Eaux-Vives au secours des problèmes de stationnement du quartier des Eaux-Vives ?

Le quartier des Eaux-Vives a, il est vrai, le privilège de posséder en Ville le plus de macarons vendus au regard des places disponibles. Rappelons que le ratio n'est jamais de 100% puisque une place peut être utilisée par plusieurs ayants droits en fonction des heures de la journée. Dans l'idéal, on pourrait même atteindre un taux de 200% si tous les automobilistes parquant de nuit étaient remplacés au matin par des automobilistes parquant la journée, sans pour autant engendrer un sentiment de saturation.

La réalité n'est certainement pas aussi théorique aux Eaux-Vives et il est avéré que le périmètre de la rue des Eaux-Vives ne compte pas assez de places en voirie ou en souterrain au regard des besoins exprimés pour l'heure. Le haut du quartier, de conception moins ancienne, est mieux loti en places de stationnement. Par exemple, le quartier de Montchoisy a d'emblée été construit en y incluant des places de stationnement en souterrain.

Ainsi, en partant du principe qu'il s'agirait de compenser les places manquantes par des nouvelles en souterrain, on demanderait aux principales personnes concernées habitant le long de la rue des Eaux-Vives de marcher 600 mètres pour rejoindre leur véhicule. Quelle sympathique attention... Mais surtout quelle illusion de penser que l'on résoudra les problèmes de stationnement aux Eaux-Vives avec cette motion ! Les parkings de Rive (550 places), Villereuse (444 places) et Jargonant (221 places) sont bien plus proches et offrent encore des places de libres. Autant en informer les habitants !

Quels seront les coûts pour créer du stationnement supplémentaire ?

Il est estimé qu'en moyenne une place de stationnement en souterrain coûte près de 40'000 francs à la réalisation. Par rapport aux besoins réels estimés entre 500 et 586.4 places de stationnement, le coût d'un rajout de places de stationnement est considérable pour atteindre le nombre de 900 places voulue par la motion amendée. On l'estime entre 12'544'000 F et 16'000'000 F.

Ces coûts seront à charge des promoteurs et propriétaires. Et toute tentative de les amortir au travers des recettes de stationnement sera assez illusoire. En effet, pour rester concurrentiel avec le coût d'un macaron de la zone D et donc inciter au transfert des véhicules des rues au parking, il ne faudrait pas que les coûts d'une place à la gare dépassent trop 180 F annuel.

Avec ce niveau annuel de recettes, chaque place de stationnement est amortie par son propriétaire en 222 ans et ceci pour autant qu'elle trouve un preneur. Cet excès de parking est non seulement une illusion pour les habitants mais aussi un cadeau empoisonné pour les propriétaires.

Quels en seront les conséquences pour la circulation ?

La Gare des Eaux-Vives n'est pas située dans un *no man's land* ou dans un périmètre circonscrit de voies routières au gabarit généreux. Ce qui signifie que toute infrastructure nouvelle de stationnement occasionnant du trafic aura des conséquences importantes pour la circulation des alentours.

Selon l'étude d'Ecotec se basant sur un nombre de places de 820, on compterait près de 4000 véhicules en plus sur les axes avoisinants. Au premier lieu, sur la route de Frontenex, puisque les premières esquisses indiquent des trémies vers le Jura. Mais également sur les autres axes dont la route de Chêne qui est loin de ne pas connaître un trafic important.

L'augmentation du nombre de places à 900 aura des répercussions supplémentaires et il est impossible que l'insertion des trémies dans un paysage urbain déjà fortement sollicité ne se fasse pas sans douleurs.

Quels en seront les conséquences pour la gare ?

La gare des Eaux-Vives est appelée à devenir la deuxième ou la troisième gare du canton (après Cornavin et l'Aéroport). Actuellement on compte près de 110 000 passagers quotidien à Cornavin et un peu moins de la moitié à l'Aéroport. Il est prévu près de 50 000 voyageurs aux Eaux-Vives. La plupart des personnes viendront à la gare en tram, trolley ou bus.

Au sud, l'arrêt de tram à la route de Chêne doit être adapté pour ces flux importants (près de 1000 personnes par rame de RER). Au nord, le trolley et les bus régionaux doivent faire leur apparition sur le chemin Frank Thomas. Pour le bon fonctionnement de cet interface, il est important que le cheminement des piétons entre RER et TPG se fasse le plus simplement possible et avec le moins d'obstacles possibles. L'insertion de trémies de parking au milieu des flux piétons comme l'histoire de l'évolution urbaine nous en a laissé un exemple à Cornavin est inacceptable.

Dans un rayon de 500 mètres, la marche à destination de la gare est le second moyen de transport de prédilection des usagers du RER et des RE.

Dans le sens où elle ne demande pas d'espace de stationnement ou de dépose, dans le sens où elle ne coûte rien en frais à la collectivité, elle doit être favorisée. Mais, sans revenir sur les disgracieuses trémies de parkings, le marcheur se prend les pieds facilement dans des trottoirs trop élevés ou des bornes ou autres poteaux empêchant le stationnement.

Un véritable espace piéton est un espace vide d'obstacle aux piétons. L'exigence de placer en souterrain ou en surface un nombre maximal de places de stationnement est dangereux pour la viabilité de la future interface de la gare des Eaux-Vives.

Rappelons enfin que seul un très faible nombre d'utilisateur de la gare s'y rendra en voiture. En effet, la gare, avec son emplacement central, son excellente desserte en transports publics et le type de trains prévus (RER pour Coppet et la Haute-Savoie et Régionaux express – RE – pour Lausanne au plus loin) n'invite pas à un park & rail d'ampleur tel qu'on le connaît à Cornavin ou à l'Aéroport, où dans les deux cas des trains nationaux et internationaux intercités font arrêts. Les 50 places prévues par les CFF sont tout à fait acceptables au regard des 192 places de Cornavin et des 290 places de l'aéroport.

Proposition

La minorité vous propose donc, Mesdames et Messieurs les députées et les députés, de bien vouloir refuser cette motion de surcroît telle qu'amendée en commission d'aménagement, car elle créerait des risques inutiles pour la bonne réalisation dans les temps de la gare des Eaux-Vives et des projets d'urbanisation liés. Elle serait de facto un autre élément de blocage au démarrage du chantier du CEVA. Dans le cas où aucun retard ne serait induit par la prise en compte de cette motion, celle-ci engendrerait néanmoins une offre de stationnement inadaptée aux besoins et à la réalité du quartier des Eaux-Vives. En multipliant inutilement et pour des raisons idéologiques les places de stationnement, on créerait des surcharges financières pour les promoteurs des futurs immeubles commerciaux et locatifs si les places sont réalisées en souterrain ou l'on péjorerait l'aménagement de surface de cet important interface de transport si les places sont réalisées en voirie. Recréer la place de Cornavin actuelle sur la future place de la gare des Eaux-Vives ne sera certainement pas l'acte de législation dont on pourra être fier.