

Date de dépôt : 30 septembre 2019

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. David Martin, Caroline Marti, Nicole Valiquer Grecuccio, Thomas Wenger, Paloma Tschudi, Yvan Rochat, François Lefort, Salima Moyard, Grégoire Carasso, Marjorie de Chastonay, Alessandra Oriolo, Mathias Buschbeck, Frédérique Perler, Pierre Eckert, Isabelle Pasquier, Jean Rossiaud, Adrienne Sordet, Philippe Poget, Sylvain Thévoz, Delphine Klopfenstein Broggin, Léna Strasser, Katia Leonelli, Pierre Bayenet, Jean Burgermeister pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures

Rapport de M^{me} Caroline Marti

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié la motion 2530 lors de ses séances des 4, 11, 18 et 25 juin et du 28 août 2019, sous la présidence de M. Thierry Cerutti. Dans ses travaux, la commission fut assistée par M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint au DI, et M. Gérard Widmer, directeur à la direction générale Arve-Lac, DI. Qu'ils soient ici remerciés de leur soutien, ainsi que M. Vincent Morel, procès-verbaliste, pour la qualité de son travail.

Présentation de la motion par M. David Martin, premier signataire

M. Martin indique que cette motion, malgré son titre quelque peu provocateur, tend à adapter l'offre de parkings privés relativement aux évolutions en matière de mobilité. Un article est sorti dans la Tribune de Genève le 16 mai 2019 intitulé « Genève capitale suisse de la marche et du vélo ». Ce dernier relate que les comportements en matière de mobilité évoluent beaucoup plus rapidement qu'on ne le pense, en particulier le

nombre de déplacements en voiture. En 2000, 50% des déplacements se faisaient en voiture. 15 ans après, ce taux a baissé de près de 15%. En outre, le taux de ménages sans voiture se chiffrait à 20% il y a 10 ans. Ce dernier se monte désormais à 25%. Cette évolution se ressent au niveau de la demande en parkings souterrains dans les quartiers d'habitation. Un certain nombre de maîtres d'ouvrage relèvent que le taux de vacance est important dans leurs parkings. Quand on connaît le coût d'une place de parking en ouvrage, il est facile de se rendre compte que c'est un problème important. Les bailleurs essaient ainsi d'obliger les locataires à prendre une place de parking. Cela amène les locataires à sous-louer leur stationnement à des pendulaires, ce qui augmente le nombre de voitures qui se rendent au centre-ville. Les parkings souterrains ont par ailleurs un impact négatif très important sur l'environnement. Plus le parking souterrain occupe de l'espace en sous-sol, plus le quartier est imperméabilisé et moins l'eau peut s'infiltrer. Chaque mètre cube de parking souterrain c'est un mètre cube de terre qu'il faut déplacer et stocker quelque part. C'est aussi finalement une complexité constructive importante.

Sachant que la demande et que les comportements de mobilité changent, il est vraiment nécessaire de réagir en amont. Cette motion demande ainsi au Conseil d'Etat de revoir le règlement relatif au stationnement sur fonds privés (RFSP) pour que les ratios minimaux de stationnement imposés aux constructeurs tiennent compte de cette évolution et s'y adaptent. La motion entend également favoriser les initiatives des maîtres d'ouvrage qui cherchent à limiter l'usage de la voiture privée et le nombre de places de stationnement dans les nouveaux quartiers. M. Martin indique qu'à Genève, le ratio des places de parking par logement se situe entre 0,7 et 1,3. Bâle-Ville n'impose pas au constructeur de faire de places de stationnement, c'est au constructeur d'en prendre la décision. La motion vise également à ce que l'Etat n'octroie plus de macarons à des personnes pouvant avoir une place dans un parking souterrain. Finalement, il est demandé de mener une étude prospective afin d'évaluer les besoins futurs en places de stationnement, eu égard aux changements d'habitudes de mobilité, et de revoir les ratios en vigueur dans le canton. Il faudrait également informer les maîtres d'ouvrage à ce propos.

A la question d'un député (Ve), M. Martin indique ne pas avoir eu accès à tous les règlements cantonaux, mais il estime toutefois que la moyenne des ratios à Genève est plus élevée qu'ailleurs en Suisse.

Un député (PDC) relève que des parkings sauvages se créent dans le canton. Il demande comment M. Martin envisage de différencier les ratios en fonction des réalités vécues par les différentes régions du canton.

M. Martin relève que cette motion concerne avant tout les zones plutôt denses et moins les zones périphériques. Il reconnaît qu'il faut tenir compte de la facilité de se passer de la voiture à un endroit donné.

Un député (PDC) estime qu'il est incompréhensible d'obliger un promoteur à construire cela dans le centre de Genève. M. Martin lui répond que le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés est lié à une carte. Dans l'hypercentre, il n'y a pas d'exigence de ratio de stationnement. Dans les quartiers tels que les Pâquis, les Eaux-Vives et les Charmilles, le taux est de 0,5. En s'éloignant du centre, le ratio monte à 0,7.

Le député (PDC) relève que le nombre de places de stationnement a été réduit à La Chapelle. Des familles ont besoin de leur voiture pour faire des courses, amener leurs enfants à différents endroits, etc., ce à quoi M. Martin rétorque qu'aujourd'hui, il y a manifestement un nombre important de maîtres d'ouvrage qui constatent que les parkings souterrains sont vides.

Une députée (PLR) demande des précisions concernant les parkings de la Ville de Genève et de la CPEG. M. Martin indique que la CPEG dispose de 500 places de stationnement en trop sur les 8000 à disposition. La Ville de Genève dispose de 800 places sur 4000 qui ne trouvent pas preneur.

Un député (UDC) relève que les places de parking sont importantes pour que les plans financiers puissent être équilibrés. Le problème de Genève a consisté en l'arrivée de 18 000 nouveaux habitants en 2 ans seulement. Quoi qu'il arrive, il y a aura un besoin par rapport aux nouveaux habitants et il faut tenir compte de cela. Concernant les parkings, le département va proposer une modification de la LCE sur l'attribution des macarons. La dernière invite n'est pas utile selon lui.

M. Martin pense au contraire que c'est un sacré défi de rentabiliser une place de stationnement à 60 000 francs. Il rappelle que le nombre de déplacements à vélo augmente et que le nombre de ménages avec des voitures baisse. Concernant les macarons, il est heureux d'apprendre que le travail a déjà été fait.

Un député (PLR) demande si les deux premières invites (réduire les ratios dans le règlement et faciliter les dérogations à ce règlement) ne se contredisent pas.

M. Martin indique que la logique est qu'il faut un plan correspondant aux besoins effectifs de la population résidente dans 15 ans. C'est l'objet de la première invite. Ensuite, il faut qu'il soit plus facile de demander des dérogations pour les cas de constructions où l'on sait que le ratio sera encore trop élevé en raison des spécificités du projet, de la localisation et des futurs habitant-e-s. Il estime même qu'une réduction du nombre de places de

stationnement en dessous du ratio minimal devrait, dans certains cas, être encouragée par l'Etat.

Un député (MCG) affirme qu'il faut se souvenir que la Constitution garantit le libre choix du mode de transport. La deuxième invite de la motion est donc plus intéressante que la première. Il estime qu'il faut sortir de ce cadre qui impose et introduire de la souplesse, ce que permet précisément sa deuxième invite. En outre, il estime que la première et la seconde invite sont en conflit. Concernant la CPEG, le jour où les prix baisseront, les parkings seront remplis. Finalement, la deuxième invite ne nécessite pas beaucoup de travail alors que la première invite nécessitera un travail constitutionnel. Il faut donc faire un choix politique à ce niveau.

M. Martin estime qu'il faut mettre cette norme constitutionnelle en regard d'autres enjeux qu'il a notamment présentés au début. Il s'agit d'un débat politique. Concernant le prix des places de la CPEG, il est évident que si les places sont gratuites elles vont se remplir. Le problème est que certaines places de parkings pour habitants sont occupées par des pendulaires, ce qui génère des flux.

Une députée (S) rappelle que le rapport sur le PL 11342 concernant la compensation des places de stationnement relate l'audition de M. Thierry Barbier-Mueller pour l'APCG. Ce dernier affirmait que les parkings souterrains coûtent cher et ne peuvent pas être rentabilisés sauf si le logement le rentabilise. Il donnait également plusieurs exemples de parkings habitants avec entre 14% et 50% de places vacantes. Cette problématique concerne l'ensemble des constructeurs.

Un député (PLR) demande s'il ne faudrait pas assouplir les règles relatives aux PLQ pour que cette motion ait une efficacité et que cela puisse affiner les autorisations de construire.

M. Martin rejoint ses propos. C'est une invite qui est contenue dans la motion 2529, cousine de la présente motion, qui est discutée à la commission d'aménagement.

A la suite de cette présentation, la commission accepte les auditions suivantes sans oppositions :

- le département des infrastructures ;
- l'APCG et l'USPI ;
- la plateforme *Habitat à stationnement réduit* ;
- la CAFI (commission administrative des fondations immobilières de droit public) ;
- l'Association des communes genevoises (ACG).

Audition du département des infrastructures

Le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

M. Widmer indique que le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés comprend une répartition par zones. Il est régi par l'office cantonal des transports. Il explique que trois principes régissent ce règlement :

1. La demande de stationnement privé doit obtenir une réponse sur terrains privés. Il précise qu'il est prévu une exception à ce principe pour le centre-ville de Genève. Des macarons ont été mis en place pour que les habitants puissent stationner sur la voie publique.
2. Pour le logement, le règlement fait de sorte qu'un habitant puisse laisser sa voiture parquée à son domicile pour effectuer des déplacements quotidiens comme aller au travail. Le règlement prévoit donc un nombre de places minimum à construire.
3. Pour les commerces, un nombre maximum de places est fixé afin d'éviter que les usagers n'utilisent trop leur voiture pour venir au centre-ville. Ils contraignent les stationnements sur les lieux de travail ou de domicile, de sorte que les usagers utilisent d'autres moyens.

Ce règlement est ainsi un levier fort de la gestion de la mobilité, mais il ne s'agit pas d'un moyen de lutte contre la possession d'une voiture.

Pour le département, le stationnement est une demande légitime mais pas forcément gratuite. L'offre est la plus contrainte là où la demande en stationnement est la plus forte, soit le centre-ville de Genève. C'est également un levier de l'action publique.

La modification du règlement en 2015

Il présente ensuite les principales modifications depuis l'entrée en vigueur de ce règlement. La vocation de ce règlement est d'être explicite pour que chaque promoteur, architecte ou toute autre personne puisse facilement comprendre son fonctionnement et ses zones. En 2015, le règlement a été révisé pour tenir compte du réseau TPG et des grands projets à venir afin d'avoir une vision prospective. En plus d'une diminution générale des ratios, cette révision du règlement indique que le dimensionnement des parkings peut tenir compte des places de stationnement vacantes dans un rayon de 300 m et tenir compte d'une éventuelle mutualisation des places de stationnement. Ils ont intégré une dérogation à l'art. 8 pour les coopératives. Il y a ainsi des dérogations possibles pour les coopératives si celles-ci s'engagent formellement (convention) à une réduction de l'usage de

stationnements, que cet engagement lie les futurs habitant-e-s et qu'elle figure au registre foncier.

Il présente ensuite les évolutions de la carte ainsi que les modifications des ratios. Le département a mené des actions sur les différentes gares du Léman Express. Il présente quelques exemples des ratios qui ont diminué suite à leurs actions, par exemple aux Eaux-Vives, aux Communaux d'Ambilly et à Bernex (voir slide 9, 10 et 11 de l'annexe 1). Les logements d'utilité publique (LUP) bénéficient d'une possibilité de dérogation jusqu'à -30% du ratio de places de stationnement, sous réserve de l'acceptation du département. Pour le logement étudiants, aucune place de stationnement n'est requise, mais le règlement exige une place vélo par chambre. Des dispositions particulières sont également prévues pour les IEPA (slide 12 de l'annexe 1). Finalement, des ratios de places de stationnement pour les vélos et les deux-roues motorisés ont été introduits dans le règlement.

Commentaires sur les invites de la motion :

- 1^{re} invite : *à revoir le règlement relatif au place de stationnement sur fonds privés (RSFP) en réduisant les ratios de place de stationnement de façon à faciliter et encourager la réalisation de projets d'habitat sans voiture (ou avec très peu de voitures)*
 - M. Widmer constate que le règlement permet déjà cela. Les projets basés sur le nouveau règlement sont en cours de construction ou d'autorisation.
- 2^e invite : *à adapter les pratiques de dérogation au RSFP et à l'office cantonal des transports (OCT) pour accorder facilement des dérogations aux maîtres d'ouvrage qui prennent des mesures pour limiter le trafic motorisé individuel (p. ex. autopartage, réductions pour abonnement TPG, etc.) et en tenant compte de l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants*
 - M. Widmer affirme que cela est déjà possible. Sur certaines opérations de PLQ qui sont faites très en amont, les coopératives ne sont pas forcément déjà connues. Dans la plupart des cas, les promoteurs ne connaissent pas encore le nom de coopératives. S'il y a un bon suivi entre l'élaboration du PLQ et l'arrivée des coopératives et s'ils peuvent bien expliciter l'évolution des ratios de stationnement, il y a des cas favorables d'entrée en matière, ce qui n'était pas le cas avec l'ancien règlement.
- 3^e invite : *à coordonner avec la fondation des parkings une politique cohérente de délivrance de macarons tenant compte de l'offre de mobilité ou de places de stationnement associée au logement du ménage*

- M. Widmer affirme que le département est en phase avec cette demande. C'est ce qu'ils font actuellement et ils le feront de plus en plus. Pour les macarons, un durcissement des conditions d'octroi est entré en vigueur en septembre 2017. Les habitant-e-s doivent aujourd'hui prouver qu'ils ne disposent pas d'une place à leur domicile. Le nombre de macarons délivrés a permis de dé-saturer le stationnement notamment aux Eaux-Vives, car près de 7000 macarons en moins ont été distribués. Cela a eu tellement d'impact dans certaines communes, comme à Chêne-Bougeries, que les autorités communales les ont approchés pour revoir leurs aménagements publics.
- 4^e invite : *à prendre également en compte ces invites dans le cadre de la mise à jour du plan d'action du stationnement qui arrive à échéance en 2019*
 - M. Widmer précise que pour l'heure, la forme du futur plan d'actions du stationnement doit encore être définie.
- 5^e invite : *à mener une étude prospective pour anticiper les besoins en voitures à moyen terme dans la mesure où la construction de parkings souterrains est une action pratiquement irréversible*
 - M. Widmer indique que le département travail en partenariat avec l'office de l'urbanisme, l'OCLPF et la Fondation des parkings afin notamment de déterminer de nouvelles façons de créer et de gérer le stationnement dans les nouveaux quartiers, cela dans le but d'éviter de construire en sous-sol et d'y trouver des alternatives. Ils travaillent sur la gestion du stationnement, par exemple en centralisant la gestion auprès d'un seul organisme.
- 6^e invite : *à faire la promotion de l'habitat sans voitures, par exemple à travers des mécanismes incitatifs pour les maîtres d'ouvrages et une campagne de publicité auprès du grand public*
 - Le département est totalement d'accord d'entrer en partenariat avec des coopératives dans ce but. Le rôle de l'Etat est de fixer des règles et de veiller à leur application mais ils se tiennent à disposition pour cela.

Une députée (S) demande quelle est la durée d'une procédure de dérogation pour le ratio du stationnement.

M. Widmer indique que le dossier d'autorisation de construire doit être complet. Le département a ensuite 30 jours pour donner un préavis. Souvent, ils travaillent en amont avec les différents développeurs pour déterminer ce qu'il faudra pour autoriser assez facilement un ratio inférieur au règlement.

C'est par exemple le cas à Presinge. Ils ont convenu de mandater une société pour mener une réflexion sur le ratio de stationnement qui sera cohérent.

La députée reprend l'exemple de Presinge et relève que la réduction de l'usage de la voiture peut être rendue difficile en raison du manque de transports publics. Elle demande pourquoi ils n'ont pas plutôt fonctionné dans l'autre sens en travaillant sur la desserte en transports publics. M. Widmer relève que cela peut aller dans ce sens. Ils préfèrent justement que la réduction du taux de stationnement se fasse dans des secteurs bien desservis.

La députée (S) relève que la M 2529 (motion « cousine ») traitée à la commission d'aménagement) demande l'étude de projets pilotes avec des quartiers sans voitures. Elle demande ce qu'ils en pensent.

M. Widmer indique que le cas de Presinge est à considérer comme un quartier pilote. Ils pourraient tendre vers cela, mais ils désirent que ces actions se mènent en partenariat étroit avec les communes pour être sûr que la demande de stationnement ne se reportera pas sur le réseau routier adjacent et donc sur les communes. Ils sont plutôt d'accord d'aller de l'avant si les partenaires le sont aussi.

La députée (S) demande ainsi s'ils pourraient aller de l'avant sur un PLQ dont le taux de stationnement tendrait vers 0.

M. Widmer affirme qu'il n'y a jamais de PLQ qui ont été délivrés ainsi. C'est difficile à concevoir. S'il s'agit toutefois d'une volonté populaire, il faudra absolument veiller au risque de report du stationnement.

La députée (S) demande si avec la nouvelle pratique de délivrance de macarons, les propriétaires de villas qui ont la possibilité de parquer leur voiture sur leur terrain peuvent obtenir un macaron pour la paquer dans la rue ou s'ils sont obligés d'aménager leur parcelle pour y mettre leur voiture.

M. Widmer affirme que toutes les zones du canton ont été soumises aux modifications précitées. Le secteur Chêne-Bougeries, fortement résidentiel, a été touché par cela de manière importante. Il n'y a ainsi pas eu de différences en fonction du type de propriété. Il indique également qu'il y aura un assouplissement du durcissement pour certaines zones, par exemple pour Hermance en raison de la grande disponibilité de places bleues.

Suite à la demande d'un député (PLR), M. Widmer indique que le département est finalement d'accord dans l'ensemble avec les invites de la motion. Il relève que le département a d'ores et déjà mis en œuvre de nombreuses demandes qui y sont formulées.

Un député (PDC) demande des précisions quant aux consultations menées entre le département, les promoteurs et les communes. M. Widmer lui indique que dans les opérations relativement conséquentes, les organismes de la commune sont associés à la plupart des processus. Des groupes de travail suivent le PLQ et les autorisations de construire. Les communes effectuent un suivi des autorisations de construire pour veiller à ce que le cadre réglementaire soit respecté. Si des entreprises demandent beaucoup plus de places que ce qui est autorisé, des discussions ont lieu pour savoir s'ils adaptent ou non les choses. C'est à géométrie variable.

Le député (PDC) relève que certains PLQ datent de plusieurs dizaines d'années en arrière. Il demande si dans ces cas, ils revoient le PLQ a posteriori, sur la question de l'offre de stationnement notamment.

M. Widmer indique que dans la plupart des cas, une discussion est engagée avec l'office de l'urbanisme afin de déterminer si le contexte du quartier a substantiellement changé. Il prend l'exemple du PLQ de la gare de Chêne-Bourg qui prévoyait 870 places de stationnement. Le programme a changé et ils ont ainsi réduit le nombre de places de stationnement de 870 à un peu plus de 500. Certains PLQ ont effectivement près de 20 ans. Dans ces cas, l'Etat sollicite parfois les communes pour que les conditions de ces PLQ soient modifiées. C'est toutefois plutôt l'office de l'urbanisme qui s'en charge.

Un député (PDC) demande s'il ne faudrait pas mettre en place un processus plus précis tenant compte de l'évolution de la demande en parking. Il trouve que cela a l'air assez compliqué. M. Widmer confirme que cela pourrait être clarifié. Par exemple à Carouge, un PLQ n'a jamais été réalisé, bien qu'il ait plus de 30 ans. Lorsque des investisseurs se profileront pour ce terrain, une révision du PLQ aura lieu. Il précise également que l'office de l'urbanisme se charge de définir les modalités de révision des PLQ.

Une députée (Ve) relève qu'il existe un quartier sans voitures à Freiburg et demande si le département prête une attention à ce type de quartiers. M. Widmer indique avoir pris connaissance d'études qui ont été menées dans des quartiers en Suisse. Ils suivent cela pour voir ce qui peut être transposé à Genève. En se baladant à Freiburg, on peut constater que des immeubles de stationnement sont construits (silos) et on ne se rend pas compte depuis l'extérieur que c'est un parking. C'est quelque chose qui pourrait être envisagé à Genève. Les solutions en élévation pourraient être très intéressantes.

A la demande d'un député (Ve), M. Widmer revient sur les possibilités de dérogations. Elles sont de 8 types et sont cumulables entre elles. Ils ont créé

une dérogation pour les coopératives. Ils imposent qu'il n'y ait pas de détenteur de voitures dans les opérations. C'est pour cela qu'ils demandent aux coopératives de présenter leurs statuts et que cela doit être inscrit au registre foncier afin d'éviter que, quelques années après, il y ait des demandes de macarons de la part des coopérateurs pour se parquer sur le domaine public.

Le député (Ve) demande si un propriétaire peut imposer cela à un locataire. M. Widmer dit que les statuts de la coopérative sont une contrainte. Dans les autres types de logements, il ne sait pas si un propriétaire peut interdire d'avoir une voiture.

Un député (S) demande quelles sont les possibilités de partage de véhicules entre voisins. Par exemple en Belgique, des start-up utilisent de nouveaux outils numériques pour les encourager et les faciliter. Il demande si le département suit cela.

M. Widmer le confirme. Mobility propose de solutions pour les endroits denses. Mais si on s'écarte des zones denses, il faut trouver d'autres solutions adaptées aux différentes situations et ils sont plutôt ouverts à ce genre de choses. Il faudrait encore se mettre d'accord sur le ratio d'une place en partage, car cela équivaut à un certain nombre de places normales.

Audition de M. Thomas Mader, président de l'APCG et de M. Philippe Angelozzi, Secrétaire général de l'USPI

M. Mader indique que l'APCG représente 60-70% de la production des projets aujourd'hui. La plupart de leurs membres sont confrontés à une vacance des places de stationnement dans les constructions. De nombreux projets réalisés font face à une évolution des mœurs. La demande de places de stationnement est en régression. Si des immeubles comprennent une place par logement, ils peuvent sans autres trouver des preneurs s'il s'agit d'un immeuble de classe moyenne ou de standing. Il cite par exemple une construction de 80 logements comprenant 78 places de parking dont seulement 35 ont trouvé preneur. C'est un cas de figure où il y a 0,5 place prise par logement. La raison est d'ordre économique, même si la location n'est pas très chère. Il poursuit en indiquant qu'ils ont auditionné des propriétaires afin de comprendre les raisons de cette régression de la demande. Il en ressort qu'il y a une forme de concurrence avec les macarons, car les places de stationnement sont moins chères sur le domaine public. Les grands projets tels que celui de La Chapelle comprennent un taux de vacance allant de 20% à 50%. Cette vacance a tendance à s'estomper les mois suivant l'arrivée de tous les locataires. Malgré cela, le taux de vacance n'est que très

rarement nul. Il conclut que cette motion semble aller dans le bon sens. Il serait bien qu'une certaine marge d'appréciation soit laissée aux promoteurs et aux constructeurs afin d'adapter l'offre de parkings selon la situation des immeubles, le standing de ces derniers ainsi que l'évolution des tendances.

M. Angelozzi indique que l'USPI est alignée avec l'avis de l'APCG. Ils sont favorables à cette motion, non pas pour favoriser les projets mais pour encourager les habitats sans voitures, faire face à cette modification de la mobilité et donc faire face à cette baisse de la demande. Il précise toutefois qu'ils ne sont pas opposés à l'utilisation et à la possession de voitures. Pour eux, il est compliqué en tant que professionnel d'avoir un règlement qui oblige à construire des parkings. En outre, le prix du macaron est extrêmement bas, ce qui crée une concurrence entre leurs places de stationnement et les places bleues. Il affirme qu'il faut avoir une certaine cohérence et, ainsi, soit il faut garder les prix de macarons bas et ne pas obliger la construction de logements souterrains, soit il faut faire l'inverse. En outre, ils informent les députés du fait que les taux de vacance dans le canton sont élevés. Ils n'ont pas de statistiques précises, mais il indique tout de même que la promotion au chemin de Compostelle 20 a un taux de vacance du stationnement de 42%, celle au chemin de Compostelle 24 a un taux de 42%, celle de la rue des Arpenteurs a un taux de 13% et celle de la route d'Annecy a un taux de vacance de 58%. Si une libre appréciation est laissée aux constructeurs, ils devront faire attention à ne pas faire trop de places de stationnement pour éviter un taux de vacance qui coûte cher, mais également en faire assez afin d'éviter d'avoir des appartements vacants.

Un député (Ve) demande quelles sont les conséquences de ces taux de vacance.

M. Mader indique que c'est le propriétaire qui le supporte. Pour les PPE, s'il n'y a pas de rendement disponible, ce manque à gagner impliquera qu'ils doivent demander à l'office du logement d'accepter une augmentation de l'état locatif et cela se reportera donc sur les locataires.

Le député (Ve) demande quelle est la part du manque à gagner sur le rendement.

M. Mader indique que le prix de revient d'un parking en sous-sol est de 40 000 à 80 000 francs, voire parfois 100 000 francs. Le niveau des loyers varie donc entre 150 francs et 200 francs par mois et, pour d'autres types d'immeubles, entre 200 francs et 400 francs. Il y a un ratio de 10% entre la valeur de location d'une place de parking et la valeur locative de l'appartement correspondant.

Une députée (S) demande si les frais liés aux parkings peuvent être reportés sur les locataires.

M. Mader indique que le coût réel du parking est rarement répercuté sur le prix de la place en location. Si ce n'était pas le cas, la place serait louée entre 400 et 500 francs par mois. Pour les logements LGL, il est impossible de facturer une place à ce prix. La réalité de ces chiffres démontre que cela ne joue pas.

La députée (S) demande si un locataire qui ne veut pas de place de parking peut voir son loyer augmenter afin de couvrir les frais liés aux parkings. Elle demande également si le prix de la place de stationnement peut être directement compris dans le bail.

M. Angelozzi affirme que ce n'est pas légal pour les logements LGL. Concernant les autres logements, cela peut être différent.

Une députée (S) demande ce qu'ils font des places vacantes.

M. Mader affirme qu'un parking hors sol comme celui de l'Etoile peut être converti en bureaux voire même en logements. En sous-sol, c'est beaucoup plus complexe. Même les convertir pour les vélos ou les deux-roues est compliqué. Non seulement le fait de mettre deux scooters par place de voiture ne permet pas de gagner suffisamment d'argent, mais, en plus de cela, le fait de faire payer les scooters ne rentre pas dans leurs mœurs. Les conducteurs préfèrent les laisser dehors car c'est gratuit. Le parking de Saint-Antoine propose une solution pour les vélos et les montants sont marginaux. Cette conversion s'avère donc assez délicate.

Un député (PDC) demande tout d'abord si le taux de vacance général dans les parkings se répartit sur tout le canton ou seulement au centre-ville. Il demande ensuite si le taux de vacance est dû au fait que les gens trouvent facilement des places sur la voie publique ou si c'est pour des raisons financières. Il demande finalement s'il est facile d'obtenir des dérogations tel que c'est prévu légalement pour les constructeurs.

M. Mader explique que les exemples cités avant sont plutôt situés au centre-ville. A l'extérieur du centre-ville, par exemple à Cartigny, les projets sont d'une taille totalement différente. Suite à des discussions avec de nombreux locataires, ils ont remarqué qu'il y a véritablement un changement d'habitude chez les jeunes ainsi qu'un facteur économique qui joue un rôle. En outre, il indique que les règles de construction de logements se durcissent et se compliquent d'année en année, ce qui engendre des coûts supplémentaires et cela finit par se répercuter sur le prix des logements. Concernant les dérogations, c'est une possibilité pour les immeubles LGL. Mais ils rencontrent beaucoup de résistance de l'office cantonal des

transports. Il faut justifier la dérogation au regard de critères économiques. Pour les autres logements, ces dérogations ne sont en principe pas acceptées pour des raisons de mobilité.

Un député (PLR) demande si les chiffres cités pour les taux de vacance ont été résorbés avec le temps, ce que M. Angelozzi confirme. Il indique qu'ils arrivent à louer presque toutes les places de stationnement mais que cela prend de nombreux mois, ce qui a évidemment un coût.

M. Mader ajoute que cela peut prendre un an et demi pour trouver des locataires pour les places de stationnement. Il est difficile de louer ces places à des personnes de l'extérieur, car les clés de ces parkings correspondent à l'entrée des bâtiments ainsi qu'à celle de nombreuses pièces communes. Ils ne peuvent pas le faire pour des raisons de sécurité.

Un député (PLR) s'interroge sur le taux de rentabilité des parkings en ouvrage et se demande si, au final, ce n'est pas le locataire qui va devoir assurer les pertes liées à ces constructions. M. Mader indique que cela n'est possible que pour les cas des coopératives. Si c'est un logement institutionnel, il y a très peu de chances que l'office du logement accepte de revoir l'état locatif. C'est purement et simplement le rendement de l'institutionnel qui compense les pertes liées aux parkings. Il ajoute que le phénomène de vacance est relativement nouveau.

Un député (Ve) demande si les loyers seraient plus bas s'ils construisaient moins de parkings. M. Mader pense pouvoir répondre positivement, car les coûts de structure pour les logements sont différents s'il y a un parking. Ainsi, d'une façon ou d'une autre, ils pourraient réussir à réduire les loyers.

Un député (Ve) demande s'il est possible d'interdire à un locataire d'avoir une voiture, par exemple dans le contrat de bail. M. Mader estime que ce n'est pas légal. M. Angelozzi ajoute qu'il verrait très mal un maître d'ouvrage et un bailleur prendre une telle position, à moins que ce soit dans les statuts d'une coopérative. Il y a une baisse de la demande, mais il y a tout de même un besoin des familles d'avoir un véhicule afin d'effectuer certains déplacements.

Un député (Ve) revient sur la question des parkings hors sol. Elle demande si dans les futurs quartiers ils réfléchissent sérieusement à la construction de parkings hors sol. M. Mader explique que l'idée germe du côté des promoteurs afin d'éviter des problèmes économiques. Toutefois ce n'est pas quelque chose de très tendance auprès des pouvoirs publics et des autorités. Ce qui freine surtout concerne l'aspect de la pollution visuelle. Il y a probablement encore une évolution de mentalité à opérer.

Un député (S) demande s'il existe un registre qui répertorie les demandes de dérogations formulées par leurs membres. M. Angelozzi répond que ce n'est pas le cas. Ils ont eu des négociations avec le département de la mobilité mais rien n'a bougé. M. Mader confirme qu'il n'y a aucune souplesse du côté de l'office des transports. Cela les encourage à documenter ce registre et ils peuvent ainsi sans autres passer cette demande auprès de leurs membres.

M. Angelozzi ajoute qu'ils soutiennent cette motion. Ils proposent de laisser le libre choix au maître d'ouvrage de baisser drastiquement les ratios.

Audition de M^{me} Carole-Anne Kast (présidente de la Fondation HBM Emma Kammacher et membre du bureau de la CAFI) et M. Michel Perizzolo (directeur du SFIDP)

M. Perizzolo indique tout d'abord que sur le parc immobilier des fondations immobilières de droit public comprenant 7500 logements, les fondations ont également 3472 places de parking et un taux de vacance des places de stationnement d'environ 6%. C'est donc près de 200 places de stationnement qui étaient vacantes l'été passé. En outre, 25% des places de stationnement sont louées à des personnes autres que celles qui habitent dans leurs bâtiments. M. Perizzolo précise que les FIDP sollicitent systématiquement la réduction de -30% du ratio de places de stationnement comme prévu par le règlement pour la construction de LUP. Ils essaient toujours d'organiser leurs parkings avec des anti-passback afin d'éviter le parking sauvage. C'est un succès assez positif qu'ils ont pu constater.

M^{me} Kast indique qu'ils sont satisfaits avec cette possibilité de dérogation de réduire de 30% le ratio de places de stationnement, qu'ils utilisent systématiquement et qu'il ne faudrait pas rendre plus difficile pour les HBM. Les locataires sont des locataires modestes et très dépendants des transports publics. Lors d'opérations avec plusieurs promoteurs, ils tentent de mettre en place des parkings mutualisés.

Un député (UDC) demande quel est le prix moyen de location d'une place de parking mutualisée. Il demande s'ils prennent contact avec les entreprises du quartier ou s'ils ont des partenariats avec des entreprises afin de louer leurs places de stationnement excédentaires. Il demande finalement s'ils acceptent des pendulaires pour la location de places de parking.

M^{me} Kast indique que le loyer d'une place pour un parking neuf est de 100 à 150 francs. Pour un box, le prix sera compris entre 180 et 220 francs. C'est pour cela qu'ils demandent toujours la réduction de 30%, car ces prix sont importants pour leurs locataires. En outre, les locataires ont également

des baux liés et sont ainsi obligés de prendre une place de stationnement, sauf s'ils démontrent qu'ils n'ont pas de voitures.

M. Perizzolo ajoute que les prix des places de stationnement sont systématiquement autorisés et vérifiés par l'office cantonal du logement. Il ajoute également qu'une place de parking extérieure coûte entre 50 et 60 francs par mois.

Les auditionnés ajoutent que, lorsque c'est possible, ils ouvrent la location des places de stationnement aux régies avec lesquelles ils travaillent. Ils font des flyers pour promouvoir cela également auprès des habitants d'immeubles annexes. Il se peut qu'il y ait des pendulaires, mais ce n'est pas directement la clientèle qu'ils recherchent.

Un député (PDC) demande s'ils mènent une réflexion concernant la mobilité générale du canton ainsi que l'attribution des places de stationnement. Il estime qu'attribuer des places de stationnement à des pendulaires est problématique au regard de la politique de mobilité du canton.

M^{me} Kast indique qu'ils demandent systématiquement des dérogations au ratio de parking, car leurs locataires sont moins gourmands en places de stationnement. Elle entend que c'est problématique de louer des places à des pendulaires, mais il faut comprendre qu'il est problématique pour eux de ne pas pouvoir rentabiliser les places afin d'entretenir l'immeuble. Si les places de stationnement sont surnuméraires, ils doivent soit chercher des locataires pour les places de parking, soit revoir l'état locatif des logements destinés à des personnes à faibles revenus. Ils préfèrent ainsi louer ces places de stationnement. Il faudrait peut-être revoir à la hausse le pourcentage de la dérogation. M^{me} Kast indique en outre qu'il serait nécessaire de mener un calcul quartier par quartier et immeuble par immeuble, afin de déterminer un pourcentage de dérogation adéquat. Cela dépend de plusieurs facteurs dont l'offre en surface et l'offre de transports publics. Ils pourraient imaginer sur certains immeubles au centre-ville d'avoir des dérogations de plus de 30%.

Une députée (S) demande s'il y a eu une augmentation du taux de vacance des places de stationnement ces dernières années. M. Perizzolo indique que le taux de vacance stagne et n'augmente pas. Dans certains quartiers, le taux de vacance ne change pas malgré des campagnes de communication. M^{me} Kast rappelle que certains immeubles n'ont pas du tout de places de stationnement, comme les tours bleues à Onex.

Un député (PDC) demande si les locataires de ces tours ont des voitures. M^{me} Kast répond positivement et indique qu'ils parquent les voitures dans les parkings de la commune. Elle rappelle que plusieurs HBM de grande taille

n'ont pas de stationnements car, dans les années 60, on estimait que les personnes modestes n'avaient pas les moyens d'avoir une voiture.

Audition de M^{me} Emilie Roux, coordinatrice de la plateforme « Habitat à stationnement réduit »¹

M^{me} Roux distribue tout d'abord deux brochures (annexes). Habitat à stationnement réduit est une plateforme soutenue par le DETEC notamment. Elle se présente principalement sous la forme d'un site internet qui fournit aux autorités ainsi qu'aux maîtres d'ouvrage des informations permettant d'étudier la faisabilité de projets immobiliers sans voitures. Ce site contient également des dispositions légales d'autres cantons ainsi que des exemples intéressants dans d'autres pays. Entre autres, la plateforme organise deux événements chaque année. Le premier a été organisé en 2017.

Elle explique que le lieu d'habitat influence grandement la mobilité. Le stationnement est un levier puissant et il faut ainsi agir non seulement sur le stationnement public mais également sur le stationnement privé. Réduire la construction de places de stationnement comprend plusieurs avantages, comme la réduction des coûts de construction, ce qui permet des loyers plus attractifs. Pour les communes, cela permet de réduire le trafic motorisé, de contribuer au commerce local ainsi que d'avoir un impact positif en matière de santé publique. Pour les habitants, cela permet de libérer des espaces de vie et de cohésion sociale. Globalement, la qualité de vie se retrouve améliorée.

Elle présente ensuite deux exemples de législation en Suisse qui sont moins restrictifs en la matière. Bâle-Ville n'impose aucune obligation de construire des places de stationnement. A Berne, les prescriptions relatives aux places de stationnement ont été allégées. Ainsi, il n'est plus obligatoire de construire de places de stationnement s'il est possible de démontrer certains critères à l'Etat, comme la proximité des transports publics. Ce sont les seuls cantons de Suisse qui ont des prescriptions plus souples. Genève pourrait ainsi peut-être devenir le troisième. En outre, il y a plusieurs quartiers en Suisse romande qui ne comprennent pas de places de stationnement. Par exemple à Soubeyran, ils ont construit trop de places de stationnement, donc la moitié du parking est utilisée comme atelier, l'autre pour l'auto-partage. Aujourd'hui, les prescriptions en vigueur obligent à construire des places de stationnement même si cela n'est pas nécessaire. Suite à des discussions avec des promoteurs immobiliers, ces derniers ont

¹ <https://habitat-mobilitedurable.ch>

affirmé avoir de la peine à louer toutes leurs places de stationnement. La plateforme est ainsi très favorable à la motion 2530.

Un député (UDC) relève que M^{me} Roux a évoqué le quartier de Soubeyran et demande si elle connaît le ratio de ce parking. Il demande également quelle zone de la Jonction ne contient pas de parking. Il demande finalement si elle a des documents relatifs aux prescriptions légales à Bâle et à Berne.

M^{me} Roux indique que le quartier de Soubeyran comprend 34 places de stationnement, le ratio légal étant de 0,8 place de stationnement. Le quartier de la Jonction dont elle parlait est l'écoquartier de la Jonction. Concernant les prescriptions de Bâle-Ville et Berne, on trouve des exemples sur la plateforme². M. Widmer ajoute que la date à laquelle l'autorisation de construire a été donnée pour le quartier de Soubeyran c'était en 2010-2011.

Un député (S) relève qu'il est difficile d'obtenir des dérogations à Genève. Or, selon ce que M^{me} Roux a expliqué pour Berne, il suffirait de fournir quelques preuves pour pouvoir construire des logements sans places de stationnement. Il demande comment ces demandes de dérogation se déroulent avec les autorités et si c'est compliqué.

M^{me} Roux indique qu'elle a un collègue qui s'occupe de la partie Suisse alémanique. Elle indique qu'il y a un certain nombre d'exemples sur le site internet qui démontrent que plusieurs se sont bien intégrés et que cela fonctionne bien avec le canton de Berne pour obtenir une dérogation.

Un député (PDC) relève qu'une des brochures que M^{me} Roux a distribuée fait mention du quartier des Cherpines. La brochure indique que le ratio de places de stationnement est faible mais qu'une réserve a été prévue. Il demande des précisions à ce propos.

M^{me} Roux explique qu'elle laissera le département répondre précisément à cette question. Elle relève toutefois qu'il y a des exemples de ce type en Allemagne. En effet, certains quartiers prévoient des extensions (ou réserves) possibles de parkings afin d'éviter de futurs cas de stationnement illégal. Elle remarque toutefois que ces extensions n'ont aujourd'hui jamais été utilisées ou réalisées.

M. Widmer indique que le projet sera construit avec un ratio de 0,6. Il sera possible d'augmenter ce ratio à 1, mais en attendant l'espace qui pourra être utilisé ne contiendra pas de places de stationnement mais des infrastructures sportives.

² <https://habitat-mobiledurable.ch/exemples/?L=1>

Un député (PLR) confirme cela et ajoute que dans le but d'avoir le moins de voitures possible et une utilisation optimale du tram qui entrera prochainement en service, le municipal de la commune a voté une résolution instaurant un ratio de places à 0,1. Un bureau a été mandaté pour établir le bon ratio et il en est ressorti que ce dernier se situe à 0,6. Une réserve est prévue sous les équipements sportifs et la volonté de la commune est bien évidemment de ne pas augmenter ce ratio. Il était difficile de descendre plus bas que 0,6 car, selon le bureau mandaté, il aurait fallu une gare à proximité.

Au sujet des exemples de quartier avec peu de voitures, une députée (S) remarque que le site internet de la plateforme mentionne un quartier à Berne avec un ratio de 0,18.

Audition de M. Xavier Magnin, président, et M. Philippe Aegerter, directeur adjoint de l'ACG

M. Magnin formule quelques remarques du comité de l'ACG. Premièrement, il est souvent admis que des dérogations au ratio de stationnement soient sollicitées et obtenues par des promoteurs dans les communes suburbaines. Deuxièmement, la demande de stationnement peut varier du tout au tout selon les communes ; ce ne sont donc pas des situations globales mais plutôt des préavis communaux qui pourraient faire foi. Finalement, le règlement date de décembre 2015, mais les cartes qui fixent les ratios de stationnement et qui y sont annexées pourraient déjà évoluer en raison des changements intervenus depuis lors.

Concernant la première invite, le comité de l'ACG relève qu'il est difficile d'avoir un avis global. Le comité n'a donc pas formulé de préavis sur cette invite, car elle est trop dépendante des caractéristiques des régions ou des communes genevoises. Concernant la deuxième invite, ils y sont favorables afin d'avoir plus de flexibilité sur les territoires communaux. Concernant la troisième invite, ils y sont également favorables afin d'apporter une certaine cohérence. Le comité est également en faveur de la quatrième invite, mais s'oppose à la cinquième, car ils estiment que cela dépasse les capacités communales. Cela serait plutôt du ressort du canton. Finalement, le comité de l'ACG ne s'est pas prononcé sur la dernière invite, car il estime que ce n'est pas de son ressort.

Concernant la 5^e invite, une députée (S) demande si le comité de l'ACG est contre le principe ou simplement contre le fait que cette charge soit imputée aux communes. M. Magnin indique qu'ils sont simplement contre le fait que cette charge soit imputée aux communes. Ils ne sont pas contre le principe.

Un député (PDC) demande si les préavis présentés ont été formulés de façon unanime par le comité. M. Magnin explique qu'il y a eu certaines divergences dans les prises de position. Il n'a toutefois pas le détail sous les yeux.

Le président demande quelle est la composition du comité de l'ACG.

M. Magnin dit que le comité est composé de 13 représentants de la Ville de Genève, Puplinge, Gy, Perly-Certoux, Grand-Saconnex, Coligny, Plan-les-Ouates, Bernex, Onex, Confignon, Satigny et Versoix. La répartition est statutaire.

Un député (PDC) demande si le comité a exprimé des craintes de voir le parking sauvage se développer dans certains villages ou sur certaines routes. M. Magnin confirme que certains représentants craignent cela à l'instar du trafic. Les communes sont tout de même prêtes à faire varier cette carte.

Discussions et votes

Un député (PDC) indique que son groupe est favorable à la motion. Certaines invites ont plus d'utilité que d'autres. Il demande si les auteurs de la motion maintiennent l'ensemble des invites. En effet, certaines choses ont été faites depuis la rédaction de la motion.

Une députée (S) confirme que les pratiques de dérogation existent. Mais les retours des précédentes auditions ont permis d'identifier que les procédures sont longues et peuvent freiner la rapidité du projet ou décourager des personnes à s'engager dans ce sens. Cette invite reste donc d'actualité. L'ACG reconnaît également que, pour certaines communes, le plan ne correspond déjà plus aux besoins des communes et de ses habitants. Si les coefficients sont déjà trop élevés, elle se demande ce qu'il en sera dans quelques années. Il est donc important d'anticiper sur les dix prochaines années et de mener une étude prospective comme le demande la motion. Concernant les pratiques dérogatoires facilitées, ce serait pour les maîtres d'ouvrage voulant favoriser un habitat avec peu de voitures ou aucune voiture. Ceci est totalement possible en regardant ce qu'il se passe ailleurs en Suisse comme à Berne. Le but est donc de laisser une marge de manœuvre plus importante aux maîtres d'ouvrage. C'est une motion qui est relativement peu contraignante pour l'Etat et pour les maîtres d'ouvrage, mais également pour les communes selon l'audition de l'ACG qui n'a pas d'opposition formelle à cette motion. Elles ne sont également pas contre la campagne de promotion, mais ne veulent simplement pas la faire elles-mêmes.

Le président rappelle tout de même que l'avis présenté aujourd'hui par l'ACG était celui du comité qui ne compte que 13 représentants.

Un député (UDC) rappelle qu'ils ont voté une modification de la LMCE sur la compensation des places de stationnement supprimées il y a peu de temps. Un plan de stationnement a été initié par M^{me} Künzler et sera révisé prochainement. Il souhaite entendre le département.

Un député (S) rappelle que l'intention de cette motion est que ces dérogations soient accordées de façon plus aisée. Il se réjouit que le PDC soutienne cette motion. Le Conseil d'Etat fera ainsi un rapport à ce propos. Il estime qu'il faut aller de l'avant avec cette motion.

Un député (PLR) affirme que les trois premières invites ne posent aucun problème à son groupe. Ces dernières vont vers une libéralisation et une facilitation du processus. La quatrième invite est supposée déjà être relevée et la sixième invite paraît logique. Il indique toutefois que la cinquième invite pose plus de problèmes, car elle demande de faire la promotion d'une politique. Il propose que la cinquième invite soit supprimée de la motion.

Un député (Ve) pense qu'aucune modification n'a eu lieu depuis le dépôt de la motion. Concernant la remarque du député PLR, il estime justement que c'est la cinquième invite qui « mange le moins de pain ». Ce serait dommage de renoncer à cette dernière.

Un député (PDC) relève que dans les villages il n'est pas toujours opportun de réduire les ratios. Il reste toutefois en faveur de la motion sur le fond.

Un député (UDC) indique que cette motion va dans la continuité de ce qui va se faire, ce qui est inutile. Il rappelle que les entrepreneurs trouvent toujours moins de places de stationnement. Il est également en faveur de la suppression de la cinquième invite.

Un député (MCG) indique que son groupe est également en faveur de la motion.

Une députée (PLR) relève que les promoteurs demandent de pouvoir construire moins de places de stationnement. Cela permet de réduire ainsi le prix des ouvrages. Certains lieux y sont propices, d'autres pas. Finalement, elle indique qu'elle serait plus encline à proposer des mécanismes réels. Elle est favorable à la motion, mais pas à la promotion des mécanismes précités.

Un député (Ve) confirme que le but n'est pas de retrouver des voitures sur la voie publique dans les régions périphériques. Le but est d'avoir une politique cohérente avec une priorité au stationnement des véhicules professionnels.

Une députée (S) ajoute qu'ils ne désirent pas proposer une réduction linéaire des ratios mais que cela soit fait au cas par cas. L'objectif n'est pas

de faire une politique aveugle où l'on coupe de façon linéaire dans tout le canton. Le but est de toucher les bâtiments proches d'infrastructures tels que la voie verte, le CEVA, etc.

Une députée (PLR) propose d'amender la cinquième invite comme suit :

« à encourager l'habitat sans voitures par exemple à travers des mécanismes incitatifs »

Le président met aux voix l'amendement :

Pour : 8 (2 PDC, 3 PLR, 1 UDC 2 MCG)

Contre : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstention : –

L'amendement est accepté.

Vote final

Le président met aux voix la **M 2530 ainsi amendée** :

Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 PLR, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : 2 (1 PLR, 1 UDC)

La M 2530 ainsi amendée est acceptée.

En vertu de ce qui précède, la commission des transports vous recommande, sans opposition, d'accepter cette motion.

Proposition de motion (2530-A)

pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures

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

- que, dans plusieurs communes genevoises, les places de stationnement dévolues aux habitant.e.s ne trouvent plus preneur ;
- que cette situation résulte d'une évolution sociale claire vers une mobilité moins motorisée, le taux de ménages sans voiture étant passé de 30 à 41% en 15 ans en ville de Genève ;
- que le trafic individuel motorisé impacte significativement le bilan carbone du canton et que des objectifs de réduction d'émissions ont été adoptés dans le plan climat cantonal ;
- qu'un parking souterrain comporte de nombreux désavantages : sa construction est chère et se répercute sur les plans financiers de l'immeuble, son emprise produit des impacts négatifs sur la végétation en surface et limite l'infiltration des eaux, sans parler des volumes très importants de matériaux d'excavation qu'ils génèrent ;
- que les PLQ planifiés aujourd'hui se construiront dans 10 à 15 ans, que les habitudes de mobilité évoluent nettement vers une diminution des véhicules individuels motorisés et qu'une fois construit, un parking souterrain surdimensionné n'est pratiquement pas reconvertible ;
- qu'à l'inverse, construire du logement avec peu ou pas de places de parking comporte de nombreux avantages : moins de trafic et donc moins d'accidents, une infrastructure routière revue à la baisse au profit des zones piétonnes et de rencontres ;
- que des quartiers sans voitures émergent en Suisse, mais aussi à Genève, avec des ratios de stationnement allant jusqu'à 0,16 place de stationnement par logement (contre 0,8 à 1 dans la plupart des nouveaux quartiers du canton !) ;
- que de grands propriétaires et promoteurs immobiliers, publics comme privés, souhaitent pouvoir construire moins de places de stationnement ;
- que d'autres cantons, comme Berne ou Bâle-Ville, ont adopté des pratiques exemplaires et ambitieuses en matière d'habitat sans voitures ;

- que la nouvelle stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité entend notamment actionner le levier du stationnement (fiscalisation des parkings gratuits sur le lieu de travail, renforcement des contrôles du stationnement et durcissement de l'octroi des macarons) ;
- que le plan d'action du stationnement 2013-2019 a fait plusieurs pas dans la bonne direction mais qu'il faut aller plus loin à Genève en passant de la régulation stricte du stationnement à une évaluation plus globale de l'offre de mobilité disponible à un endroit donné,

invite le Conseil d'Etat

- à revoir le **règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP)** en réduisant les ratios de places de stationnement de façon à faciliter et encourager la réalisation de projets d'habitat sans voitures (ou avec très peu de voitures) ;
- à adapter les **pratiques de dérogation au RSFP de l'office cantonal des transports (OCT)** pour accorder facilement des dérogations aux maîtres d'ouvrage qui prennent des mesures pour limiter le trafic motorisé individuel (p. ex. autopartage, réductions pour abonnement TPG, etc.) et en tenant compte l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;
- à coordonner avec la Fondation des parkings **une politique cohérente de délivrance de macarons** tenant compte de l'offre de mobilité ou de places de stationnement associée au logement du ménage ;
- à mener une étude **prospective** pour anticiper les besoins en voitures à moyen terme dans la mesure où la construction de parkings souterrains est une action pratiquement irréversible ;
- à encourager l'habitat sans voitures par exemple à travers des mécanismes incitatifs ;
- à prendre également en compte ces invites dans le cadre de la mise à jour du **plan d'action du stationnement** qui arrive à échéance en 2019.

M2530 POUR UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ FAVORISANT L'HABITAT SANS VOITURES

COMMISSION TRANSPORTS GC – 11 JUIN 2019



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

1800 GENÈVE S.A.

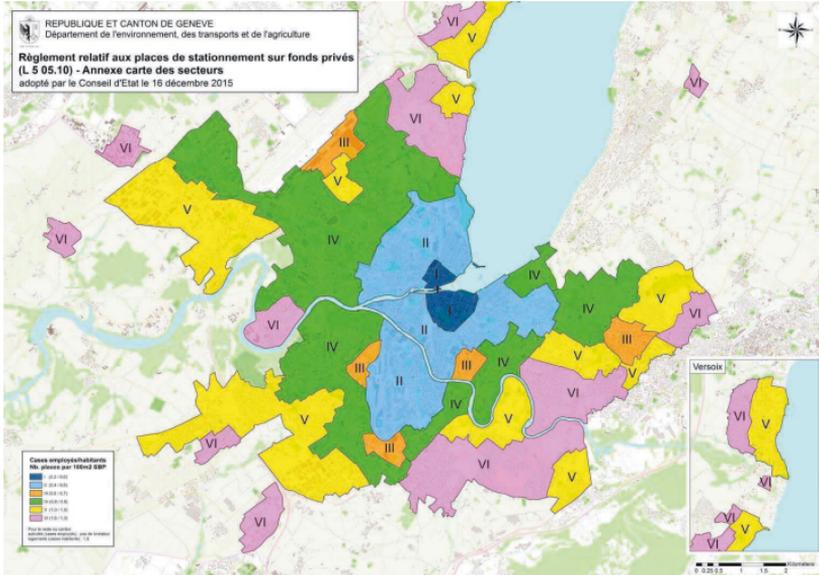
Département des infrastructures
Office cantonal des transports

11/06/2019 - Page 1

LES INVITES DE LA MOTION

- > Revoir le **règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP)** en réduisant les ratios de places de stationnement de façon à faciliter et encourager la réalisation de projets d'habitat sans voitures (ou avec très peu de voitures) ;
- > Adapter les **pratiques de dérogation au RSFP de l'office cantonal des transports (OCT)** pour accorder facilement des dérogations aux maîtres d'ouvrage qui prennent des mesures pour limiter le trafic motorisé individuel (p. ex. autopartage, réductions pour abonnement TPG, etc.) et en tenant compte l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;
- > Coordonner avec la fondation des parkings **une politique cohérente de délivrance de macarons** tenant compte de l'offre de mobilité ou de places de stationnement associée au logement du ménage ;
- > à mener une **étude prospective** pour anticiper les besoins en voitures à moyen terme dans la mesure où la construction de parkings souterrains est une action pratiquement irréversible ;
- > à faire la **promotion** de l'habitat sans voitures, par exemple à travers des mécanismes incitatifs pour les maîtres d'ouvrage et une campagne de publicité auprès du grand public ;
- > à prendre également en compte ces invites dans le cadre de la mise à jour du **plan d'action du stationnement** qui arrive à échéance en 2019.

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

- Le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) L 5 05.10 est intégré au *Règlement d'application de la loi sur les constructions et les installations diverses L 5 05.01*

3 principes

- La demande privée doit **obtenir une réponse sur terrains privés**
- **Logements** : un nombre de places minimum à construire
- **Activités** : un nombre maximum de place à construire

→ **Un levier de la politique de gestion de la mobilité, mais pas une lutte contre la possession d'une automobile**

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



Le stationnement :

- > une demande légitime
- > une offre contrainte où la demande est la plus forte
- > un levier de l'action publique (Plan Opair, opb, plan directeur cantonal, pdtc, pdr, projet d'agglomération, plans directeurs communaux, PLQ, DD, etc.)

11/06/2019 - Page 5

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

PRINCIPALES MODIFICATIONS DE LA RÉVISION DE DÉC.2015

- > Intégration des modifications du **réseau TC à l'horizon 2020-2025** (léman express, projets trams, bhns) et du développement des gares
- > Prise en compte des **grands projets** du pdcant 2030
- > **Diminution générale des ratios (de -20% à -50% selon les zones)** tenant compte de l'évolution des taux de motorisation et de la saturation du réseau routier
- > Le dimensionnement peut **tenir compte de places de stationnement vacantes dans un rayon de 300m** autour du projet déposé.
- > Le dimensionnement peut tenir compte d'une **mutualisation des places.**

11/06/2019 - Page 6

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

> POUR LES COOPÉRATIVES

Ajout d'une possibilité de **dérogation à l'article 8**

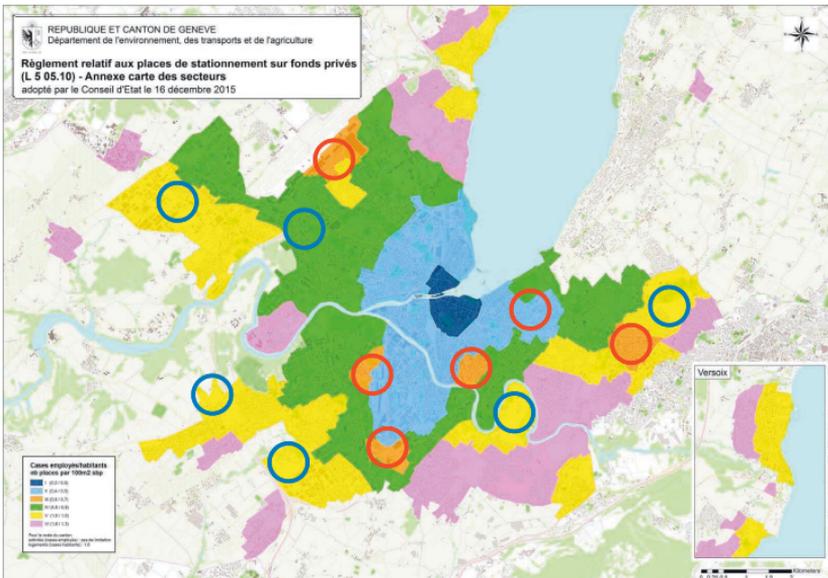
Elle doit se fonder sur des **engagements ou conventions particulières** lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier

- > La demande de dérogation fait intégralement partie du dossier de requête d'autorisation de construire ou du projet de plan d'affectation du sol
- > L'ampleur de la dérogation possible n'est pas mentionné de manière à tenir compte des différences de "sensibilité" des coopératives, en fonction de leur statut

11/06/2019 - Page 7

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

> LES EVOLUTIONS DE LA CARTE



Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

> LES MODIFICATIONS DE RATIOS

2013

Cases employés/habitants
nb places par 100m2 sbp

Secteur

I (0,4 / 0,0)

II (0,4 / 0,5)

III (0,6 / 1,0)

IV (0,8 / 1,0)

V (1,0 / 1,0)

VI (1,6 / 1,3)

~~VII (1,6 / 1,6)~~

pour le reste du canton
activités (cases employés) : pas de limitation
logements (cases habitants) : 1,6

2015

Cases employés/habitants
nb places par 100m2 sbp

I (0,2 / 0,0)

II (0,4 / 0,5)

III (0,6 / 0,7)

IV (0,8 / 0,8)

V (1,0 / 1,0)

VI (1,6 / 1,3)

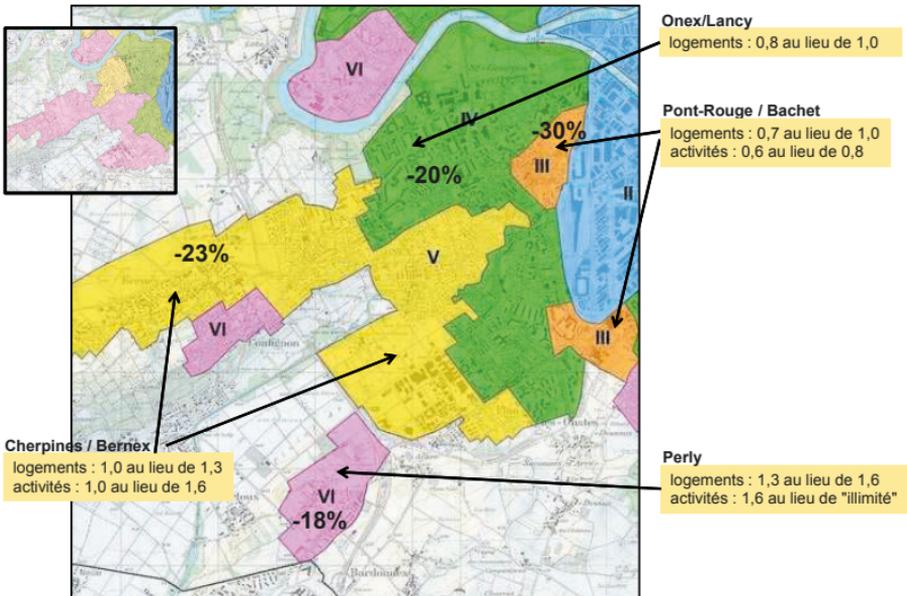
Pour le reste du canton
activités (cases employés) : pas de limitation
logements (cases habitants) : 1,6

-50%

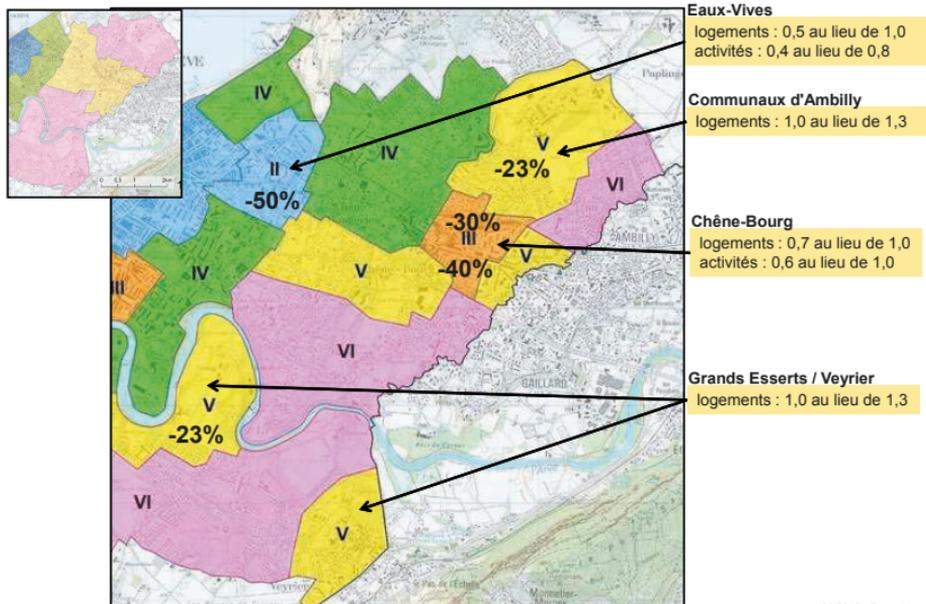
-30% } 0 place visiteur
au lieu de 0,1

-20%

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



11/06/2019 - Page 11

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

Les évolutions majeures des articles

- > Pour les **LUP**: application d'une **diminution de ratio allant jusqu'à 30%**, sous réserve de l'acceptation du Département en charge des transports.
- > Pour les logements, le revenu d'exploitation des parkings doit supporter leur coût de réalisation
- > **Etudiant: pas de place voiture** pour les étudiants, **une place vélo** par chambre.
- > **IEPA** (immeuble avec encadrement pour les personnes âgées) : **50% des besoins calculés** selon le tableau de l'art. 5 al. 1. Pour les visiteurs et employés, pas d'exception.

11/06/2019 - Page 12

- > introduction des **ratios pour les 2RM** :
pour les logements: min 0,1 place/100 m² (I, II, III) et 0,2 place/100 m².
pour les activités: max 0,5 place/100 m².
- > **augmentation des ratios places vélos**: pour les logements: min. 1,5 places/100 m². Introduction de 2 m² par place. Doivent être facilement accessibles, abritées et équipées contre le vol. Un tiers de l'offre doit être au rez-de-chaussée.

11/06/2019 - Page 13

Les invites de la motion #1

- > Revoir le **règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP)** en réduisant les ratios de places de stationnement de façon à faciliter et encourager la réalisation de projets d'habitat sans voitures (ou avec très peu de voitures) ;

→ *le règlement le permet. Les projets basés sur le nouveau règlement sont en cours de construction ou d'autorisation*
- > Adapter les **pratiques de dérogation au RSFP de l'office cantonal des transports (OCT)** pour accorder facilement des dérogations aux maîtres d'ouvrage qui prennent des mesures pour limiter le trafic motorisé individuel (p. ex. autopartage, réductions pour abonnement TPG, etc.) et en tenant compte l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;
- > → *déjà possible. Une dizaine de cas par année sur 1600 autorisations de construire. Au stade du PLQ, les coopératives ne sont pas forcément identifiées.*

11/06/2019 - Page 14

Les invites de la motion #2

- > coordonner avec la fondation des parkings **une politique cohérente de délivrance de macarons** tenant compte de l'offre de mobilité ou de places de stationnement associée au logement du ménage ;
 - sept. 2017 durcissement des conditions d'octroi du macaron =
- 7'000 macarons vendus en ville de Genève
- > à prendre également en compte ces invites dans le cadre de la mise à jour du **plan d'action du stationnement** qui arrive à échéance en 2019.
 - la forme du futur plan d'actions du stationnement doit encore être définie

11/06/2019 - Page 15

Les invites de la motion #3

- > à mener une **étude prospective** pour anticiper les besoins en voitures à moyen terme dans la mesure où la construction de parkings souterrains est une action pratiquement irréversible ;
 - démarche en cours avec OCT, OU, OCLPF et FdP pour déterminer nouveaux véhicules de financement et de gestion du stationnement dans les PLQs
- > à faire la **promotion** de l'habitat sans voitures, par exemple à travers des mécanismes incitatifs pour les maîtres d'ouvrage et une campagne de publicité auprès du grand public ;
 - démarche transversale à prévoir notamment pour préciser les mécanismes incitatifs et le partenariat éventuel à prévoir avec les coopératives pour la promotion

11/06/2019 - Page 16



GRAND CONSEIL	
Expédié le : 30-07-19	Visa : TP
Par poste	Par courriel
Président	Députés (100)
Commissaires	Bureau
Secrétariat	Archives
Commission : des transports	
Copie à :	
Divers : ACCORD	

Commission des Transports
 Secrétariat général du Grand Conseil
 Monsieur Thierry CERUTTI, Président
 Case postale 3970
 1211 Genève 3

Genève, le 26 juillet 2019
 PR.3.6V076-19

Prise de position de l'APCG relative à la Motion 2530 pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures

Monsieur le Président,
 Mesdames et Messieurs les commissaires,

Nous faisons suite à l'audition de l'Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG) par votre commission, le mardi 18 juin 2019, ce dont nous vous remercions, et nous vous transmettons ci-dessous la synthèse de notre prise de position.

A titre préalable, nous rappelons que l'Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG) est une association professionnelle constituée d'une quarantaine de membres exerçant en tant que promoteurs, développeurs et/ou constructeurs immobiliers. L'association représente une part prépondérante des projets de construction menés par le secteur privé dans le canton de Genève. Nos membres sont particulièrement actifs dans les grands projets sis en zone de développement.

De manière générale, l'APCG se déclare favorable à la Motion 2530. Depuis de nombreuses années, nos membres préconisent de réduire les ratios de places de stationnements privées exigées en sous-sol au vue de la baisse significative de la demande, la réalité étant que les modes de déplacements évoluent. Aujourd'hui de nombreuses places de stationnements restent vides. Cela se vérifie notamment par le taux de vacances dans les nouveaux projets, avec environ, tout secteur confondu, un taux de vacance de 45% lors de la première mise en location. Ci-dessous quelques chiffres qui ont pu être relayés par nos membres :

- **Champ-Baron**: taux de vacance = **47,5%** lors de la mise en valeur le 15 juin 2019 (logements en coopérative LUP (40 HBM – 40 HM) : 37 places de parkings vacantes sur 78 places)
- **Ch. de Compostelle 16** : taux de vacance = **38%** lors de la mise en valeur en mai 2018 (17 places vacantes sur 44) et 13 % aujourd'hui (secteur II)
- **Ch. de Compostelle 20** : taux de vacance = **42%** lors de la mise en valeur en mai 2018 (18 places vacantes sur 42) et 18 % aujourd'hui (secteur II)
- **Ch. de Compostelle 24** : taux de vacance = **46%** lors de la mise en valeur en mai 2018 (20 places vacantes sur 43) et 31 % aujourd'hui (secteur II)

- **Promenade de la Dentellière 4 à 10** : taux de vacance = **66.67%** lors de la mise en valeur en novembre 2016 (24 places vacantes sur 36) et 0% aujourd'hui (secteur IV)
- **Rue des Arpenteurs 14-16-18** : taux de vacance = **13.34%** lors de la mise en valeur en mars 2017 (4 places vacantes sur 30) et 0% aujourd'hui (secteur IV)
- **Rte d'Annecy 213, 213A et 213B** : taux de vacance = **58.63%** lors de la mise en valeur en décembre 2017 (17 places vacantes sur 29) et 0% aujourd'hui (hors secteur)

En ce qui concerne la politique de l'octroi des macarons, elle nous semble aujourd'hui absurde, puisque l'on incite le citoyen à prendre un macaron à un prix très bas (CHF 200.-/an contre CHF 170-250.-/mois pour un parking en sous-sol), et d'autre part, les promoteurs sont obligés de construire en quantité des places de parkings en sous-sol, dont les coûts de constructions sont élevés, ne pouvant ainsi pas concurrencer le prix des macarons. Dès lors, les questions de coûts doivent être prises en compte, soit l'on maintient le prix des macarons à un prix faible sans obliger à construire des quotas de parking, soit l'on augmente drastiquement le prix des macarons.

Par ailleurs, il convient d'indiquer que le prix de revient d'une place de parking est rarement autoporté et il est ensuite très compliqué de la reconverter à une autre affectation en cas de vacance.

Nous pensons que la solution la plus raisonnable est de laisser le nombre de places de parkings à construire, à la libre appréciation du promoteur qui supportera le risque d'exploitation. S'il en fait trop, il ne les louera pas et s'il n'en fait pas assez, il aura des appartements vacants.

Subsidiairement, nous suggérons de réduire les ratios de 0,5 points pour les secteurs I à IV et d'avoir un minimum d'1 place par logement pour le secteur VI ainsi que pour le reste du canton.

Parallèlement, nous sommes favorables à l'octroi de dérogations facilitées pour répondre à certaines réalités selon les quartiers ou à certaines spécificités de projets.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les commissaires, à nos sentiments distingués.



Thomas MADER
Président



Philippe ANGELOZZI
Secrétaire général



PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE

Fondements, bonnes pratiques et expériences en matière de planification, de réalisation et d'utilisation d'un habitat sans ou avec peu de voitures.

Guide à l'intention des maîtres d'ouvrage, autorités municipales et urbanistes.



 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

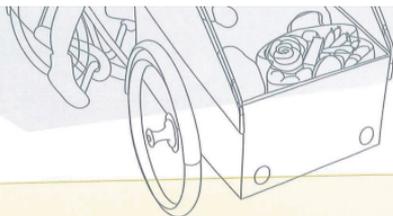
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Le quartier sans voitures de la coopérative d'habitation
Oberfeld à Ostermundigen près de Berne.

PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE



Vers un habitat sans voitures – comment s'y prendre?

La Plateforme habitat à mobilité durable fournit aux maîtres d'ouvrage, autorités municipales et urbanistes, des informations détaillées permettant d'étudier la faisabilité de projets d'habitat sans ou avec peu de voitures: dispositions légales, exemples des meilleures pratiques en vigueur en Suisse et à l'étranger, une grille d'évaluation pratique et des conseils en prévision de visites de sites et de rencontres d'échanges d'expériences.

Les projets d'habitat sans voitures s'avèrent payants pour tous: les urbanistes jouissent d'une plus grande liberté de conception, les habitants payent des loyers plus bas et bénéficient d'une meilleure qualité de vie et les communes se dotent de quartiers plus vivants.

Friches urbaines dues aux places de stationnement

La proportion de ménages sans voiture est constamment en hausse: elle a progressé de 10 points depuis 2000 à Lausanne (44% en 2010) et à Genève (41%). A Bâle et à Berne, plus de la moitié des ménages n'en possède pas (55% / 53%) et à Zurich et Lucerne, la proportion atteint respectivement 48 et 42%. Pourtant, l'obligation de doter les logements de places de stationnement – toujours en vigueur dans bien des communes – entraîne une pléthore de places de stationnement dans les lieux bien desservis par les TP.

Les gains pour les maîtres d'ouvrage, habitants et communes

pour les maîtres d'ouvrage

- Coûts de construction réduits en investissant dans la mobilité durable plutôt que dans un garage souterrain.
- Les loyers sont plus attractifs du fait de ces économies.
- Davantage de liberté de conception architecturale.

pour les communes

L'habitat à faible densité de voitures...

- réduit le trafic motorisé sur le réseau routier local;
- contribue à la mise en place de structures économes en énergie et de la société à 2000 watts;
- profite au commerce local et rend les quartiers vivants;
- encourage les déplacements à pied ou à vélo et favorise une vie saine;
- améliore l'image de marque de la commune.

pour les habitants

L'habitat à faible densité de voitures...

- libère de l'espace pour les jeux, les rencontres ou autres activités sociales;
- réduit les émissions polluantes et les dangers dus au trafic motorisé;
- favorise l'identification avec son quartier.



Thomas Sacchi, chef de projet Kalkbreite:

«Dès le départ, l'idée était de faire de la Kalkbreite «un début de ville conforme aux objectifs de la société à 2000 watts» où habitat, vie professionnelle et culture se partageraient le même toit. Et très tôt, il était évident que l'ensemble serait sans voitures, contribuant, avec ses espaces attractifs au plain-pied, à rendre le quartier plus vivant.»

Les éléments du site internet

Nul besoin de réinventer la roue! Toutes les informations et les documents utiles sont sur le site internet:

www.habitat-mobilitedurable.ch

Situation juridique

Le site offre un vaste aperçu du droit en vigueur dans les 26 cantons et dans quelques communes:

Où n'existe-t-il pas d'obligation de créer des places de stationnement?

Où n'existe-t-il pas de possibilité d'y déroger?

Dans quelles conditions peut-on réduire le nombre de ces places?

Documents types

Des concepts de mobilité ou des contrats types pour accompagner le lancement de nouveaux projets sont également disponibles.

Exemples

Sur le site web sont présentés les quartiers sans ou avec peu de voitures existants en Suisse.

Planifier et construire

Une «check-liste» facilite le travail d'évaluation de la faisabilité d'un projet de quartier sans ou avec peu de voitures.



Habitat presque sans voitures à la Giesserei à Winterthur.

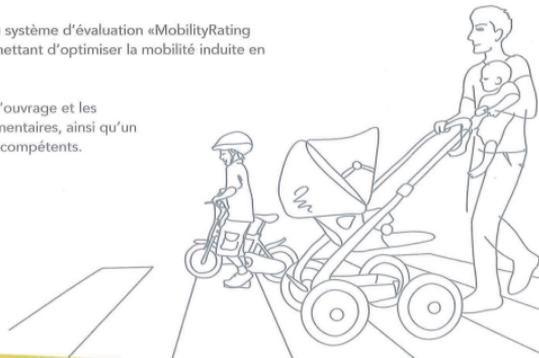
Martin Sonderegger, association habitat intergénérationnel Giesserei:

«L'offre de notre quartier est riche et variée: une bibliothèque, un restaurant, un cabinet de médecine complémentaire et une crèche. De même, les commerces des alentours sont facilement accessibles à pied ou à vélo, ce qui rend la voiture superflue. En outre, la desserte par le réseau de chemins de fer et de bus est optimale.»

Et aussi...

Dans une deuxième étape, on peut avoir recours au système d'évaluation «MobilityRating quartiers d'habitation». Il indique les éléments permettant d'optimiser la mobilité induite en termes de consommation d'énergie et d'efficacité.

Pour une évaluation plus approfondie, les maîtres d'ouvrage et les investisseurs y trouveront des informations complémentaires, ainsi qu'un répertoire d'adresses de spécialistes et de bureaux compétents.



PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE



www.habitat-mobiledurable.ch

Contact / réalisation
ATE Association transports et environnement
Bureau-Conseil ATE
Emilie Roux
Rue de Montbrillant 18, 1201 Genève
022 734 70 44, emilie.roux@ate.ch
www.habitat-mobiledurable.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Pour une mobilité
d'avenir

ate



PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE

Compte rendu du séminaire de l'ATE du 5 décembre 2017



Pour une mobilité
d'avenir

ate

**Emilie Roux**

Collaboratrice de projet Habitat à mobilité durable

ATE Association transports et environnement

Le 5 décembre 2017, dans le cadre de sa Plateforme Habitat à mobilité durable, l'ATE Association transports et environnement a organisé le séminaire « *L'habitat sans voitures – Comment le concevoir ?* » dans la coopérative d'habitation Soub7 à Genève. Le grand nombre de participants à cette demi-journée démontre l'intérêt actuel pour un habitat intégrant des ratios de stationnement réduits par rapport aux normes en vigueur. Pourtant, et bien que ce type d'habitat rencontre un succès grandissant, les obstacles restent encore trop nombreux. La thématique a été discutée sous divers angles : intérêt d'une telle planification, adaptation des normes en matière de stationnement, enjeux pour les coopératives et pratique de la Ville de Genève. L'exemple d'une coopérative d'habitation a également été présenté.

POURQUOI SOUB7 ?

Les coopératives d'habitation s'orientent de plus en plus vers un habitat sans voiture. Certaines d'entre elles estiment leur besoin en places de stationnement à 0,5 places pour 100m² de surface brute de plancher (sbp). A Soub7, les statuts de la coopérative favorisent l'autopartage, ainsi chaque voiture de la coopérative est partagée entre les habitants. Pourtant, malgré un besoin réduit en places de stationnement, il a fallu construire le nombre de places de stationnement prévues par la loi. Des solutions ont donc dû être trouvées pour utiliser les places inutiles. Des cases de stationnement ont été louées à des personnes externes et la moitié du parking sous-terrain a été transformé en ateliers ou lieux de stockage. Les participants au séminaire ont pu visiter cet immeuble et ces aménagements et mieux comprendre les enjeux du stationnement dans le cadre d'une coopérative d'habitation.

TABLE DES MATIÈRES

Quelle mobilité dans les quartiers?	4
Pourquoi planifier, construire et habiter avec peu de voitures?	6
Le règlement de stationnement sur fonds privés L 5 05 10	7
Enjeux de mobilité dans le cadre d'un urbanisme participatif: l'expérience des coopératives d'habitation	8
L'habitat sans ou avec peu de voitures, pratiques actuelles?	10
Mutualisation et autogestion au sein d'une coopérative d'habitation	11



QUELLE MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS ?

L'événement s'est ouvert avec l'intervention d'Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat en charge du Département de l'aménagement, du logement et de l'environnement, qui a souligné la tendance vers la réduction des places de stationnement en ville, nettement perceptible dans l'évolution des logements.



Voir à long terme

La mutation territoriale en cours dans le Canton de Genève revêt une importance particulière. Les nouveaux quartiers se multiplient et le nombre de logements va fortement augmenter ces prochaines années. On construit aujourd'hui pour des siècles ! Il est fondamental de ne pas oublier le lien entre aménagement et mobilité.

Une nécessaire prise en compte de la mobilité dès le projet

La tendance actuelle va vers une baisse du nombre de ménages possédant une voiture. Il est donc important d'anticiper dès maintenant cette tendance dans les futurs projets de quartiers. Plusieurs exemples vont dans ce sens sur le territoire du Canton de Genève. Citons les Cherpines, les Vernets ou encore la Concorde. Parallèlement, il est important de proposer des modèles qui favorisent la réduction des déplacements.

Favoriser la ville des courtes distances

La ville des courtes distances est une réponse à ces enjeux. Pour limiter les déplacements, toujours plus nombreux, les habitants devraient pouvoir trouver à proximité tous les services qui répondent à leurs besoins. C'est pourquoi le Canton de Genève n'applique pas le principe du « zoning », qui consiste à faire des quartiers résidentiels d'un côté et des quartiers de logements de l'autre. A l'inverse, il faut construire les logements et les lieux d'emplois, de commerce ou de services dans les mêmes quartiers. Le nombre de déplacements est ainsi réduit et des lieux de sociabilité sont intégrés au quartier.

De longues distances accessibles en mobilité douce

Grâce à l'essor du vélo à assistance électrique, les déplacements en mobilité douce ne se cantonnent plus uniquement aux courtes distances. Il n'est pas rare de voir des cyclistes en vélo à assistance électrique parcourir près de 10 km pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, il est imaginable de construire des pénétrantes cyclables qui permettront de se déplacer entre les quartiers de manière aisée et sécurisée. Pourtant, aujourd'hui encore 1/3 des trajets en voiture font moins de 3 km. Des distances pourtant facilement réalisables à pied ou à vélo.

Des infrastructures de transports publics fortes

Rien ne remplacera les grandes infrastructures de transports publics pour limiter l'utilisation de la voiture dans les villes. Suite au projet CEVA¹, l'enjeu sera de redoubler d'efforts pour développer l'offre de RER sur l'ensemble du canton et en particulier dans les nouveaux quartiers. Le réseau de RER est le seul moyen de transport capable de gérer des masses.

C'est pourquoi il est primordial aujourd'hui de penser à la mobilité de demain, afin d'anticiper la diminution de la possession d'une voiture privée et de créer un cadre favorable à la réduction des places de stationnement.



LES CHERPINES

A la demande des communes, le taux de stationnement sera fortement réduit à un ratio de 0.6 places de stationnement par logement. Ce taux se base sur le pari qu'il y aura plus de ménage sans voiture d'ici à 2020. Cependant, afin d'éviter un manque de places de stationnement et un report sous forme de stationnement sauvage sur la commune, il est prévu une réserve en surface, en cas de besoin.

LES VERNETS

Dans le cadre du projet de la Caserne des Vernets, la diminution future de l'usage de la voiture est déjà prise en compte, avec la création de quelque 3000 places de stationnement pour vélos situées dans les sous-sols, les rez-de-chaussée et les espaces extérieurs. La solution trouvée pour anticiper la mobilité future est une mutualisation des places de stationnement du secteur.

LA CONCORDE

Dans le cas de ce quartier déjà construit, le schéma de circulation a été modifié pour réduire la place de la voiture dans le quartier (parking centralisé et mutualisé, mise en place d'impasses et de nouvelles infrastructures routières, réaménagement de l'espace-rue au profit des habitants). Cela a été rendu possible par une forte implication citoyenne au travers du Forum démocratique.

¹ Le CEVA est un projet de RER qui permettra de relier la gare Cornavin et celle d'Annemasse (France) en desservant les grands pôles d'activités genevois. En créant ce réseau RER à l'échelle de l'agglomération, le CEVA se veut une véritable alternative à l'utilisation de la voiture individuelle privée. Plus d'informations sur le projet : www.ceva.ch.



POURQUOI PLANIFIER, CONSTRUIRE ET HABITER AVEC PEU DE VOITURES ?

La Conférence des villes pour la mobilité a été créée en 2010 et compte aujourd'hui 20 villes membres dans toute la Suisse. Christine Gaillard, vice-présidente de cette entité a présenté les avantages de construire et d'habiter avec peu de voitures.



Pour les villes

Ce type d'habitat permet de réduire le trafic sur les routes locales, de gagner de l'espace grâce aux places de stationnement économi-sées et d'accroître la flexibilité urbanistique. Par ailleurs, les commerces, services et offres de loisirs locaux sont davantage utilisés, la qualité des espaces publics est améliorée et les habitants sont d'autant plus en mouve-ment et en meilleure santé.

Pour les habitants

Ils s'identifient davantage à leur quartier, les nuisances environnementales et les dangers d'accidents routiers sont réduits. Plus de mobilité douce et des espaces ouverts rendent les quartiers plus vivants.

Pour les maîtres d'ouvrage

Ils font des économies grâce à une infra-structure réduite et peuvent offrir des loyers plus abordables, ainsi que des prestations de mobilité attractives. Cette conception archi-tecturale plus libre permet de répondre à une demande en hausse et à la tendance de par-tager plutôt que posséder.

Le rôle de la CVM

La Conférence des villes pour la mobilité sou-haite sensibiliser les villes au potentiel de tels quartiers, faciliter l'échange entre les villes in-téressées et faire connaître de bons exemples de mise en œuvre.



LE RÈGLEMENT DE STATIONNEMENT SUR FONDS PRIVÉS L 5 05 10

Le nouveau règlement du stationnement du Canton de Genève, révisé en 2015, intègre des ratios fortement réduits dans certaines zones. Le stationnement est une demande légitime, mais l'offre est contrainte là où la demande est la plus forte. Il constitue un levier crucial d'action publique (Mobilités 2030, Plan Opair, opb, plan directeur cantonal, etc.) pour agir sur la mobilité.



Encourager plutôt que lutter

Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac (DGT), est parti du paradoxe selon lequel le canton de Genève est souvent considéré comme un canton "automobiliste". Or, la part de la mobilité douce à Genève est l'une des plus élevée de Suisse. A contrario, il y a plus de ménages ne possédant pas de vélo que de ménages ne possédant pas de voiture. Ainsi, pour le Canton, il ne s'agit pas de contrer la possession d'une voiture, mais d'agir pour son utilisation "intelligente" dans une logique multimodale.

Un nouveau règlement²

Le nouveau règlement du stationnement intègre les modifications du réseau de transports publics à l'horizon 2020-2025 et prend en compte les grands projets du Plan directeur cantonal (PDCn) à l'horizon 2020-2025. La diminution générale des ratios de stationnement tient compte de l'évolution des taux de motorisation et de la

saturation du réseau routier. Ainsi, les nouveaux ratios sont parfois diminués de moitié, notamment dans le cadre de certains grands projets.

Des besoins qui varient selon le type de logement

Pour certains types de logement, le besoin en places de stationnement est moindre. Ainsi, pour les logements d'utilité publique (LUP), la diminution des ratios peut aller jusqu'à 30%. Pour les logements étudiants aucune place n'est prévue. Pour les immeubles avec encadrement pour les personnes âgées (IEPA) elle correspond à 50% des besoins calculés.

Mutualiser ou utiliser les places vacantes

Dimensionner le stationnement peut aussi passer par une mutualisation des places de stationnement. Cela signifie qu'un seul parking est construit pour tous les immeubles au lieu d'un par construction. Cela peut également passer par une évaluation des places vacantes dans un rayon de 300m autour du projet déposé. Ainsi, si les parkings alentours sont surdimensionnés, il est possible de réutiliser moins de places de stationnement dans le nouveau quartier.

Il existe donc une multitude de leviers pour diminuer le nombre de places de stationnement construites.

² Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privé L 5 05.10



ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LE CADRE D'UN URBANISME PARTICIPATIF : L'EXPÉRIENCE DES COOPÉRATIVES D'HABITATION

Pour les coopératives d'habitation, la gestion de la mobilité est un enjeu important. Elle s'inscrit dans une volonté de limiter ses impacts environnementaux, mais aussi ses coûts de construction. En effet, le coût d'une place de stationnement dans un parking sous-terrain est d'environ CHF 50'000.-, ce qui renchérit les coûts de construction et peut parfois mettre en péril certains projets.

VALEURS

Les valeurs du Groupement des coopératives d'habitation genevoises se basent sur les trois piliers du développement durable.

Ecologie : privilégier une conception et des solutions préservant l'environnement.

Social : favoriser la création de lien social et les échanges entre habitant-e-s.

Economie : les coopératives ne poursuivent pas de but lucratif. Les coopératives entreprennent les études nécessaires pour optimiser les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien à court, moyen et long terme, en évitant de recourir à des solutions onéreuses ou superflues.



Des besoins moindres

Selon Caroline Marti, secrétaire générale du Groupement des coopératives d'habitation genevoises, les coopératives ont des besoins inférieurs aux normes de stationnement en vigueur. Une observation empirique indique qu'un ratio d'environ 0,5 serait suffisant. Or la nouvelle réglementation du stationnement ne correspond pas toujours à ces besoins. Pour exemples, les Grand-Esserts et les Communaux d'Ambilly se trouvent dans le secteur V du nouveau règlement du stationnement ce qui implique qu'un minimum de 1 place par 100m² de surface brute de plancher (SBP) devrait être prévu. A Vieusseux et aux Vergers, dans le secteur IV, le minimum réglementaire est fixé à 0,8.

Un processus participatif, des opportunités

Au-delà d'une certaine qualité urbanistique ou d'une certaine qualité de vie, le processus participatif permet, au travers de solutions concertées et partagées, de créer des situations favorables à une utilisation moindre de la voiture. Partenariat avec Mobility, parc de véhicules partagés pour les habitants (voitures, vélos), tentative de partenariat avec les TPG pour l'achat d'abonnements ou encore réflexions sur les places de stationnement sécurisées et accessibles pour les vélos sont autant de démarches entreprises par les coopératives et qui favorisent une mobilité alternative et respectueuse de l'environnement.

Forum Grosselin³, un exemple de processus participatif

Cette expérience d'urbanisme participatif dans le cadre du projet Praille Acacias Vernets (PAV)⁴ a abouti à différentes propositions liées à la mobilité dans le secteur:

- Construire moins de places qu'exigé par le ratio en gardant une réserve d'espace
- Permettre aux opérateurs de choisir de renoncer à la construction de place de stationnement
- Aménager un accès facilité aux infrastructures de transports publics par des itinéraires de mobilité douce et un système de desserte locale (minibus) pour les personnes à mobilité réduite
- Penser les accès au quartier par poches pour éviter le trafic de transit à travers le quartier

- Limiter le nombre de poids lourds dans le quartier en concentrant les activités qui nécessitent des livraisons dans un secteur proche de l'autoroute.

Il démontre que les futurs habitants sont eux-mêmes prêts à renoncer à un véhicule privé et qu'il n'est pas systématiquement nécessaire de construire le nombre de places de stationnement prévu par la loi.



³ Plus d'information sur le forum: www.ge.ch/dossier/demarche-participative-grosselin/forum-grosselin

⁴ Plus d'informations sur le projet: www.ge.ch/dossier/praille-acacias-vernets



L'HABITAT SANS OU AVEC PEU DE VOITURES, PRATIQUES ACTUELLES ?

Albane Ferraris, urbaniste à la Ville de Genève, a souligné que la ville réalise des projets avec moins de stationnement depuis de nombreuses années. Avant 2008, les quartiers des Ouches et des Foyers de Sécheron sont des exemples de quartiers qui bénéficiaient déjà de ratios de stationnement réduits.



Aujourd'hui, en plus du nouveau règlement du stationnement, plusieurs leviers permettent de créer des logements sans nécessairement construire autant de places de stationnement.

La surélévation

La surélévation d'immeuble en est un, puisque la loi permet de construire des logements supplémentaires sans nécessairement créer de nouvelles places de stationnement.

Nœuds de transports

Dans les projets de la Gare des Eaux-Vives par exemple, le ratio de stationnement sera réduit à 0.6 grâce à la proximité de la gare CEVA et au prolongement de la voie verte. Le Plan localisé de quartier a été fait par les communes, permettant un travail fin sur la maille piétonne.

Travail sur les rez-de-chaussée

Il est important d'offrir des services de proximité dans ce type de quartier. C'est pourquoi il est important de faire tout un travail sur les rez-de-chaussée.

Travailler sur la perméabilité

Dans l'écoquartier de la Jonction, le ratio de stationnement est réduit à 0.5. Un grand travail sur la perméabilité a été réalisé.

Mutualisation

A la Concorde, pour apaiser la circulation et réduire les coûts des infrastructures, il a été décidé de regrouper les parkings collectifs aux abords du quartier. Cela permet également de supprimer les places de parking en surface. Dans le cadre du projet de la Caserne des Vernets, toute une réflexion autour de la mutualisation des places de parking public a été menée afin de permettre la réduction du nombre de places de stationnement.

Pas d'attribution

Aux Acacias, l'idée est d'avoir des parkings plus loin des logements et de n'avoir aucune place de parking attribuée pour apaiser le trafic interne.

On le voit bien, il n'y a pas qu'une seule solution mais une multitude d'outils à disposition du planificateur. C'est pourquoi il est important d'adapter les projets à la situation du quartier projeté.



MUTUALISATION ET AUTOGESTION AU SEIN D'UNE COOPÉRATIVE D'HABITATION

La coopérative d'habitation Equilibre a la particularité d'intégrer dans ses statuts la renonciation à la possession de voitures individuelles privées au profit des voitures communes mises à disposition dans le cadre du système d'autopartage organisé par la coopérative. Dans le cadre de tous ses projets de logement, elle a donc besoin de moins de places de stationnement. Olivier Krumm, représentant du maître d'ouvrage au sein de la Coopérative Equilibre, a présenté ces projets et leurs défis.



La première expérience de la coopérative Equilibre s'est faite à Cressy. Le ratio légal fixé était de 1,3 place de stationnement, mais il était bien trop élevé étant donné que le nombre de voitures nécessaires au bon fonctionnement de l'autopartage était de 4 pour 13 appartements. Pour ne pas avoir à construire de parking, une recherche sur la quantité de places vacantes à louer dans le quartier a été menée et une disposition statutaire de renoncement à la voiture individuelle a été mise en place d'un commun accord avec la Direction générale des transports (DGT) et la commune. Ainsi, il n'a pas été nécessaire de construire un ouvrage qui aurait été inutile.

Le second projet a été réalisé à Soubeyran, lieu de la réunion. Ici, le principe est le même, 6 voitures sont disponibles en autopartage, mais aucun habitant de la Coopérative Equilibre ne possède son propre véhicule, sauf pour deux cas qui ont obtenu une dérogation pour raisons professionnelles. Le ratio légal a été fixé à 0,8 (soit 34 places), mais avec un besoin nettement inférieur de stationnement, il aurait été plus

utile de construire beaucoup moins de places de stationnement. L'obligation de construire ces 34 places de stationnement a obligé les futurs habitants à réfléchir à l'utilisation de ce parking. Ainsi, seules 14 places de stationnement sont utilisées, dont 6 pour l'autopartage, 4 pour la coopérative la Luciole et 4 à des personnes externes à l'immeuble. Le restant a été transformé en ateliers et en dépôts. Par conséquent, si un jour il y a besoin de plus de places de stationnement, il suffira de casser les cloisons des ateliers. Il y a donc une possibilité de réversibilité.

Aux Vergers, la coopérative Equilibre construit 72 logements et 25 places de stationnement dans le parking du quartier. 18 places seront réservées à l'autopartage et 7 pour les activités et services. C'est en tenant compte de la spécificité de la coopérative (pas de véhicules privés) que la commune a accepté de réduire le ratio de 1 à 0,4.

Enfin, à Presinge trois coopératives, dont Equilibre, vont construire 140 logements. Le ratio de stationnement légal est de 1,6 soit 240 places à construire en sous-sol. Mais la coopérative souhaite demander une dérogation pour réduire ce nombre. L'enjeu est de taille car le contexte est rural, donc il sera plus difficile de construire avec moins de voitures. Pourtant, pas très loin de là, il y a la gare CEVA. Il y a également l'idée de construire un parc de vélos électriques et de l'autopartage. L'étude du projet est encore en cours.

PLATEFORME HABITAT À MOBILITÉ DURABLE

Vers un habitat sans voitures – comment s'y prendre ?

La Plateforme habitat à mobilité durable fournit aux maîtres d'ouvrage, autorités municipales et urbanistes, des informations détaillées permettant d'étudier la faisabilité de projets d'habitat sans ou avec peu de voitures : dispositions légales, exemples des meilleures pratiques en vigueur en Suisse et à l'étranger, grille d'évaluation pratique et conseils en prévision de visites de sites et de rencontres d'échanges d'expériences.



Les projets d'habitat sans voitures s'avèrent avantageux pour tous :

Les urbanistes jouissent d'une plus grande liberté de conception, les habitants payent des loyers plus bas et bénéficient d'une meilleure qualité de vie et les communes se dotent de quartiers plus vivants.

Friches urbaines dues aux places de stationnement

La proportion de ménages sans voiture est constamment en hausse : elle a progressé de plus de 10 points depuis l'année 2000 à Lausanne (46% en 2015) et à Genève également (41%, 2015).

A Bâle et à Berne, plus de la moitié des ménages n'en possède pas (52% / 57%) et à Zurich, la proportion atteint 53%.

Pourtant, l'obligation de doter les logements de places de stationnement – toujours en vigueur dans bien des communes – entraîne une pléthore de places de stationnement dans les lieux souvent bien desservis par les TP.

Avec le soutien de



Sidatkonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conférence delle città per la mobilità



Staatsrat der Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Helvetische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Contact

ATE Association transports et environnement
Emilie Roux
Rue de Montbrillant 18, 1201 Genève
022 734 70 44, emilie.roux@ate.ch
www.habitat-mobiledurable.ch

Pour une mobilité
d'avenir

ate