

*Date de dépôt: 10 janvier 2006*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Christian Brunier, Anne Mahrer, Ariane Wisard-Blum, Sami Kanaan, Françoise Schenk-Gottret, Loly Bolay, Pierre Guérini et Sylvia Leuenberger modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05) (*Extension des zones bleues de stationnement*)**

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Ivan Slatkine**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pour examiner le projet de loi 9442 présenté par les députés Brunier, Mahrer, Wisard-Blum, Kanaan, Schenk-Gottret, Bolay, Guérini et Leuenberger, la Commission des transports s'est réunie à 8 reprises entre le 26 avril 2005 et le 30 août 2005 sous la présidence de M<sup>me</sup> Stéphanie Rueggsegger.

L'ensemble des travaux de la commission a été suivi par MM. Zuber, OTC, et Genoud, directeur adjoint DIAE. M. le conseiller d'Etat Robert Cramer, président du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, a assisté pour sa part aux trois dernières séances. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>mes</sup> Caroline Martinuzzi (5 séances) et Eliane Monnin (3 séances) que la commission remercie.

Il faut noter en préambule que ce projet de loi a été traité, au niveau des auditions, en même temps que 2 autres objets, la pétition 1487 concernant les « voitures ventouses » et la pétition 1488 concernant l'aménagement de la rue de Montchoisy. Nous passerons dans le présent rapport que sur les points essentiels des auditions faites concernant le projet de loi en question. En ce qui concerne les deux pétitions, nous renvoyons le lecteur aux rapports y relatifs.

## **1. Présentation du projet de loi par MM. Kanaan et Brunier**

Les auteurs du projet de loi expliquent que le but de ce projet de loi est très simple. Si l'introduction de zones bleues en Ville de Genève dans le but de limiter le trafic pendulaire et le trafic de voitures ventouses est une réussite, cette mesure a repoussé le trafic pendulaire dans des communes périphériques comme par exemple la commune de Chêne-Bourg. L'idée de ce projet de loi est de généraliser les zones bleues dans les communes situées en périphérie de la Ville de Genève. En outre, il s'agit de donner la possibilité d'élargir les horaires de validité de la zone bleue, soit de passer de 9h-17h à 7h-20h. Enfin, un troisième axe ouvert à la négociation vise à donner la possibilité aux détenteurs d'un macaron de stationner sur les places blanches de style parcomètre.

## **2. Auditions**

### **Présentation du fonctionnement des zones bleues par MM. Zuber et Burri, OTC**

M. Zuber explique que, d'un point de vue juridique, rien ne limite la création de zones macarons. Quant à l'extension des heures de validité, elle est autorisée par l'article 7a du règlement. Cette possibilité existe déjà aux Eaux-Vives, par exemple. M. Zuber ajoute que, sur le fond, il est important de relever que l'autonomie communale représente une contrainte puisque les communes peuvent choisir d'accepter ou non des zones macarons.

M. Burri poursuit en indiquant que la législation actuelle offre la possibilité d'ouvrir cette démarche aux communes qui en font la demande. Il rappelle qu'à l'époque les zones macarons avaient été créées en priorité dans le but d'apporter une certaine liberté au cœur de la ville. Le concept de base étant de limiter le stationnement dans le temps. Cette possibilité s'adressait alors uniquement aux habitants des quartiers en question, les gains financiers étant destinés à la création de P+R.

M. Burri donne l'exemple de la commune de Lancy qui s'est plainte d'une saturation du stationnement. Après analyses, elle s'est aperçue que cette saturation avait lieu principalement la nuit et qu'en conséquence la mise en place d'une zone bleue dite macaron n'y changerait rien. La commune a ainsi abandonné cette idée pour se concentrer sur la construction d'un parking habitant. En ce qui concerne Chêne-Bourg, M. Burri indique que la mise en place d'une zone bleue n'est pas la bonne solution. La mise en place d'une zone de modération de trafic est en voie de résoudre le problème du trafic indésirable. Finalement si on prend la commune de Carouge, cette dernière refuse catégoriquement la mise en place de zones bleues estimant que les revenus de ces dernières doivent revenir non pas à la Fondation des parkings mais à la commune concernée.

Un commissaire relève que la notion d'autonomie communale ne figure pas dans la loi mais dans le règlement. Elle n'a donc qu'une valeur symbolique. Il ajoute que la mention explicite des zones n'existe que dans le règlement alors qu'il serait préférable qu'elle figure dans la loi. Pour ce commissaire, l'enjeu qui figure derrière les zones macarons est le trafic en tant que flux. Il s'agit davantage du trafic que du stationnement. Beaucoup trop de pendulaires échappent au transport modal. Finalement, il n'y a, selon lui, aucune raison de traiter différemment les habitants de la ville des habitants des communes situées aux alentours.

Selon un autre commissaire, le projet de loi proposé n'est pas une bonne solution. La population est prise en otage. A termes, c'est tout le canton qui sera en zone bleue. Pour revenir à la commune de Chêne-Bourg, le commissaire souhaite savoir si la commune a retiré sa demande pour l'instauration d'une zone bleue auprès l'OTC.

M. Burri répond que depuis le lancement de la pétition en avril 2004, toute une série de discussions et de mesures ont été prises. Une zone de modération a été mise en place. Les places privées représentent selon M. Burri le problème important. Il existe selon lui un report des places privées sur du public, principalement pour les pendulaires. Une analyse est en cours. Il faut relativiser le fait que les véhicules se soient reportés du centre-ville aux quartiers de villas comme à Chêne-Bourg. Les voitures ventouses représentent, quant à elles, un autre problème. La cause du mal repose sur le trafic et non sur le stationnement.

Pour conclure cette audition, un dernier commissaire fait remarquer que le problème des places de parking et des zones bleues ou macarons dure depuis des années. Trop de macarons sont distribués par rapport au nombre de places disponibles. La réalité est que les automobilistes ne possèdent pas

assez de places pour leurs voitures. Le projet de loi en question ne changera rien.

**Audition de la Fondation des parkings : M. Sjollema, président de la Fondation des parkings, M. Goumaz, directeur et M. Dreme, directeur des travaux et de la planification.**

M. Sjollema explique en préambule que la Fondation qu'il dirige est une fondation de droit public en charge, outre de ses missions, du contrôle des stationnements sur les places à horodateurs. Il précise que la Fondation ne veut en aucun cas empiéter sur les missions de l'OTC qui représente l'autorité régulatrice en matière de politique des déplacements. En ce qui concerne les zones macarons, le produit net des taxes est encaissé par la Fondation qui utilise cette somme dans la construction et l'exploitation des P+R et des parkings habitants. Or, depuis 2003, les recettes ne couvrent plus les frais liés à la totalité des parkings. Plusieurs discussions relatives à l'introduction de zones macarons sont en cours, notamment avec Carouge.

M. Sjollema poursuit en indiquant que l'alinéa 2<sup>1</sup> du projet de loi 9442 générerait bien évidemment des recettes supplémentaires pour la Fondation. Cependant, il est délicat d'imposer un tel système contre l'avis des communes. Quant à l'extension des horaires, il appartient à l'OTC de se prononcer sur ce point. Le rôle de la Fondation est, en effet, uniquement d'appliquer le système choisi. Il commente l'alinéa 3 en déclarant que le Grand Conseil a voulu que la Fondation se charge du contrôle de places munis d'horodateurs. Ce contrôle est actuellement effectué par un personnel assermenté. Le bénéfice net de ces contrôles est reversé à la Fondation pour la construction et l'exploitation des parkings. Selon M. Sjollema, l'alinéa 3 détourne la fonction des places à horodateurs initialement destinées aux visiteurs. Il existe aujourd'hui une meilleure rotation sur ces places ainsi qu'une hausse des recettes. Cet alinéa va à l'encontre de ces faits.

Un commissaire interroge les représentants de la Fondation sur les parkings dits habitants.

M. Sjollema indique que la Fondation exploite 4 parkings habitants : Les Grandes Communes, Prieuré, Tilleuls et Sous-Moulin. Une discussion est en cours pour un nouveau parking à Pré-l'Evêque. Ce projet propose 250 places destinées aux habitants sur deux étages. Les études ne sont pas encore financées et l'Etat doit se prononcer sur son éventuelle participation. Le projet est estimé à environ 14 millions de F.

---

<sup>1</sup> Alinéa qui définit l'extension des secteurs devant être soumis aux zones dites bleues.

M. Goumaz ajoute que le parking des Alpes se transforme progressivement en parking habitants. Il en est de même de Cornavin, où un essai de 2 ans a été lancé à 200 F la place par mois pour les habitants.

M. Sjollema explique enfin que la Fondation a des moyens très limités. Elle est endettée à hauteur de 130 millions de F et elle ne commence que maintenant à pouvoir rembourser un minimum. Sa marge de manœuvre pour le développement de parkings habitants ou P+R est donc très faible.

Un commissaire souhaite avoir l'avis de la Fondation sur l'alinéa 4 du projet de loi.

M. Sjollema indique qu'il n'a pas grand-chose à dire sur cet alinéa. La modification de la plage horaire doit être discutée au sein de l'OTC.

### **Audition de MM. Schmid et Gonthier initiateur de la pétition 1487 relative aux voitures ventouses**

La pétition traitant des voitures ventouses ayant été traitée en même temps que le projet de loi 9442, la position des initiants de cette pétition sur le projet de loi est intéressante puisque, dans leur pétition, il réclame la mise en place d'une zone bleue à Chêne-Bourg. Pour M. Schmid, la Ville de Genève a résolu le problème des voitures ventouses en mettant des zones bleues dans de nombreux quartiers mais elle n'a fait que déplacer le problème dans les communes suburbaines. Renseignements pris auprès du Conseil municipal de Chêne-Bourg, il semblerait que c'est le président du département qui a refusé la mise de zones bleues dans la commune.

Pour M. Schmid, le projet de loi 9442 reprend dans ses considérants tout ce que demandent les pétitionnaires.

Un commissaire indique que l'OTC a informé la commission que la commune de Chêne-Bourg avait renoncé à la mise en place de zones bleues. Par ailleurs, il indique que, selon l'OTC, l'installation d'une zone bleue ne résoudrait pas le problème parce qu'elle ne fonctionne plus à partir de 18 h.

M. Schmid estime au contraire que le problème reste entier dans la mesure où les chauffeurs des voitures de service laissent leur véhicule privé stationné pendant la journée et ils le reprennent le soir.

### **Audition de MM. Schmitz et Pfeffer, représentants de l'association des intérêts des Eaux-Vives**

Sur le projet de loi 9442, M. Schmitz indique que le problème des places de parkings aux Eaux-Vives est un problème lancinant. Les macarons sont importants à tous les points de vue, pour les habitants, mais aussi pour les

visiteurs. Les cases blanches sont aussi indispensables pour les visites de courte durée. Il manque également un parking public souterrain. Le trafic de transit est certes important sur la quai Gustave-Ador et l'avenue Pictet-De-Rochemont mais il y a surtout une circulation à l'intérieur du quartier, soit de visiteurs, soit de la part des habitants pour des besoins personnels.

### **Audition de M. Mermoud, conseiller administratif en charge des transports à la commune de Chambésy**

M. Mermoud rappelle que Chambésy est confronté à des problèmes de parking parce que les TPG se sont intensifiés, tant par la cadence que par les lignes. La commune est bien desservie par les lignes V et Z et elle bénéficie depuis peu d'une augmentation de l'offre avec la troisième voie CFF Genève-Coppet. La commune de Chambésy doit faire face aux voitures de pendulaires qui ne trouvent plus de place de parking en Ville de Genève et qui se parquent à proximité de ces lignes. Elle a mis en place des zones bleues mais les habitants de certains quartiers n'ont pas forcément des places de parkings sur leurs parcelles.

En examinant le projet de loi, M. Mermoud a observé qu'il concernait les secteurs autour du périmètre urbain. En y regardant de plus près, la commune de Chambésy a deux centres historiques qui obligent les propriétaires à parquer leur véhicule sur la voie publique. Le long des voies des TPG, il y a également d'anciennes constructions. En revanche, dans la partie nouvellement construite de Chambésy, les habitants possèdent des garages. La possibilité de mettre des zones bleues avec macarons se justifie donc dans les deux secteurs historiques et non dans la partie nouvelle.

S'agissant de la rédaction du projet de loi, M. Mermoud a de la peine à comprendre les alinéas 2 et 5 de l'article 7. Il voit une contrainte à l'alinéa 2 qu'il ne retrouve pas à l'alinéa 5. Quant à la position de l'OTC, la commune n'a eu que des fins de non recevoir à ses demandes de pouvoir mettre en place des zones macarons.

A la demande d'un commissaire qui s'interroge en ce qui concerne la commune de Chambésy sur la croissance des voitures ventouses dans les quartiers de villas, M. Mermoud explique que se sont les secteurs proches des transports publics qui doivent faire face à ce phénomène de la part de pendulaires qui laissent leur voiture le matin et la reprennent le soir. C'est le cas également aux alentours de la gare. Il devrait y avoir la possibilité de créer un parking d'échange qui ne gênerait pas les riverains. Dans les autres endroits de la commune, il faudrait que la loi soit plus souple afin qu'il y ait des secteurs différents.

## **Audition de la commune de Chêne-Bourg, représenté par M<sup>me</sup> Béatrice de Candolle, maire et M. Pierre Debarge, conseiller administratif**

M. Debarge souligne que, en 1999, les habitants du plateau de Bel-Air se plaignaient de la vitesse excessive du trafic et des voitures ventouses parquées du matin au soir dans certaines rues. En 2000, le Conseil administratif a mandaté le bureau Trafitech dont l'étude a mené à créer des cases blanches afin de limiter au maximum les voitures ventouses. Ces travaux ont été réalisés en 2002 mais ils se sont avérés rapidement insuffisants. Une nouvelle pétition, 1487, a été déposée en 2004 pour demander l'installation d'une zone bleue suite au refus de l'OTC. Actuellement, une zone 30 km/h est en train d'être réalisée en collaboration avec la commune de Thônex avec la mise en sens unique de la rue des Vergers.

En réponse à la question d'un commissaire concernant la raison du refus de l'OTC de transformer la zone en zone bleue, M. Debarge évoque différents arguments de l'OTC dont la proximité de nombreux P+R (Sous-Moulin, Genève-Plage). M. Debarge ajoute que la priorité de la commune est la mise en place de zones bleues. En ce qui concerne les macarons, il y a quelques échos négatifs provenant de la Ville de Genève.

Mme de Candolle ajoute que le P+R de Sous-Moulin est plein, raison pour laquelle il a été demandé de construire deux étages supplémentaires. En ce qui concerne le plateau de Bel-Air, Mme de Candolle explique que les propriétaires de villas n'ont plus la possibilité de parquer leur voiture devant chez eux dans la mesure où certains chemins sont très étroits. La réalisation du CEVA sera pour la commune très positive avec la création d'un nouveau parking de 300 places.

Pour en revenir à la zone bleue à proprement parler, un commissaire fait remarquer que l'OTC, lors de son audition, a relevé le fait que la commune de Chêne-Bourg n'avait pas fait de demande de zone bleue depuis 2004.

M. Debarge explique que l'OTC a effectivement refusé une demande de la commune en 2004. Depuis cette date, la commune n'a fait aucune nouvelle demande puisque dans l'intervalle il y a eu la mise en place d'une zone 30 km/h. Il note que malheureusement, elle n'est pas suffisante.

Pour conclure l'audition, les représentants de la commune de Chêne-Bourg se disent favorables au projet de loi 9442 vu la grande difficulté qu'ils ont à obtenir de l'OTC une réponse positive à leur requête.

Suite à cette audition, M. Genoud fait remarquer que la commune de Chêne-Bourg n'a pas déposé de nouvelle demande depuis celle faite en 2004 et la mise en place d'une zone 30 km/h. Il ajoute que si la commune dépose

une nouvelle demande, en fonction de l'évolution de la situation, il se peut que la réponse de l'OTC soit positive. Néanmoins, sans nouvelle demande de la commune, l'OTC ne peut instaurer une zone bleue.

M. Zuber ajoute qu'après avoir fait des recherches au département, il a pu constater qu'il existe très peu de demandes formelles de communes pour des zones bleues avec macarons. Certaines ont même été retirées (cf. Lancy). Quant aux communes de Grand-Lancy et de Carouge, c'est l'OTC lui-même qui a proposé les macarons mais les communes qui les ont refusés.

### **Audition de M. A. Prina, chef du service Mobilité de la Ville de Genève**

M. Prina souligne que le projet de loi 9442 formalise en fait ce qui existe déjà en Ville de Genève. En Ville de Genève, l'introduction des zones bleues a été accueillie avec satisfaction, à l'exception du quartier des Eaux-Vives où il a fallu procéder à une analyse de la situation. La proposition de prolonger les horaires des zones jusqu'à 20 h pourrait, selon M. Prina, avoir un effet positif obligeant les visiteurs nocturnes à se rendre dans les parkings souterrains. Il pense néanmoins qu'il serait utile d'envisager cette extension sous la forme d'une loi expérimentale de manière à évaluer si elle est pertinente. M. Prina ajoute que l'extension des zones bleues dans la partie suburbaine devrait être appliquée cas par cas. Finalement, il note que, en ce qui concerne la Ville de Genève, l'OTC a toujours été favorable à l'extension des zones bleues.

### **Audition du Groupement Transports et Economie (GTE) représenté par MM. Roald Quaglia, président, Olivier Balissat, secrétaire, et Victor de Oliveira, membre du comité**

Pour M. Quaglia, le projet de loi 9442 met la charrue devant les bœufs en proposant d'étendre les zones bleues dans la zone périurbaine. En effet, pour réduire le trafic pendulaire, soit on supprime ceux qui en sont la cause, soit on les retient dans des P+R. La deuxième option est d'ailleurs celle qui est préconisée par le président du département qui essaie, dans ses discussions avec la France, de développer des parkings le plus en amont possible de la Ville. D'autre part, en permettant d'utiliser le macaron sur les cases blanches, le projet de loi 9442 pénalise les petits commerces dans la mesure où leurs clients n'auront plus un accès direct.

M. Balissat rappelle à qui sont destinés les différents types de places de stationnement, les places payantes à horodateurs aux clients des commerces, les zones bleues aux visiteurs et les zones macarons aux habitants. Or, cette dernière catégorie étant insérée dans le tissu urbain, plus la densité par

habitant est forte, plus le risque de déficit de places de parc pour les visiteurs et clients de commerce est élevé. Par ailleurs, la solution des zones bleues avec macarons ne satisfait pas pleinement les habitants des communes qui se rendent compte qu'elle ne résout pas de loin les problèmes. Le GTE estime que les autorités compétentes en matière de zones bleues avec macarons sont d'abord les exécutifs des communes qui sont plus proches des préoccupations de leurs communiens. Elles doivent être les instigatrices des demandes de zones bleues ce d'autant plus qu'en tant qu'autorités de contrôle du stationnement, elles devront en assumer les coûts. En revanche, l'examen de l'opportunité de telle ou telle demande et les autorisations y relatives sont de la responsabilité de l'organe cantonal, en l'occurrence l'OTC, afin de garantir la cohérence dans la gestion globale du stationnement.

M. Ballissat indique que le GTE pourrait entrer en matière concernant l'extension des zones bleues pour autant qu'il n'y ait pas de listing, tel que prévu à l'article 7, alinéa 3 dans la mesure où ledit listing mélange des zones villas avec des zones urbaines. Par ailleurs, le GTE ne peut souscrire à une amplification des zones macarons sans acceptation de telles zones par les habitants concernés. S'agissant de l'extension de la durée de la zone bleue, de 7 h à 20 h, elle va à l'encontre de la flexibilisation de l'horaire. Il apparaît évident de ne pas restreindre le droit au stationnement des visiteurs qui ne disposent pas de macarons, au risque de devoir prévoir des dérogations. En outre, le système actuel est entré dans les mœurs et fonctionne à satisfaction.

M. de Oliveira ajoute que, selon un sondage effectué par le TCS, la population perçoit le macaron comme une redevance permettant de limiter les contraventions. Face à ce constat, le TCS voit mal les avantages décrits dans le projet de loi. Il voit au contraire une façon de diminuer les places de stationnement.

**Audition de la Fédération des artisans et commerçants représenté par M<sup>me</sup> Antonietta Frangi, vice-présidente, M<sup>me</sup> Alain Jenny et Gislain Genecand, membres**

M<sup>me</sup> Frangi rappelle que la FAC compte 1300 membres et représente 8 associations professionnelles. Elle se sent extrêmement concernée par le projet de loi 9442 au regard de la vie dans les quartiers. Elle estime en effet que le maintien de l'accès aux commerces par la clientèle est primordial. Elle a en particulier l'impression que l'extension de la zone bleue avec macarons vise à transformer certains quartiers en zone de parking pour les habitants, avec comme conséquences des cités dortoirs. La FAC est en faveur de trouver d'autres solutions pour éviter le trafic de transit et notamment

l'utilisation de P+R par les employés dans les commerces, recommandation qu'elle fait d'ailleurs systématiquement à ses membres. Elle souhaiterait qu'il y ait des places de stationnement à temps réduit aux alentours des petits commerces et non pas une augmentation des macarons, tant aux commerçants qu'aux habitants.

### 3. Discussion et vote

Suite à l'ensemble des ses auditions, un des signataires du projet de loi souligne que les auteurs du PL sont toujours convaincus par les principes exposés. Cependant, il convient de tenir compte de l'ensemble des auditions. Les milieux économiques voient l'alinéa sur les places blanches d'un mauvais œil. Cette modification peut, par conséquent, être supprimée. En outre, l'énumération des zones peut également être annulée. L'objectif est l'évacuation des voitures ventouses. Le souci des auteurs repose sur la procédure adoptée. En effet, les décisions ne doivent pas être inégales et les communes doivent pouvoir se faire entendre. Pour ce commissaire, il est nécessaire qu'il y ait toujours de la clarté dans l'attribution des zones bleues macarons.

Suite à cette introduction, la présidente met aux voix l'entrée en matière du projet de loi 9442, entrée en matière qui est acceptée :

**Oui** : 6 (2 Ve, 3 S, 1 AdG)  
**Non** : 1 (1 UDC)  
**Abstentions** : 5 (2 PDC, 2 L, 1 R)

Suite à un échange concernant des propositions d'amendements divers, un commissaire rappelle que la loi actuelle ne garantit rien sur les critères, les modalités ou les périmètres des zones macarons. Selon lui, il n'est pas acceptable que le canton puisse refuser une zone à une commune qui en fait la demande. Le principe des zones bleues doit être ancré dans la loi. Pour ce commissaire, l'énumération faite à l'article 7, alinéa 2, n'est pas là par hasard et il n'est pas certain qu'il faut la supprimer.

Pour un autre commissaire, l'énumération d'une liste dans une loi est un non-sens. Avec le temps, la loi devra alors être forcément revue. Selon lui, il doit être ancré dans la loi que le refus d'une zone par l'OTC doit être dûment motivé.

Pour un autre commissaire, le problème de fond est le manque de place de parking. Un projet de loi tel que le projet de loi 9442 n'améliorera rien du tout.

Un commissaire propose de modifier le projet de loi en indiquant qu'en cas de divergence entre le Conseil d'Etat et la commune qui aurait fait une demande de zone bleue, il appartient au Grand Conseil de trancher. Cette modification permettrait ainsi d'aller dans le sens des signataires du projet de loi tout en supprimant l'énumération d'une liste telle que celle proposée à l'article 7, alinéa 2.

La présidente souligne que l'alinéa 3 a été retiré par les auteurs du projet de loi. Elle propose que les différents amendements soient formulés et envoyés aux commissaires afin que la commission puisse terminer ses travaux sur ce projet de loi.

Lors de sa séance du 28 juin 2005, les auteurs du projet de loi soumettent la liste des amendements qui tient compte de l'ensemble des auditions effectuées et des discussions qui ont eu lieu au sein de la commission. On trouvera en annexe le tableau synoptique établi par le département qui regroupe le projet de loi initial, la loi actuelle (H 1 05), le règlement (H 1 05.01) et enfin les amendements proposés.

Un commissaire signataire du projet de loi explique que suite aux auditions faites, les auteurs du projet de loi ont envoyé cette série d'amendements qui modifient de manière importante le texte initial. Ainsi, la liste énumérant les zones bleues a été supprimée. Il précise enfin que rien ne modifie les critères d'octroi des macarons.

M. Cramer, président du département, souligne que d'une appréciation générale, il préfère cette mouture, plus souple, à la précédente. Il remarque que ces amendements ne contiennent rien de nouveau.

Le commissaire, auteur des amendements, souligne qu'en effet ces modifications n'apportent rien de bien nouveau à l'exception du nouvel alinéa 3 qui précise qu'en cas de désaccord entre une commune et le département, le Grand Conseil sera amené à trancher.

Pour certains commissaires de l'Entente, il est nécessaire que le montant du macaron soit égal pour les commerçants comme pour les habitants. Les taxes professionnelles doivent être prises en considération. De plus, pour eux, tout le fond du problème réside non pas dans l'instauration de nouvelles zones macarons mais dans le développement de nouveaux parkings P+R qui sont les seuls moyens efficaces pour lutter contre les voitures ventouses et les pendulaires. Il est clair que le problème actuel concernant le financement de nouveaux P+R réside dans le peu de moyen dont dispose la Fondation des parkings et le fait que les actuels abonnements P+R privilégient les TPG par rapport à la Fondation des Parking (sur les 110 F que coûte un abonnement P+R, 70 F reviennent aux TPG et 40 F à la Fondation des Parkings). Il

semble nécessaire de revoir le prix des abonnements P+R afin de donner plus de ressources à la Fondation des Parkings. Ils précisent que les P+R devraient être mis en place dans l'axe du secteur des zones bleues, en périphérie, mais non pas à côté des zones.

Pour revenir aux amendements proposés, M. Cramer indique que la différence entre le texte actuel et les amendements repose sur l'idée que la loi fixe tout. Pour lui, il serait préférable de ne pas mettre le règlement dans la loi et de laisser le soin à l'administration de régler ces affaires. L'idée de donner un pouvoir aux politiques, soit le Grand Conseil, en cas de différends entre une commune et le département n'est pas, selon M. Cramer, une bonne idée. A la remarque faite par un commissaire concernant les PLQ adoptés par les communes, M. Cramer indique que la situation n'est pas comparable. En effet, les communes possèdent des compétences institutionnelles en matière d'aménagement du territoire alors que cela n'est pas le cas en matière de circulation. Finalement, concernant l'article 7B, M. Cramer précise que tout le texte figure dans le règlement actuel.

## Vote

### Article 7 A Zone de parage

*Al. 1* « La réglementation locale du trafic peut prescrire des dispositions particulières concernant le parage de véhicule des habitants d'un secteur ou de tout autre cercle déterminé d'usagers »

Cet alinéa est refusé :

|                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| <b>Oui</b> :        | 6 (1 AdG, 3 S, 2 Ve)       |
| <b>Non</b> :        | 7 (1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC) |
| <b>Abstention</b> : | 1 (1 L)                    |

*Al. 2* « Dans les secteurs définis par voie de règlement, la réglementation locale du trafic limite la durée du parage des véhicules automobiles sur la voie publique, au moins du lundi au vendredi et de 8 h à 19 h, à l'exception des voitures automobiles des résidents ou du tout autre cercle déterminé d'usagers défini par voie de règlement ».

M. Cramer ne juge pas adéquat de faire figurer des questions d'horaire dans la loi. Quel que soit le sort de cette disposition, il déclare s'engager à ce que l'OTC réexamine plus largement ces horaires.

Cet alinéa est refusé :

|                      |                                  |
|----------------------|----------------------------------|
| <b>Oui</b> :         | —                                |
| <b>Non</b> :         | 9 (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 1 Ve) |
| <b>Abstentions</b> : | 5 (1 Ve, 3 S, 1 AdG)             |

**Al. 3** « La mise en place de cette réglementation se fait sur décision du département, à l'initiative de celui-ci, avec l'aval de la commune concernée, ou sur proposition de la commune concernée. En cas de désaccord entre le département et la commune sur proposition de mise en place d'une telle réglementation dans un secteur donné, le Conseil d'Etat saisit le Grand Conseil qui statue sur la proposition sous forme de résolution ».

Deux nouveaux amendements sont proposés.

Le premier est le suivant :

« (...) En cas de désaccord entre le département et la commune sur proposition de mise en place d'une telle réglementation dans un secteur donné, **le Conseil d'Etat statue.**»

Cet amendement est rejeté :

|                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| <b>Oui</b> :         | 5 (3 S, 2 Ve)              |
| <b>Non</b> :         | 7 (2 PDC, 2 L, 1 UDC, 2 R) |
| <b>Abstentions</b> : | 2 (1 AdG, 1 L)             |

Le deuxième est le suivant :

« (...) En cas de désaccord entre le département et la commune sur proposition de mise en place d'une telle réglementation dans un secteur donné, **l'avis de la commune est prédominant sauf pour la Ville de Genève où le Conseil d'Etat tranche.**»

Cet amendement est rejeté :

**Oui** : 1 (1 L)  
**Non** : 6 (1 AdG, 3 S, 2 Ve)  
**Abstentions** : 7 (1 UDC, 2 PDC, 2 L, 2 R)

L'alinéa 3 dans sa forme initiale est refusé :

**Oui** : –  
**Non** : 8 (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC)  
**Abstentions** : 6 (3 S, 2 Ve, 1 AdG)

*Al 4* « Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 F pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage confédéré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 120 F à 480 F pour une année. »

Cet alinéa est modifié comme suit :

« Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe **annuelle**. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 F pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage confédéré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de **120 F à 480 F** »

M. Cramer indique que les commerçants comprennent qu'ils paient plus cher leur macaron. Ce qu'ils souhaitent, c'est d'en avoir plus. Si l'enveloppe des P+R veut être conservée, il faudra compenser ce que les commerçants ne paieront plus. Voter cet amendement signifie que le Conseil d'Etat sera saisi d'une augmentation pour tous afin de compenser les pertes.

Cet alinéa n'étant pas modifié dans le fond par rapport à la loi actuelle, aucun vote formel n'est fait à ce niveau. Il en va de même pour l'alinéa 5 (alinéa 3 de l'actuelle loi).

**Al. 6** « Le Conseil d'Etat fixe les modalités d'application par règlement »

Cet alinéa est rejeté :

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Oui</b> :         | –  |
| <b>Non</b> :         | 2 ( 1 R, 1 PDC)                                |
| <b>Abstentions</b> : | 12 ( 3 S, 2 Ve, 1 AdG, 3 L, 1 R, 1 PDC, 1 UDC) |

### **Article 7 B Ayants droits**

L'article 7 B est la reprise du règlement existant en l'incluant dans la loi.

« Sont considérées comme voitures automobiles des résidents :

- a) les voitures automobiles dont le titulaire du permis de circulation a son domicile à l'intérieur du secteur et y réside effectivement (habitants) ;
- b) les voitures automobiles utilisées professionnellement pour l'exercice d'une activité établie dans le secteur, jusqu'à deux véhicules par exploitation. Le département, sur préavis du département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures, peut, dans des cas dûment justifiés, admettre un nombre supplémentaire de voitures automobiles par exploitation »

L'article 7B est refusé :

|                      |                             |
|----------------------|-----------------------------|
| <b>Oui</b> :         | –                           |
| <b>Non</b> :         | 9 ( 3 R, 3 L, 1 UDC, 2 PDC) |
| <b>Abstentions</b> : | 5 ( 3 S, 1 Ve, 1 AdG)       |

La présidente procède ensuite au vote d'ensemble sur le projet de loi 9442 amendé et il est refusé :

|                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| <b>Oui</b> :         | 2 (2 S)                    |
| <b>Non</b> :         | 9 (3 R, 3 L, 1 UDC, 2 PDC) |
| <b>Abstentions</b> : | 3 (1 S, 1 Ve, 1 AdG)       |

#### 4. Conclusion

Il faut noter que lors du vote d'ensemble, dans un premier temps, l'ensemble des commissaires socialistes se sont abstenus. Voulant néanmoins faire un rapport de minorité, il leurs a été expliqué que, pour ce faire, il fallait qu'il y ait au minimum un vote positif. Pour cette raison, la commission a fait un deuxième vote d'ensemble permettant ainsi à 2 commissaires socialistes de s'exprimer en faveur du projet de loi afin de pouvoir faire un rapport de minorité.

L'ensemble des travaux de la commission sur ce projet de loi a permis de mettre en avant différents problèmes concernant les voitures dites ventouses et le stationnement dans le canton. La majorité de la commission, appuyée par le département (OTC) et son président, ne pense néanmoins pas que c'est par un tel projet de loi que nous résoudrons les problèmes soulevés. **La lutte contre les voitures ventouses passe par la construction de P+R.** Pour ce faire, il semble nécessaire de s'interroger sur les moyens dont dispose la Fondation des Parking pour construire de nouveaux P+R. Les ressources actuelles de la Fondation sont de toutes évidences insuffisantes pour avoir une politique en la matière qui soit dynamique et efficace. L'idée de revoir le prix des abonnements P+R ainsi que la répartition des revenus entre les TPG et la Fondation des Parking peut être deux pistes à explorer.

En ce qui concerne l'instauration de zones bleues à macarons, là encore, la majorité de la commission, soutenue par le département, pense que l'initiative doit venir des communes et non être figée dans une loi qui serait quoi qu'il arrive très difficile à mettre en application dans un délai raisonnable. Le projet présenté pousse, à termes, à une généralisation des zones bleues dans le canton ce qui n'est pas souhaitable et réaliste.

Néanmoins, dans le cadre des auditions menées, la commission a pu constater qu'il est nécessaire que lors de demandes faites par des communes, l'OTC fasse correctement son travail et motive pleinement ses décisions. La communication entre les communes et l'OTC devrait dans ce sens être améliorée. Mais pour atteindre un tel objectif, il ne s'agit pas d'ajouter une

loi supplémentaire mais simplement d'appliquer des directives et procédures qui soient les plus transparentes possible. Dans ce sens, la commission des transports recommande au département d'améliorer la communication entre ses services et les communes et de parfaitement expliquer et justifier les décisions qui sont prises.

**Fort de ces explications, le rapporteur vous invite à suivre le vote de la commission et de refuser le projet de loi 9442 qui n'apporte strictement rien si ce n'est à alourdir un arsenal législatif déjà fort lourd et compliqué.**

## Projet de loi (9442)

### modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05) (*Extension des zones bleues de stationnement*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

#### Article 1

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

#### **Art. 7A, al. 2 à 5 (nouveaux, les al. 2 et 3 anciens devenant les al. 6 et 7)**

<sup>2</sup> Dans les secteurs suivants : Sécheron, Nations, Pâquis, Grand-Pré, Saint-Gervais, Saint-Jean, Jonction, Bastions, Cité, Tranchées-Rive, Eaux-Vives, Florissant, Cluse, Champel, Acacias-Vernets, Charmilles, Balaxert, Petit-Saconnex, Grand-Saconnex, Cointrin, Meyrin, Châtelaine-Libellules, Aïre-Le Lignon, Vernier, La Praille, Onex, Petit-Lancy, Grand-Lancy, Pinchat, Vessy, Carouge, Malagnou, Conches, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, la réglementation locale du trafic limite la durée du parcage des véhicules automobiles sur la voie publique, au moins du lundi au vendredi et de 9 heures à 17 heures, à l'exception des voitures automobiles des résidents ou de tout autre cercle déterminé d'usagers défini selon les modalités de l'alinéa 1.

<sup>3</sup> L'exception définie à l'alinéa 2 s'applique aussi aux places dotées de parcomètres pour le contrôle du stationnement, telles que définies à l'article 7.

<sup>4</sup> La plage horaire définie à l'alinéa 2 peut être avancée à partir de 7 heures et étendue jusqu'à 20 heures par le département.

<sup>5</sup> A l'extérieur des secteurs mentionnés à l'article 7A, alinéa 2, une réglementation locale du trafic édictée par le département en collaboration avec les communes concernées peut limiter la durée du parcage des voitures automobiles sur la voie publique, à l'exception de celles des résidents ou de tout autre cercle déterminé d'usagers défini selon les modalités de l'alinéa 1.

**Art. 7B Ayants droit (nouveau)**

Sont considérées comme voitures automobiles des résidents :

- a) les voitures automobiles dont le titulaire du permis de circulation a son domicile à l'intérieur du secteur et y réside effectivement (habitants);
- b) les voitures automobiles utilisées professionnellement pour l'exercice d'une activité établie dans le secteur, jusqu'à deux véhicules par exploitation. Le département, sur préavis du département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures, peut, dans des cas dûment justifiés, admettre un nombre supplémentaire de voitures automobiles par exploitation.

**Article 2 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

## TABLEAU SYNOPTIQUE

Modification de loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière,  
du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05)

## Extension des zones bleues de stationnement

| PL 9442   | LaLCR (H 1 05)   | Règlement (H 1 05.01)  | Amendements  |
|---|--|--|--|
| <p><b>Art. 7A Zones de parcage</b></p> <p><sup>1</sup> Inchangé</p> <p><sup>2</sup> Dans les secteurs suivants :<br/>Sécheron, Nations, Pâquis, Grand-Pré, Saint-Gervais, Saint-Jean, Jonction, Bastions, Cité, Tranchées-Rive, Eaux-Vives, Florissant, Cluse, Champel, Acacias-Vernets, Charmilles, Balaxert, Petit-Saconnex, Grand-Saconnex, Cointtrin, Meyrin, Châtelaine-Libellules, Aire-Le Lignon, Vernier, La Praille, Onex, Petit-Lancy, Grand-Lancy, Pinchat, Vessy, Carouge, Malagnou, Conches, Chêne-Bougeries, Chêne-</p> | <p><b>Art. 7A Zones de parcage</b></p> <p><sup>1</sup> La réglementation locale du trafic peut prescrire des dispositions particulières concernant le parcage de véhicules des habitants d'un secteur ou de tout autre cercle déterminé d'usagers, selon des modalités que le Conseil d'Etat fixe par règlement.</p> | <p><b>Art. 7A Secteurs</b></p> <p><sup>1</sup> Dans les secteurs délimités par le plan annexé, la réglementation locale du trafic limite la durée du parcage des véhicules automobiles sur la voie publique, au moins du lundi au vendredi et de 9 h. à 17 h., à l'exception des voitures automobiles des résidents.</p> | <p><b>Art. 7A Zones de parcage</b></p> <p><sup>1</sup> La réglementation locale du trafic peut prescrire des dispositions particulières concernant le parcage de véhicules des habitants d'un secteur ou de tout autre cercle déterminé d'usagers.</p> <p><sup>2</sup> Dans les secteurs définis par voie de règlement, la réglementation locale du trafic limite la durée du parcage des véhicules automobiles sur la voie publique, au moins du lundi au vendredi et de 8h00 à 19h00, à l'exception des voitures automobiles des résidents ou de tout autre cercle déterminé d'usagers défini par voie de règlement.</p> |

Bourg, Thônex, la réglementation locale du trafic limite la durée du parcage des véhicules automobiles sur la voie publique, au moins du lundi au vendredi et de 9 heures à 17 heures, à l'exception des voitures automobiles des résidents ou de tout autre cercle déterminé d'usagers défini selon les modalités de l'alinéa 1.

<sup>3</sup> L'exception définie à l'alinéa 2 s'applique aussi aux places dotées de parcomètres pour le contrôle du stationnement, tels que définis à l'article 7.

<sup>4</sup> La plage horaire définie à l'alinéa 2 peut être avancée à partir de 7 heures et étendue jusqu'à 20 heures par le Département.

<sup>5</sup> A l'extérieur des secteurs mentionnés à l'article 7A, alinéa 2, une réglementation locale du trafic édictée par le département en collaboration avec les communes concernées peut limiter la durée du parcage des voitures automobiles sur la voie publique, à l'exception de celles des résidents ou de tout autre cercle déterminé d'usagers défini selon les modalités de l'alinéa 1.

<sup>2</sup> A l'extérieur des secteurs délimités par le plan annexé, une réglementation locale du trafic édictée par le département en collaboration avec les communes concernées peut limiter la durée du parcage des voitures automobiles sur la voie publique, à l'exception de celles des résidents.

<sup>3</sup> La mise en place de cette réglementation se fait sur décision du département, à l'initiative de celui-ci, avec l'aval de la commune concernée, ou sur proposition de la commune concernée. En cas de désaccord entre le département et la commune sur proposition de mise en place d'une telle réglementation dans un secteur donné, le Conseil d'Etat saisit le Grand Conseil qui statue sur la proposition sous forme de résolution.

<sup>2</sup> Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 F pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 120 F à 480 F pour une année.

<sup>3</sup> Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.

<sup>6</sup> Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 F pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 120 F à 480 F pour une année.

<sup>7</sup> Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.

<sup>4</sup> Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 F pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 120 F à 480 F pour une année.

<sup>5</sup> Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.

<sup>6</sup> Le Conseil d'Etat fixe les modalités d'application par règlement.

#### Art. 7B Ayants droit

Sont considérées comme voitures automobiles des résidents :

- a) les voitures automobiles dont le titulaire du permis de circulation a son domicile à l'intérieur du secteur et y réside effectivement (habitants);

#### Art. 7B Ayants droit

Sont considérées comme voitures automobiles des résidents :

- a) les voitures automobiles dont le titulaire du permis de circulation a son domicile à l'intérieur du secteur et y réside effectivement (habitants);

#### Art. 7B Ayants droit (nouveau)

Sont considérées comme voitures automobiles des résidents :

- a) les voitures automobiles dont le titulaire du permis de circulation a son domicile à l'intérieur du secteur et y réside effectivement (habitants);

---

b) les voitures automobiles utilisées professionnellement pour l'exercice d'une activité établie dans le secteur, jusqu'à deux véhicules par exploitation. Le département, sur préavis du département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures, peut, dans des cas dûment justifiés, admettre un nombre supplémentaire de voitures automobiles par exploitation.

---

b) les voitures automobiles utilisées professionnellement pour l'exercice d'une activité établie dans le secteur, jusqu'à deux véhicules par exploitation. Le département, sur préavis du département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures, peut, dans des cas dûment justifiés, admettre un nombre supplémentaire de voitures automobiles par exploitation.

---

b) les voitures automobiles utilisées professionnellement pour l'exercice d'une activité établie dans le secteur, jusqu'à deux véhicules par exploitation. Le département, sur préavis du département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures, peut, dans des cas dûment justifiés, admettre un nombre supplémentaire de voitures automobiles par exploitation.

---

*Date de dépôt : 1<sup>er</sup> novembre 2005*  
*Messagerie*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Sami Kanaan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pour les informations relatives au traitement de ce projet de loi en commission des transports, je me permets de renvoyer au rapport de la majorité. La commission des transports a consacré 8 séances à cet objet, ce qui témoigne de l'importance et de la sensibilité du sujet des zones bleues et des macarons de stationnement pour résidents et commerçants ayant pignon sur rue. Il est d'autant plus regrettable que la majorité de la commission, après avoir fait signe d'ouverture en acceptant de voter l'entrée en matière sur ce projet, a fini par refuser de voter une révision de la loi, et cela malgré les tentatives de la minorité de proposer des solutions de compromis en faisant des concessions importantes par rapport à la version d'origine du projet de loi 9442, tenant ainsi compte des auditions.

### **Motivations d'origine pour le projet de loi 9442**

Rappelons que le Grand Conseil a instauré des zones bleues afin notamment de lutter contre le trafic pendulaire et contre les voitures « ventouses ». Cette mesure entre totalement dans la stratégie de promotion du transfert modal et dans l'amélioration de la fluidité au centre-ville.

A ce propos, il est utile de rappeler que d'ici à 2020, la mobilité augmentera d'au moins 40 % par rapport à 2000 (voire près de 50% selon les dernières projections) et que, dans ce contexte, le transfert modal n'est plus une question idéologique, mais bien un acte de salubrité publique si nous ne voulons pas que Genève soit engorgée totalement d'automobiles et se transforme en un immense bouchon généralisé.

Dans ces zones bleues, la durée du parcage est limitée, au moins du lundi au vendredi, de 9 h à 17 h, à l'exception des voitures automobiles des résidents, payant un macaron.

Ces zones, définies dans un règlement d'exécution de la LALCR (H 1 05), existent dans les secteurs suivants : Sécheron, Nations, Pâquis, Grand-Pré, Saint-Gervais, Saint-Jean, Jonction, Bastions, Cité, Tranchées-Rive, Eaux-Vives, Florissant, Cluse, Champel, Acacias-Vernets, ce qui correspond au territoire de la Ville de Genève. Ces secteurs figurent sur un plan annexé au règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière.

Ce concept des zones bleues constitue globalement un succès. Malheureusement, le problème est de plus en plus repoussé aux zones voisines, dans les communes urbaines autour de la Ville de Genève, ces quartiers étant à leur tour envahis de voitures « ventouses » (stationnement de longue durée d'automobiles principalement de pendulaires).

Par exemple, certains automobilistes provenant de la campagne genevoise ou de la région frontalière, qui se parquaient auparavant dans les quartiers des Eaux-Vives ou de Florissant, stationnent désormais, sans limitation de temps, dans les quartiers des Trois-Chênes, au grand désespoir des résidents. Des pétitions ont d'ailleurs été déposées sur cette thématique, notamment la pétition 1487 émanant d'habitant-e-s de Chêne-Bourg, et qui fait l'objet d'un rapport séparé.

La motivation du projet de loi 9442 était donc, sur la base de ces constats, de développer les secteurs de zones bleues, notamment dans les régions suivantes, toutes fortement urbanisées : Charmilles, Balexert, Petit-Saconnex, Grand-Saconnex, Cointrin, Meyrin, Châtelaine-Libellules, Aire-Le Lignon, Vernier, La Praille, Onex, Petit-Lancy, Grand-Lancy, Pinchat, Vessy, Carouge, Malagnou, Conches, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Thônex.

Ces secteurs sont tous urbanisés et peuvent être considérés comme très bien desservis par les transports publics (TPG ou RER). L'objectif était donc d'inciter les pendulaires qui habitent dans ce périmètre à laisser leur véhicule à domicile pour les trajets quotidiens. Quant aux pendulaires habitant au-delà de ce périmètre et ne pouvant faire autrement qu'utiliser leur voiture, ils devaient être incités à laisser leur véhicule à l'extérieur des zones urbanisées, ce qui implique une augmentation massive des possibilités de parkings-relais (P+R).

## **Travaux de la commission**

Globalement les travaux de la commission ont confirmé que le problème était réel, évidemment à des degrés variables selon les zones considérées. C'est un fait que la création des zones bleues avec macarons en Ville de Genève incite une partie des pendulaires à stationner leur véhicule sur des zones

autorisant le parcade de longue durée dans les communes urbaines autour de la Ville de Genève, plutôt que d'utiliser les P+R déjà existants. Cette tendance alimente ce phénomène de « voitures-ventouses » qui crée un trafic parasite et occupe des places normalement dévolues aux habitants de ces quartiers.

Par ailleurs, on constate aussi que la loi actuelle donne au département compétent une très grande latitude, en déléguant au niveau du règlement d'application la plus grande partie des normes liées à ces zones bleues. La loi en vigueur ne contient qu'un article consacré à ce sujet, qui se contente de fixer le principe, d'indiquer des valeurs de référence pour la taxe macaron et d'affecter le produit de ces taxes au financement de parkings pour habitants et de P+R.

Pour acte, voici la disposition actuelle de la LALCR sur les zones bleues :

(LACR) Art. 7A Zones de parcade

<sup>1</sup> La réglementation locale du trafic peut prescrire des dispositions particulières concernant le parcade de véhicules des habitants d'un secteur ou de tout autre cercle déterminé d'usagers, selon des modalités que le Conseil d'Etat fixe par règlement.

<sup>2</sup> Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 F pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 120 F à 480 F pour une année.

<sup>3</sup> Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P+R.

Nous ne reproduisons pas ici l'ensemble des dispositions actuelles du règlement d'application (H 1 05.01), qui contient 6 articles consacrés à ce sujet (7A à 7F). Mais citons au moins l'article 7A du règlement, qui nous semble essentiel, puisqu'il traite de la définition des zones bleues existantes et de la création de nouvelles zones bleues, enjeu qui devrait être ancré au niveau législatif au vu de son importance :

(RALALCR) Art. 7A Secteurs

<sup>1</sup> Dans les secteurs délimités par le plan annexé, la réglementation locale du trafic limite la durée du parcade des véhicules automobiles

sur la voie publique, au moins du lundi au vendredi et de 9 h à 17 h, à l'exception des voitures automobiles des résidents.

<sup>2</sup> A l'extérieur des secteurs délimités par le plan annexé, une réglementation locale du trafic édictée par le département en collaboration avec les communes concernées peut limiter la durée du parcage des voitures automobiles sur la voie publique, à l'exception de celles des résidents.

On constate ainsi que le département (et même pas le Conseil d'Etat) peut à loisir initier ou empêcher la création de nouvelles zones bleues sans le moindre critère, ni la moindre obligation de tenir compte du préavis de la commune concernée, et sans la moindre voie de recours. Le Département a admis lors des travaux de la commission que ces périmètres servent de P+R « de facto », confirmant ainsi le problème soulevé. S'il est parfaitement cohérent que l'Etat ait le dernier mot en la matière afin d'assurer la cohérence du système, il est surprenant de constater que l'avis de la commune puisse ainsi être complètement ignoré, respectivement qu'il n'y ait aucun critère pour l'acceptation ou le refus de la création de nouvelles zones bleues.

Sur plusieurs points, les auditions ont montré que le projet initial n'était pas optimal et devait être amendé :

- Pour augmenter le nombre de places accessibles aux détenteurs de macarons dans les quartiers et donc faciliter son usage, le projet de loi proposait d'étendre l'autorisation d'usage du macaron aussi aux places blanches, dotées de parcomètres, afin d'améliorer la situation dans les quartiers où le nombre de macarons délivrés est très élevé par rapport aux places bleues disponibles, comme aux Eaux-Vives ou aux Pâquis. Mais cette modification aurait été mal comprise par les milieux commerçants et il vaut mieux régler cette question par une gestion plus fine des proportions entre places bleues et places blanches.
- Le projet de loi permettait aussi au département d'étendre la plage horaire, limitant la durée du parcage, à partir de 7 heures du matin et de l'étendre jusqu'à 20 heures. Mais à juste titre le département a fait remarquer que ces questions étaient du ressort du règlement, ***tout en prenant l'engagement que le département examinerait favorablement cette idée dans les zones bleues existantes.***
- Les initiants du projet de loi proposaient d'ancrer explicitement dans la loi, soit sous forme de liste, soit sous forme de plan annexé, les périmètres définis comme zones bleues, afin d'en assurer la légitimité législative. Afin de ne pas trop rigidifier le système, il a été admis que cette liste pouvait figurer dans le règlement d'application (comme aujourd'hui) et

que la loi devait simplement expliciter la procédure permettant la création (ou la suppression) de zones bleues.

Toutefois, sur le point central de ce projet, qui était d'introduire une plus grande transparence dans la procédure de décision relative à la création ou la suppression de zones bleues, associée à la nécessaire concertation à ce sujet, notamment avec les communes, la majorité de la commission, malheureusement avec l'appui du Département, s'est montrée étonnamment peu cohérente avec ses propres idées en matière d'autonomie communale et de concertation en matière de politique des transports.

Pourtant, les auditions ont clairement montré que la situation actuelle induisait une disparité évidente et pas justifiable entre les habitants de la Ville de Genève et ceux des autres communes urbaines. De plus, les communes qui souhaiteraient introduire une zone bleue sur leur territoire peuvent se voir opposer un refus sans motivation ni possibilité de recours. En fait, aujourd'hui, on constate que le département décide sur la base de ses propres critères, pas forcément évidents à comprendre pour les communes, où il estime qu'il faudrait une zone bleue (par exemple à Carouge) et où il n'en faut pas, même si la commune le souhaite, comme à Chêne-Bourg, et une commune comme Chambésy, qui y songe, ne saurait pas comment procéder pour avoir une chance de l'obtenir.

Suite aux auditions, la proposition suivante avait été soumise à la commission, sous forme d'amendement au projet initial, remplaçant la plupart des autres dispositions du projet de loi 9442 :

Art. 7A, alinéa 3 (nouveau)

La mise en place de cette réglementation se fait sur décision du département, sur l'initiative de celui-ci, avec l'aval de la commune concernée, ou sur proposition de la commune concernée. En cas de désaccord entre le département et la commune sur la proposition de mise en place d'une telle réglementation dans un secteur donné, le Conseil d'Etat saisit le Grand Conseil qui statue sur la proposition sous forme de résolution.

L'objectif évident de cet amendement était de favoriser une cohérence du système (décision finale du ressort de l'Etat), tout en introduisant une procédure de médiation en cas de divergence entre la commune concernée et le Conseil d'Etat. Dans le cadre du débat en commission, et afin de rendre cette procédure moins lourde, il a même été proposé que ce soit le Conseil d'Etat qui statue en cas de divergence entre la commune et le département concerné.

## Conclusions et proposition d'amendement

Malheureusement, comme évoqué, la majorité de la commission s'est montrée tout à fait imperméable à toute tentative d'améliorer le système existant et de rendre le processus un peu plus transparent et concerté, contredisant ainsi ses discours habituels sur l'autonomie communale. Pourtant nous restons persuadés qu'il est nécessaire de donner une meilleure légitimité au système en ancrant dans la loi une procédure plus explicite qui, tout en maintenant le rôle décisionnel de l'Etat pour assurer la cohérence du système, garantit aux communes une plus grande transparence et une influence sur ce processus.

La majorité de la commission vous propose le *statu quo*, en refusant intégralement le projet de loi 9442. La minorité, tenant compte des travaux effectués et convaincue de la nécessité de modifier la loi, vous propose, en remplacement du projet de loi 9442 initial, l'amendement suivant à la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR, H 1 50) :

Art. 7A, alinéa 2 (nouveau)

La mise en place de cette réglementation se fait sur décision du département, sur l'initiative de celui-ci, avec l'aval de la commune concernée, ou sur proposition de la commune concernée. En cas de désaccord entre le département et la commune sur la proposition de mise en place d'une telle réglementation dans un secteur donné, le Conseil d'Etat saisit le Grand Conseil qui statue sur la proposition sous forme de résolution.

Art. 7A, alinéa 2 actuel, devient alinéa 3

Art. 7A, alinéa 3 actuel, devient alinéa 4

Au bénéfice de cette argumentation, nous vous invitons, Mesdames les député-e-s, Messieurs les députés, à voter le rapport de minorité avec l'amendement proposé.