

*Date de dépôt : 10 janvier 2012*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Jacques Jeannerat, Antoine Barde, Anne Marie von Arx-Vernon, Fabiano Forte, Bertrand Buchs, Guy Mettan, Renaud Gautier, Alain Meylan, Jacques Béné, Ivan Slatkine, Pierre Weiss, René Desbaillets, Francis Walpen, Fabienne Gautier, Claude Aubert, Christiane Favre, David Amsler, Serge Hiltpold, Frédéric Hohl, Charles Selleger et Patricia Läser modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)**

*Rapport de majorité de M. Alain Meylan (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Antoine Droin (page 68)*

*Rapport de seconde minorité de M<sup>me</sup> Emilie Flamand (page 73)*

## **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

### **Rapport de M. Alain Meylan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le PL 10816 relatif à la modification de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) vise à ancrer dans notre ordre juridique cantonal des règles pour favoriser le stationnement et son développement.

Le projet de loi original a été déposé le 13 avril 2011 et est annexé au rapport (annexe 1).

Renvoyé en commission des transports par le grand Conseil sans débat le 26 mai 2011, il a fait l'objet d'un traitement attentif de la part des

commissaires et du département dans les séances du 28 juin, 13 septembre, 1, 15 et 29 novembre 2012.

Avec leur baguette présidentielle, MM. Broggini et Gillet ont dirigé les débats avec sensibilité, ce qu'il faut particulièrement relever car les débats sont toujours mouvementés lorsque l'on parle de transports et de circulation. Les PV ont été tenus par MM. Riondel, Vuilleumier, Castro et Siegrist avec célérité et précision.

A noter que l'étude de ce projet de loi s'est déroulé en même temps que l'étude du RD 841 concernant le plan directeur du stationnement (PDS). Ainsi ces 2 sujets sont indissociables et il convient de les traiter ensemble.

## **Séance du 28 juin 2011**

### ***Présentation du Projet***

Un des auteurs présente le PL10816. L'idée de ce projet est d'avoir une question de principe sur le stationnement et d'avoir une idée directrice sur la gestion du stationnement à Genève. Le plan directeur du stationnement est déjà un élément existant à ce jour, mais il n'existait pas au moment de l'élaboration de ce projet de loi. L'axe le plus important de ce projet est la notion de compensation. Lorsque l'on supprime des places en surface, il souhaiterait en voir le même nombre soit en sous-sol, soit ailleurs en surface.

Il ne s'agit pas que d'une compensation en sous-sol. Par rapport au plan directeur, le but est aussi d'avoir un concept de stationnement à Genève. Il précise que le projet ne parle pas que de véhicules à moteur, le concept de stationnement concerne tous types de véhicules.

Il ajoute que la notion de distance est aussi importante. Il ne souhaite pas que 100 places soient supprimées et soient recrées 2 km plus loin. Les gens peuvent faire l'effort dans un périmètre de 250 à 500 m, mais pas au-delà.

La volonté est de ne plus voir des gens qui tournent avec leur voiture et qui polluent par la même occasion. Les gens doivent pouvoir se garer assez rapidement, ce qui améliorera le centre-ville. Il serait ainsi possible, par exemple, de créer des zones piétonnes, ce projet de loi peut aller dans cette idée.

Historiquement, il rappelle que ce genre de projet s'est fait à Zurich. Un compromis a été trouvé entre les partis de gauche et de droite à Zurich sur ce type de projet. La volonté est d'enterrer la hache de guerre entre les divers modes de transports.

Un autre auteur complète en estimant que ce projet permettra de renforcer la complémentarité avec les zones piétonnes. Si toutes les grandes villes ont

un tel attrait grâce à leurs zones piétonnes, c'est parce qu'il existe des parkings de proximité, qu'ils soient souterrains ou en surface et ceux qui ont été enlevés en surface ont été compensés. Elle fait référence à Bordeaux et Strasbourg, qu'elle voit comme des exemples en la matière. Par ailleurs, elle rappelle que l'installation des pistes cyclables prévue par l'IN144 justifiera d'enlever des places de parkings, il faudra donc les compenser quelque part, afin que tout le monde se sente concerné, respecté et reconnu dans son choix de déplacement.

### **Questions des commissaires**

Les questions posées par des commissaires (Ve et S) portent sur le nombre de place considérées, sur l'année de référence, sur le financement des ouvrages à réaliser et sur le type de véhicule concerné.

Pour résumer les réponses, il convient de préciser que ce Pl vise les places publics et non privée, que l'année de référence doit être probablement précisée et que les données manques à ce stade des discussions, que le problème du financement reste entier mais que des solutions peuvent être trouvée dès lors qu'une volonté politique existe, que le projet peut s'envisager répondre à d'autres besoins tel que scooter, moto et vélo.

### **Audition du GTE (Messieurs Roulet et De Oliveira) :**

M. Roulet remercie la commission de le recevoir aujourd'hui. Il distribue des copies d'exemples de compromis en matière de stationnement (annexe 2). Il estime qu'il faut tenir compte de tous les usagers en milieu urbain, qu'ils soient piétons, cyclistes, scootéristes ou automobilistes. Il n'y a pas d'opposition aux transports publics, il faut simplement organiser une harmonie entre tous ces modes de transports. Il est nécessaire d'avoir des déplacements fluides avec un maximum d'efficacité. Il prend en exemple ce que la ville de Renens a réalisé et négocié avec un grand distributeur, les habitants, les constructeurs et l'entier de la société civile. Cette négociation a abouti avec la construction, en plein centre de la ville, d'un centre commercial avec places de parkings, compensation en surface, zones piétonnes et développement d'autres zones d'activités. Il pense qu'il s'agit d'un exemple type dont Genève devrait s'inspirer. A la lecture de ce document, il relève que c'est la maire de Renens, membre d'un parti politique de gauche, qui a mené cette réalisation. Il pense donc que du moment où il y a la volonté tout est possible. Il distribue un autre document, il s'agit d'un historique de ce que le GTE des négociations menées avec Coordination transports pendant toute l'année et qui a abouti à ces résultats (annexes 3).

Les deux organisations ont tout de même réussi à se mettre d'accord sur certains points. Au niveau des objectifs de base et spécifiques ainsi que sur les moyens, il y a un consensus ou quasi consensus sur chaque point. En revanche il reste du travail à faire sur les réflexions en cours et les tâches futures. Un des points important est le point 16 des moyens. Ce point signifie qu'il ne faut pas construire un parking de 3 places pour 3 places supprimées en surface, cela est impensable. Le GTE s'est donc basé sur l'expérience zurichoise qui consiste à compter le nombre de places supprimées en surface et à partir d'un certain nombre, identifier un lieu où il est possible de construire un parking. Le point 16 prévoit 200 places, mais ni le GTE, ni Coordination transports ne sont des spécialistes, des experts pourraient trouver un autre chiffre plus adéquat, mais le principe est intéressant. Il ajoute qu'en matière de politique des transports à Genève, il est indispensable de faire du donnant-donnant, il n'est plus possible de se contenter d'une politique par mode de transport sans penser à ce qu'il se passe pour les autres moyens de transports. La compensation est typiquement du donnant-donnant. La traversée du lac est aussi un exemple, si elle se réalise il serait possible de donner une voie réservée aux bus sur le pont du Mont-Blanc par exemple, mais il ne faut pas commencer à mettre en place une voie de bus avant que la traversée soit réalisée.

Un député (L) revient sur le fonds de compensation des places de stationnement. Il pense que l'idée est intéressante. Il demande s'il a aussi été envisagé de comptabiliser dans l'autre sens, soit dès qu'un parking est créé comptabiliser aussi le nombre de places créées (il s'agirait d'un fonds négatif de places).

M. Roulet répond que l'hypothèse inverse prévaut également, c'est d'ailleurs celle qui a permis la construction d'un parking de 800 places au centre-ville de Zurich. Les promoteurs n'ont eu les accords de construction qu'à la condition de supprimer l'équivalent en surface. Le donnant-donnant va donc dans les deux sens.

M. De Oliveira ajoute que le PL prévoit à l'art. 7B al. 2 que la suppression des places en voiries ne peut être mise en œuvre que lorsque la construction d'un parking de compensation a démarré.

Le même commissaire revient sur l'année de référence du compromis. Il demande si M. De Oliveira peut en dire plus et notamment pourquoi avoir choisi l'année 2009.

M. De Oliveira répond que l'année 2009 a été choisie, car la DGM avait alors mis à jour ses statistiques sur le stationnement. L'année 2009 a donc été choisie parce qu'il y a toutes les statistiques à disposition.

M. Roulet ajoute que le GTE voulait toujours la dernière année en cours alors que Coordination transports voulait une année antérieure où il y avait moins de places de parkings. Entre les deux se trouvait une année où il y avait toutes les statistiques et il s'agit de 2009.

A la question d'un commissaire (Ve), M. Roulet indique la concertation non aboutie avec la coordination transport a duré plus d'un an.

Ce commissaire (Ve) se demande si le GTE a contribué de manière directe au projet de loi ou s'il a juste salué sa venue.

M. Roulet estime que la question n'a pas beaucoup d'intérêt. Il remarque que les préoccupations du GTE ont été entendues par certains députés et ont été formulées dans le PL. Le GTE a fait plus que saluer la venue du projet de loi, mais il ne l'a pas rédigé de lui-même. Les préoccupations ont juste été entendues.

M. Favre revient sur la traversée du lac et la problématique du pont du Mont-Blanc. Il informe la commission que le DIM n'est pas contre la traversée du lac, elle figure d'ailleurs dans le plan directeur du réseau routier comme moyen de contourner le centre-ville pour libérer les axes à l'horizon 2030. Il ajoute que ce sujet relève de la Confédération, il s'agit d'une compétence fédérale et il va falloir trouver les moyens pour le faire. La problématique n'est, selon lui, pas la même pour la fluidification à court terme de ce qui se passe sur le pont du Mont-Blanc. Il revient également sur l'exemple de la Coop de Renens centre. Il estime qu'il s'agit d'un bon exemple et d'une belle place, mais il ne voit pas comment il est possible de prendre pour exemple la Coop de Renens, car il est question d'une réfection complète d'un centre-ville avec logements, espaces de loisirs et places de compensation. Ce projet est beaucoup plus large et il pense que ce genre de projets, Genève sait aussi les faire. Il pense qu'il est difficile d'appliquer cet exemple au niveau de Genève.

M. Roulet précise que cet exemple n'avait que l'intention de montrer ce qui se passe ailleurs dans une ville qui est beaucoup plus petite que Genève. Ce projet est simplement une réalisation dont il faudrait s'inspirer au niveau politique, c'est le message qu'il voulait faire passer. Pour ce qui est de la traversée de la rade, il est conscient que l'Etat est derrière ce projet. Il souhaite simplement que le compromis soit fairplay en termes de temporalité notamment. Il cite comme exemple la Place Neuve où il n'y a pas eu de « deal fairplay ». Il salue par la même occasion les paroles de M<sup>me</sup> Künzler qui estimait qu'une zone piétonne au centre-ville valait bien un parking

souterrain. Il pense que cela fait partie d'une bonne dynamique et il estime que le projet de loi déposé va dans cette direction.

Un autre commissaire (Ve) remarque sur le document concernant le compromis genevois que tous les stationnements sont mis dans le même paquet. Tout le public cible est mélangé. Elle se demande pourquoi on ne divise pas les besoins des parkings, par exemple ceux qui sont dévolus pour le transport des handicapés, ceux pour le transport professionnel, ceux pour les habitants, etc. Elle pense qu'il faudrait catégoriser afin de savoir si l'on fait des compensations à 500 m ou, selon les cas de personnes qui n'ont pas de problèmes pour se déplacer, à 2 km voire plus loin avec les transports publics pour atteindre ces parkings.

M. Roulet répond que le GTE n'a rien inventé par rapport à ce qui se fait dans d'autres villes. Le périmètre de 250m à 500m répond à un besoin des clients des commerces et plus largement aux prestataires de service qui se trouvent au centre-ville. Il peut s'agir des médecins, des études de notaires, des dentistes ou autres magasins qui ne sont pas forcément de la grande distribution. Il est donc nécessaire d'avoir un périmètre restreint.

#### **Audition de coordination transports (Messieurs Deneys et Calame) :**

M. Deneys remercie la commission de les accueillir aujourd'hui. Il rappelle que le groupement Coordination transports et le GTE se sont réunis entre l'automne 2009 et le printemps 2010 durant 6 à 10 séances. L'idée était vraiment d'entrer en matière pour négocier ce qui peut se faire à Genève. Ces réunions ont permis d'aboutir à un document qui a été distribué par le GTE. Ce document reflète l'aboutissement des discussions et a été soumis aux représentants des associations des groupements. Ce n'est pas compromis signé et validé, il ne s'agit que de l'état des discussions. Il n'était pas possible d'aller plus loin, car le GTE demandait trop de choses pour que le compromis soit acceptable. IL ne servait donc plus à rien de faire des séances supplémentaires. Les assemblées générales de l'ATE et de ProVelo ont reçu ce document et il a rencontré un refus massif. ProVelo l'a refusé à l'unanimité, alors que l'ATE l'a rejeté avec des proportions d'environ 2/3 1/3.

Il estime que le problème majeur est l'absence de statistiques sur les places de stationnement et pas seulement sur le domaine public mais aussi le domaine privé. Il pense qu'il faut connaître toutes les places pour se faire une idée. Il affirme que les places sur fonds privés sont aussi utilisées pour les mêmes usages que celles sur fonds public, notamment parce que certains locataires sous-louent leur place parce qu'ils n'ont pas de voitures. On ne

peut donc plus distinguer aujourd'hui les places publiques des places privées, il est nécessaire d'avoir un inventaire complet avant de porter des jugements catégoriques. Le GTE a demandé de maintenir du 1/1 dans l'hyper centre, ce qui signifie que si une place dans l'hyper centre est supprimée, il faut en remettre une en souterrain. Il fallait alors mettre quelque chose dans la balance, comme la diminution du nombre de places ailleurs, ce que ne souhaitait pas le GTE. Aucun montant n'a été fixé, il s'agissait d'un principe. Le résultat est qu'il n'y a pas eu de compromis.

Le PL10816 lui pose problème et va en donner les raisons. A l'art. 7, le fait de garantir un minimum ne répond, selon lui, à aucune réalité en matière de nombre de places nécessaires. Il souhaite que l'on soit plus pragmatique, le nombre de places doit pouvoir évoluer tant à la hausse qu'à la baisse si nécessaire. Il n'y a pas de raisons d'avoir un minimum qui ne peut qu'augmenter et jamais diminuer selon ce projet de loi. Il estime qu'il existe aujourd'hui des places qui sont inoccupées, notamment pour les habitants. Le recensement doit donc être complet. Il pense qu'il serait judicieux de tout mettre en œuvre pour réaliser un tel recensement. Il souhaite garder à l'esprit que le but est de favoriser les transports publics ou à vélos.

M. Calame revient sur le compromis dit 1/1. Il estime qu'il est nécessaire d'avoir l'entier de l'offre et de la prestation. Il faut avoir une vision globale selon lui. Il est aussi important de savoir de quelle catégorie de stationnement il est question, comme des places de pendulaires, marchandes, de résidents, etc.

### **Questions des commissaires**

Un député (L) remarque qu'il y a des affirmations contradictoires entre le GTE et Coordination Transports. Il précise que le GTE est signataire de la lettre envoyée à M<sup>me</sup> Künzler souhaite aussi avoir une vision exhaustive du stationnement également sur fonds privés. Il ne voit donc pas où le GTE n'est pas d'accord avec ce principe. Le GTE a affirmé que les objectifs de base, les objectifs spécifiques et les moyens, les deux groupements que sont le GTE et Coordination Transports étaient fondamentalement d'accord sur ces points et que les différences ne portaient que sur les réflexions en cours. S'il comprend bien, d'après les affirmations de Coordination Transports, ce n'est pas du tout le cas et une bonne partie de ce document est remis en question, tout du moins du côté de Coordination Transports.

M. Deneys répond que tout n'est pas totalement remis en question. Coordination transports est un groupement démocratique, le groupe de travail de 3 personnes qui a négocié avec le GTE a signalé que certains points

risqueraient de poser problème lors des assemblées générales des autres associations que Coordination transports représente. Le groupe de travail de 3 personnes de Coordination transports n'engage pas les associations, mais que les personnes qui étaient présentes lors des discussions. Le but est ensuite de faire valider les discussions auprès des associations. Certaines associations ont rejeté tous les points discutés lors des négociations.

Ce même député (L) comprend bien la volonté d'avoir une vision globale sur le stationnement. Il se demande si ce n'est pas une volonté de blocage des négociations, car dans les faits cela sera très difficile à réaliser. Il faudra en effet s'adresser à toutes les entreprises, toutes les régions, tous les propriétaires, etc. Cette vision sera extrêmement compliquée à obtenir. Il ne comprend pas en quoi il est nécessaire de connaître l'offre sur fonds privés lorsqu'une place publique, soit sur fond public donc avec un parcimètre, est supprimée. Par définition, la place publique est accessible à tout le monde, alors que la place privée n'est pas du tout accessible à tout le monde, il considère donc que l'on essaie ici de «compenser des pommes par des bananes». Il ne comprend donc pas ce raisonnement, car la comparaison se fait avec des choses qui ne sont pas comparables.

Par ailleurs, il ne voit pas pourquoi M. Deneys est étonné par le fait que le nombre de places ne peut qu'augmenter. Il demande si M. Deneys prévoit une décroissance au niveau de Genève. Dans un tel cas alors sa réflexion sera raisonnable, mais tous les indicateurs et toutes les tendances aujourd'hui nous montrent que l'on va vers une augmentation des habitants, des entreprises mais également de la circulation automobile. La DGM nous parle d'ailleurs d'une augmentation de 42% que l'on souhaite ramener à 25% par le transfert modal. Il faut donc s'attendre à avoir de plus en plus de voitures et se demande s'il est vraiment raisonnable de prévoir des suppressions de places alors que la circulation va de toute façon augmenter.

M. Deneys fait référence à la page 14 du RD841 qui parle du contexte fédéral. Il pense qu'à un moment donné, il n'est pas possible de tout faire qu'il ne sert à rien de créer des places juste pour en créer. 30% des ménages dans les villes n'ont pas de voitures, il n'est donc pas toujours nécessaire de rajouter des places de stationnement. Il faut aussi vérifier cela en fonction de l'offre en transports publics.

A une question d'un commissaire (Ve), M. Deneys répond que les négociations ont duré une dizaine de séances entre fin septembre 2009 et mars 2010. Et à la question de quel élément clé négatif a fait que ce consensus est tombé, M. Deneys répond que la problématique de la ville est venue un peu parasiter les discussions.



Un député (R) comprend bien la demande d'une vision globale des places privées et publiques. Il fait référence à l'étude de l'Université de Genève mentionnée dans le RD841 doublée d'une étude de la DGM qui donne en page 53 un chiffre approximatif. On donne un nombre de places publiques qui s'élève à 35 000, de places privées à 55 000. Il demande si ces chiffres ne dépendent pas à ce que Coordination transports souhaite.

La DGM estime qu'un chiffre global permet difficilement d'analyser le contexte concret d'un parking dans un quartier donné. Faire cet inventaire est difficile mais il fait partie des mesures retenues par le plan directeur du stationnement. Cet inventaire permettra d'avoir une base complète. Pour savoir précisément si la place est occupée et pour quel usage, il faut pouvoir entrer dans les parkings, c'est une des difficultés.

Un commissaire (PDC) remarque que Strasbourg ou Bordeaux ont pu faire des espaces piétons avec des places compensées en souterrain. Il s'étonne que ces villes ne soient pas des références qui intéressent M. Deneys. Elle rappelle que les PDC ont soutenu l'IN 144, qui va amener la suppression de places de parkings en surface. Elle estime totalement illogique de ne pas tenir compte des personnes qui ne se déplacent pas systématiquement à pieds ou à vélo. Elle s'étonne qu'il n'y ait pas d'intérêts pour ce genre de proposition.

M. Deneys répond qu'il apprécie beaucoup les villes de Bordeaux et Strasbourg, mais que la compensation ne doit pas être automatique. Il pense que l'inventaire a un vrai sens. En dernière remarque, il se demande si le PL10816 est conforme au droit supérieur, cet objet fera peut-être l'objet d'une analyse.

## **Séance du 13 septembre**

### ***Discussions d'entrée en matière***

Autant le dire tout de suite, ce PL fera l'objet d'un amendement général proposé par le département qui fera encore l'objet de discussions sur des bases différentes. Toutefois, il est intéressant d'indiquer quand même les discussions qui portent également sur le plan directeur du stationnement (PDS) car il est lié étroitement au projet de loi.

M<sup>me</sup> Künzler demande, aux auteurs du PL 10816, s'il était voulu que les parcmètres, zones bleues et macarons soient supprimés, car cela contrevient à l'objectif de compensation. Elle imagine qu'il s'agit d'une erreur de plume. Par ailleurs, elle souligne qu'il est matériellement impossible de compenser toutes les places de parking dans les 250 mètres. Elle invite les députés à adopter le PDS qui couvre les mêmes objectifs que le projet de loi. Elle

précise que des réflexions ont lieu sur la tarification, sur la mutualisation des parkings en ce qui concerne les places vacantes de certains propriétaires et sur la meilleure utilisation possible de l'existant. Elle conclut que des parkings seront construits si le besoin s'en fait sentir.

M<sup>me</sup> Künzler suggère de geler le projet de loi en attendant la position du Conseil d'Etat, notamment sur les parkings de Rive, Lac et Jonction. Elle ajoute que des quartiers comme les Pâquis ou Alpes possèdent chacun une centaine de places vacantes.

Un des auteurs du PL répond qu'il n'était pas souhaité de supprimer les macarons et zones bleues. Concernant le principe de compensation, il signale que la discussion est ouverte sur les distances, afin d'arriver à un résultat moins contraignant. Toutefois, il refuse que des places supprimées à Rive se voient compensées, par exemple, au Pâquis. Il conclut que les auteurs sont prêts à revoir le projet de loi pour qu'il soit applicable, mais insiste sur la nécessité de fixer les principes dans la loi, en raison de la méfiance vis à vis de la piétonisation en cours.

M<sup>me</sup> Künzler informe que le PDS lie les autorités et a une force contraignante. De plus, le Conseil d'Etat est seul compétent pour autoriser ou non la création de parkings et doit juste négocier avec la Ville de Genève pour obtenir le droit de superficie. Elle rappelle que deux autorisations de construire ont été déposées et sont en cours d'examen. Concernant le principe de compensation, elle informe qu'une proximité sera respectée, mais qu'il est impossible de fixer une limite à 250 mètres. Elle précise que la construction de parkings coûte entre 50 000 et 70 000 F par place.

Plusieurs députés indiquent ne pas vouloir le gel de ce PL. Le projet de loi est un argument de plus face à la Ville qui détient une capacité de blocage qui doit être cadrée même si, comme le rappelle M<sup>me</sup> Künzler, la Ville n'a aucune compétence et peine à voir les possibilités de blocage, hormis sur la question du droit de superficie.

En outre il faut relever que la création de places de parking n'est pas obligatoirement souterraine, mais peut aussi consister en des aménagements à la surface. Quant à la problématique de la distance, l'art. 7b prévoit une distance de 250 à 500 mètres. Il relève qu'une distance de 500 mètres est importante et, qu'au-delà, les commerces perdent en attractivité.

Enfin, le PDS n'a pas encore reçu l'aval de la commission. D'ailleurs, comme on l'a compris des auditions, les « lobbys » n'ont pas réussi à s'entendre.

M<sup>me</sup> Künzler répond que la CODEP a eu accès à tous les documents et n'a pas contesté la présentation finale. Elle conclut qu'il n'y a pas eu de

désaccord. Par ailleurs, elle signale que le département n'a pas la volonté de tuer les commerces et reconnaît leur importance. Toutefois, elle souligne l'importance des zones piétonnes pour les commerces. Concernant les distances, elle rappelle que Genève n'est plus une bourgade mais une grande ville avec des transports publics performants et que les mœurs changent. Elle ajoute que de nombreuses autres villes ont des zones piétonnes attrayantes et économiquement viables. Elle conclut que ce projet de loi est déposé en raison de la méfiance envers le PDS et est inacceptable en l'état, car il ne correspond même pas à la volonté des auteurs.

Un commissaire (Ve) relève que le PDS est clair et dynamique et donc que rien n'est figé. Elle rappelle le principe de compensation et le recensement des places existantes. Elle estime qu'il est déplacé de monter au créneau alors que le PDS va dans le sens voulu par les auteurs du projet de loi, soit la création de parkings.

Un des auteurs indique que le principe de compensation se voit limiter « à certains cas » (page 4 du rapport). Il signale que cette vision du principe est inacceptable et regrette que ce qui est écrit ne corresponde pas à ce qui est dit par la conseillère d'Etat, d'où une certaine méfiance.

Un commissaire (Ve) signale que la citation de l'auteur est sortie du contexte. Elle regrette que des groupes d'intérêts soit défendus au détriment de la population. Elle déplore le procès d'intention, alors que le PDS est très complet. Elle juge que le projet de loi fait doublon.

M<sup>me</sup> Künzler précise que le rapport accompagne le PDS et que seul ce dernier est déterminant. Elle souligne que l'objectif premier est suffisamment clair (p. 37). Elle répète que le projet de loi est mal ficelé et propose de revenir avec des modifications qui s'inscrivent dans le cadre du PDS.

Un commissaire (UDC) relève que le PDS n'obtient pas l'accord de tous sur tous les points. Il cite, par exemple, les 50 000 scooters alors qu'il n'y a que 14 000 places de parking.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le PDS a pour objectif de traiter du stationnement en général, que cela concerne les voitures, les deux roues, les commerces ou les livreurs. Elle relève que le PDS a identifié le problème des scooters et que des places vont être construites en sous-sol.

Pour le PDC, le PDS était attendu depuis très longtemps et qu'il adhère globalement aux objectifs. Toutefois, il estime que le PDS manque de concret et reste une feuille de route. Concernant les zones piétonnes des autres villes, il convient de leur efficacité mais souligne la présence de parkings aux alentours. Il ajoute que le projet de loi ne semble pas être aux antipodes du

PDS, notamment pour le principe de compensation. Il conclut que la forme peut être revue, mais invite les commissaires à aller de l'avant.

Pour le parti socialiste, la compensation par la construction ne sera pas systématique étant donné que des places vacantes peuvent être valorisées. Par ailleurs, la construction de places de parking va entraîner un appel d'air. Il y a déjà de nombreux artisans qui ne désirent plus travailler au centre-ville en raison de la circulation. Concernant les zones piétonnes, elle relève que leur rôle est différent aux centres commerciaux et leur immense parking qui permettent de faire ses achats avec son véhicule.

Pour le MCG relève que le PDS a pour objectif de développer les places pour vélos, alors qu'il veut maîtriser celles pour scooters. Il regrette cette contrainte, alors que les scooters méritent un développement. Au surplus, il remarque que le rapport prévoit d'augmenter le contrôle des deux roues motorisées et regrette l'absence de mesures à l'égard des vélos qui posent le même problème de stationnement.

M<sup>me</sup> Künzler répond que l'objectif est le même soit d'offrir suffisamment de places. Elle informe que des parkings souterrains sont à l'étude, mais rappelle qu'il n'est pas possible de raser tous les immeubles pour construire des parkings. De plus, elle soulève que les objectifs sont différents entre le livreur, le camionneur ou l'installateur, mais sont tous pris en compte par le PDS et qu'il s'agit d'une question de gradation et de priorité. De plus, elle note qu'un parking payant est en développement en collaboration avec les CFF. Elle ajoute qu'une complémentarité des transports sera mise en avant avec des stations à vélos aux abords des transports publics, par exemple au Cern ou à Versoix.

Pour le PDC, l'attractivité du centre-ville doit être renforcée et cela passe par proposer des places de parking en ville.

Les libéraux suggèrent d'avancer sur le projet de loi, afin d'avoir une base pour un travail pragmatique. Enfin, il ne pense pas que le projet de loi est un doublon avec le PDS, mais au contraire le concrétise. Cas échéant, la commission pourrait visiter d'autres villes afin de juger sur les faits, étant donné que l'expérience de l'étranger est souvent évoquée. Cependant il est un constat que Genève ne dispose pas de parking, pas de périphériques routiers et pas de transports publics aussi efficaces comme le sont ceux des villes citées en exemple pour leurs zones piétonnes. Concernant le projet de loi, une certaine souplesse dans la mise en vigueur du principe de compensation pourrait être admise sans forcément construire. Concernant le manque d'accessibilité du centre-ville, la cause est l'absence de passages alternatifs pour les autres personnes. Par ailleurs, les places de parking ont tendance à

diminuer depuis 2009, alors que la mobilité individuelle va augmenter de 40%. Il convient que la majorité des 40% doit être prise en charge par les transports publics, mais pointe les pourcentages restants.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le taux de motorisation a diminué, mais pas les places, ce qui revient à une augmentation. Elle explique qu'une compensation raisonnable doit tenir compte de l'existant. Elle réitère sa proposition de revenir avec des amendements au projet de loi. Concernant l'augmentation de la mobilité, elle précise qu'elle ne concerne pas la mobilité individuelle au centre-ville. Elle souligne que les enjeux ne sont pas au centre-ville, mais en périphérie comme à Vernier, Onex et Thônex. Elle conclut que la fréquentation annuelle du pont du Mont Blanc a diminué de 30 000 voitures en 30 ans.

Ce dernier point est contesté par certain en indiquant que ce résultat est dû à une politique coercitive (diminution du nombre de voies de circulation et gestion restrictive des feux de signalisation pour contrôler le flux).

Suite à une question sur le vandalisme et la fermeture subséquente de parking la nuit, M<sup>me</sup> Künzler explique que la fermeture consiste à mettre des portes automatiques, afin de sécuriser les lieux tout en laissant les parkings utilisables.

Un député (L) demande comment les citoyens, notamment ceux habitant entre Arve et Lac, accèderont au CEVA. Il mentionne la gare de Cornavin et son parking.

M<sup>me</sup> Künzler signale que les 400 à 500 places de parking sont largement suffisantes. Elle indique que l'objectif est la proximité et non que des personnes viennent d'Annemasse en voiture pour prendre le train. Elle suggère aux habitants qui viennent de plus loin de se rendre dans des gares périphériques.

Ainsi selon ce député, le département demande aux citoyens de se rendre en France voisine pour prendre le train.

M<sup>me</sup> Künzler convient que cela peut être une bonne solution pour certains. Elle ajoute que des P+R doivent être développés aux abords de ces gares.

M. Favre informe que le CEVA est un trajet urbain et qu'il n'y a pas de sens de prendre la voiture jusqu'au centre-ville pour ensuite prendre le train. Il signale que les transports publics doivent être pris en amont.

Revenant sur la demande en mobilité un député (MCG) constate une augmentation du nombre de véhicules et doute que la mobilité n'augmentera pas. Il souhaiterait disposer de chiffres. Par ailleurs, il remarque que l'acquisition d'un scooter se fait pour aller au centre-ville où l'accès est

difficile. Il mentionne que le problème des places de parking se retrouve également en périphérie.

M<sup>me</sup> Künzler répond que la mobilité augmentera, mais pas celle au centre-ville. Elle précise que les déplacements en vélos et en transports publics augmentent au détriment de la voiture. Elle conclut que le taux de motorisation diminue au centre-ville, bien qu'il y ait plus de voitures sur l'ensemble du canton. Concernant les scooters, elle répond qu'il n'y a pas la place pour mettre 50 000 places pour scooters. Elle indique que des mesures seront prises comme des contrôles et l'ajout de places de parking et que l'Etat dispose de tous les chiffres sauf ceux concernant les places de parking privées.

Il est vrai que les milieux immobiliers refusent de faire parvenir ces informations, car l'Etat dispose de toutes les informations dans le cadastre et en raison d'une rupture de confiance.

M<sup>me</sup> Künzler soulève une différence entre les places autorisées et celles construites. De plus, elle déplore l'absence d'un système informatique permettant une recherche efficace de ce type d'informations. Elle rappelle que la propriété privée est garantie.

Un auteur prend note que des propositions seront apportées par le département et estime qu'il convient de voter l'entrée en matière.

Suite à ces discussions nourries, Le Président met aux voix l'entrée en matière.

Oui : 10 (2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Non : 5 (3 Ve ; 2 S)

Abst. : –

**L'entrée en matière est acceptée à la majorité.**

### **Séance du 1 novembre 2011**

Comme prévu le département a proposé un amendement général qui est expliqué par un tableau synoptique (annexe 4) qui est commenté par M<sup>me</sup> Künzler et qui annexé à ce rapport. M<sup>me</sup> Künzler indique que la commission avait demandé à ce que le projet de loi soit complété afin d'avoir le principe de compensation des places de parking. Une proposition écrite faite par le département va dans ce sens. La proposition de loi distribuée permet d'avoir un cadre général sur le stationnement et d'inscrire le plan directeur du stationnement dans la loi. Les objectifs et les principes du plan directeur du stationnement sont ainsi fixés pour tous les types d'usagers. Il y a aussi la manière dont le Grand Conseil peut formuler ses recommandations

par voie de résolution dans un délai de 3 mois, comme pour les autres plans directeurs, ce qui est n'existant pas jusqu'à maintenant. Pour les P+R, le plan directeur fixe les objectifs. Il est question de l'organisation du stationnement, du recensement et de la réponse aux besoins, et dernièrement d'avoir un stationnement public et privé. L'article qui intéresse le plus la commission, mais qui était déjà inscrit dans le plan directeur, est celui concernant la compensation. Elle précise qu'un périmètre a été fixé pour la compensation. Elle ajoute que la zone concernée par ce principe de compensation concerne les zones denses (voir carte en annexe). Par ailleurs, lorsqu'un parking en ouvrage à usage public est créé, la récupération de l'espace public se fait en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur la voirie. L'inverse est également applicable, c'est-à-dire que si des places sont supprimées sur la voie publique pour voir naître un projet urbain, ces places font l'objet d'une compensation par un nombre équivalent de places, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. Elle précise que si des places sont supprimées en centre-ville, il est difficile de trouver un terrain proche sur la voirie pour y remettre ces places, c'est pourquoi il est prévu que ces places puissent être remplacées en ouvrage. Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans la zone dense du canton et le Conseil d'Etat détermine la zone dense.

L'offre de référence de stationnement à usage public de la zone dense est celle de 2011. Elle estime que le mieux était de faire par rapport à l'année en cours, mais ce point peut se discuter. La compensation s'effectue dans un rayon de 500 à 750 mètres. L'idée est d'avoir une compensation située entre 5 à 7 minutes à pieds maximum. Il est aussi prévu que la compensation intervienne, dans la mesure du possible, de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base d'un recensement visé à l'art. 7A al. 2. Un décompte exact du nombre de places est donc prévu. Elle pense que ce projet est très important, puisqu'il fixe les critères de la compensation. Elle informe encore que sur la dernière page distribuée, il est possible de voir la comparaison de la politique de stationnement entre Zurich et Genève. Elle estime que le projet du département va même plus loin que celui de Zurich, qui reste plus ancien. A Genève, toutes les places sont concernées, alors qu'à Zurich ce ne sont que les places payantes. Le calcul des places à compenser sera beaucoup plus strict, puisqu'il y aura un décompte exact, ce qui ne se fait pas à Zurich.

### **Discussion sur l'amendement général du département**

Un député (Ve) n'a pas encore compris le but de cette loi. Il estime que le Conseil d'Etat est assez raisonnable dans les projets de parkings. Il ne voit

donc pas pourquoi on essaie de faire une loi générale qui ne peut pas prendre en compte toutes les situations et qui sera donc difficile à appliquer ou va trop limiter la liberté d'agir selon les circonstances. Si la commission était d'accord d'aller dans le sens d'une telle loi, il demande pourquoi on devrait se limiter à ce périmètre de la zone dense. Il rappelle que le Grand Conseil a voté une motion à une large majorité qui veut justement supprimer un maximum de circulation au centre. Il estime que l'on ne respecte pas la volonté du Grand Conseil d'aller en avant en supprimant des places. Il pense que la zone dense est plutôt sensée devenir piétonne en supprimant des places de parking. Il demande également pourquoi le PAV n'est pas intégré. Par ailleurs, il revient sur les chiffres et demande si l'on connaît exactement le nombre de places privées à Genève ou si ce n'est qu'une estimation. Il pense aussi qu'il est plus logique de prendre en compte les places publiques et privées pour la compensation.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le plan directeur du stationnement aura force de loi s'il est adopté. La loi supplémentaire correspond à la demande des députés et permet juste de rassurer au vu du contexte politique. Cette loi reprend ce qui est dit dans le plan directeur du stationnement avec des amendements clairs au PL initial et qui fixent les objectifs. Elle revient sur la question de la limitation à la zone dense. Elle répond en estimant que les questions ne se posent pas de la même manière à Gy, où les gens ont de toute façon une place de parking. Pour ce qui est du PAV, il n'y a actuellement aucun problème de parking à cet endroit, c'est pourquoi il n'est pas encore pris en considération. Dès que le PAV se densifiera, il faudra appliquer le même principe. Elle informe que pour la construction du PAV, des espaces publics sont prévus, de même que des parkings d'échange et de destination, mais il s'agit d'un nouveau quartier. Elle rappelle que pour les Communaux d'Ambilly, tout ce qui est parkings publics ou privés se trouve sous la voie centrale, alors qu'il n'y a aucune circulation à l'intérieur du quartier, mais il s'agit de la conception des nouveaux quartiers. L'importance de cette loi est flagrante pour les quartiers anciens. Elle précise que le nombre de parkings privés n'est qu'une estimation, mais le département n'a que peu de moyens à disposition. Là où le département a un moyen d'action, c'est au niveau de la mutualisation des places. Elle remarque que beaucoup de propriétaires privés se retrouvent avec des places vacantes qu'ils ont tout intérêt à louer ces places.

M. Widmer ajoute que le département a une très bonne connaissance du stationnement sur la voie publique, mais moins pour l'usage privé. Le nombre de places privées a été estimé sur la base de plusieurs analyses de quartiers. En résumé, l'offre privée représentait 60% et l'offre publique 40%



de l'offre totale de stationnement. Ces chiffres permettent de comparer la zone dense avec Zurich où l'offre sur le domaine privé est beaucoup plus importante qu'à Genève en proportion. En ne comparant que les places à usages publics, on aurait une vision tronquée de la réalité zurichoise.

A une demande de savoir si les chiffres de Zurich sont exacts et si Zurich connaît exactement le nombre de places qu'il y a sur le domaine privé, le département estime que Zurich a probablement une plus grande connaissance de ses places et que les chiffres présentés ont été donnés par Zurich.

M. Widmer ajoute que le périmètre de la zone dense correspond aux zones 1, 2 et 3 du règlement de stationnement sur fonds privés, qui a été adopté par le Conseil d'Etat en juillet 2008. Ce règlement de stationnement sur fonds privés est amené à évoluer en fonction de l'évolution de la densité des quartiers, mais aussi de l'offre en matière de transports collectifs. Une fois que le PAV sera développé, il sera donc possible d'adapter ce périmètre. Le but du principe de compensation est de maintenir l'offre de stationnement au niveau actuel dans une vision de compromis.

Un député pense qu'il serait logique de prévoir la densification.

M. Widmer répond que c'est déjà le cas pour Chapelle-Les Sciers. On tient déjà compte de la future offre de transports collectifs qu'il y aura pour dire qu'on a des normes de stationnement différentes de la situation actuelle avec des engagements pour faire du car sharing, de la mobilité douce, etc. Sur le PAV, une réflexion est en cours pour qu'il devienne identique à la zone 3, mais si une autorisation de construire devait sortir, il n'y aurait pas encore les moyens de demander ce genre de norme de stationnement, qui va tenir compte de l'évolution du quartier.

Un député (MCG) pense que l'on ne réfléchit pas non plus de la même façon entre Gy ou au Petit-Lancy. Il faudrait aussi être attentif à la façon dont on voudrait compenser les éventuelles places que l'on prendrait en surface sur des zones comme Lancy, car ces zones restent très importantes pour le stationnement des genevois. Il remarque un ratio de 0,49 place par résident en ville. Il demande s'il existe des chiffres qui prennent en compte le nombre de personnes qui travaillent sur toute la zone dense.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le chiffre est indiqué sous « emploi », il est de 145 800. Elle souligne que Genève a déjà plus de places de stationnement, proportionnellement, que Zurich quand ils ont commencé leur compromis. Elle ajoute que Zurich va encore diminuer le nombre de places, à Genève on reste dans la stabilité.

Ce même député remarque que lorsqu'une place est supprimée et compensée à plus de 300 mètres, cela est inutile puisque les gens n'iront pas

s'y garer. Il voit mal une personne âgée ou à mobilité réduite parcourir 750 mètres pour pouvoir aller se garer.

M<sup>me</sup> Künzler répond que la compensation à 750 mètres est un maximum. Elle précise que 500 mètres correspondent à 5 minutes à pieds certes pour une personne valide comme le relève le député en question. Il n'est de toutes façons pas possible de creuser un Parking tous les 200 ou 300 mètres.

Cela nonobstant, ce député affirme qu'il voit mal les consommateurs de services ou de biens parcourir 750 mètres.

M<sup>me</sup> Gabbai précise que lorsqu'il est prévu que le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans la zone dense, cela sous-entend qu'hors zone dense la compensation aura peut-être lieu aussi, mais de manière facultative. Son application n'est donc pas limitée à la zone dense.

Un commissaire (Ve) pense qu'il y a un problème sur ce principe car la mobilité à Genève est une catastrophe et il est prévu de figer la situation. Il n'est pas tenu compte des ménages sans voitures. On ne tient pas compte non plus du CEVA dont le chantier va bientôt démarrer et des trams. Le stationnement est le principal levier qui influence sur le volume de trafic. Sur la question du compromis, il n'existe pas à Genève. A Zurich, ce sont les parties et mêmes certaines associations qui se sont mises d'accord sur un projet, ici ce n'est pas le cas. Elle estime qu'un compromis n'est pas une loi que l'on fait voter.

Un député (L) s'étonne des propos d'un commissaire (Ve) sur la motion que le parlement aurait voté et qui viserait à diminuer la circulation à Genève. Il n'a pas connaissance de cette motion. Quant à la diminution du trafic grâce au CEVA ou le fait que de plus en plus de ménages abandonnent la voiture, il rappelle à ce propos que les propres prévisions de la DGM parlent d'une augmentation du trafic, malgré toutes ces belles choses qui vont être réalisées. On ne parle donc pas d'une diminution, mais bien d'une augmentation prévue du trafic. Il pense que cet argument n'est donc pas valable.

La motion visée est la M 2029, qui demande le développement des transports publics, plus spécialement du réseau trams ainsi qu'une réduction des voies dévolues au trafic privé au centre. Le député (L) remarque que seulement une partie de la motion a été citée. Il demande si cette motion ne correspond pas plutôt des mesures compensatoires en cas de réalisation d'une traversée du lac.

Un député (Ve) pense que si des députés écrivent un projet de loi, la commission doit aussi analyser les conséquences financières de ce PL. Si des

places sont supprimées sur la voirie, les places en ouvrage coûteraient très chères. Il demande s'il est aussi possible de compenser en voirie.

M<sup>me</sup> Künzler répond par l'affirmative, mais comme elle a déjà pu le citer, cela sera difficile dans la zone dense.

A une question concernant la rentabilité de futurs parking et le coût à l'heure nécessaire pour couvrir les investissements, M<sup>me</sup> Künzler répond qu'un projet est actuellement en discussion, il s'agit du projet autour de rive ou « parking du lac ». Il s'agit d'un projet en privé, où la rentabilité a été calculée pour les privés, l'Etat ne va donc pas juger si la rentabilité pour un parking privé est acceptable, c'est de la responsabilité des privés. Il est vrai que les couts sont élevés, c'est pourquoi elle estime que la mutualisation des parkings lui semble importante. Pour toute la zone centrale sur la rive gauche, le parking prévu suffit. Elle ajoute qu'il n'y a pas autant de parkings que l'on peut imaginer. Elle ajoute qu'il y a encore du potentiel à Saint-Antoine et aussi sous le parking du lac existant.

Enfin selon il faut se demander si les habitants seraient prêts à payer ces tarifs si, par exemple, les Pâquis devaient être piétons.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'il existe des propositions pour faire des parkings zone bleue souterrains ou en ouvrage avec 30 à 50 centimes par heures, ce qui permettrait aux gens de se parquer la nuit. Elle rappelle qu'il existe un certain nombre de parkings existants aux Pâquis. Elle informe que le parking des Alpes a une cinquantaine de places vacantes et le parking du Prieuré en a autant. Elle souhaite être pragmatique avec les périmètres qui pourraient être organisés.

Un commissaire (PDC) revient sur certains propos des commissaires. Il estime que ce n'est pas un compromis, mais ce principe va quand même dans le sens évoqué à plusieurs reprises par différentes associations des deux bords. Il souligne que ce principe n'est pas là par hasard. Il pense qu'il est relativement difficile de mettre tout le monde d'accord à Genève. Il pense que tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut avoir plus de rue piétonnes dans l'hyper centre et rendre plus d'espace à la mobilité douce, mais il faut en contrepartie trouver une compensation, si possible en ouvrage pour les voitures. Il pense que cette proposition va donc clairement dans le sens du compromis. Il est vrai que le stationnement attire l'attractivité et par là le trafic. Il ajoute que certains nouveaux habitants de l'agglomération voudront ou devront aussi pouvoir accéder au centre-ville en voiture. Le fait de maintenir le nombre de place avec l'augmentation massive qui est prévue est équivalent à une diminution. Pour le groupe PDC, ce principe va dans le sens imaginé.

Un député (L) informe qu'il se doit de corriger certaines affirmations incorrectes ou incomplètes. Selon certain, le parlement aurait voté une motion visant à la réduction des voies dévolues au trafic privé au centre-ville. Il fait donc une lecture complète de l'invite : « Invite le Conseil d'Etat à présenter au Grand Conseil un plan de mesures d'accompagnement qui serait réalisé en parallèle à la traversée du lac ». Il n'a pas l'impression que la traversée du lac a commencé à se construire. Par ailleurs, il estime que la distance retenue de 750 mètres maximum est inacceptable.

Cette distance représente, environ, la distance de Baby plage à Genève plage. Cela peut paraître peu lorsqu'il fait beau, mais une compensation doit avoir lieu dans un rayon inférieur, sauf cas tout à fait exceptionnel.

M<sup>me</sup> Künzler indique, sur la carte, qu'avec un rayon de 500 mètres tout le centre urbain est couvert. Elle pense qu'il faut avoir une vision globale. Les gens auront le choix de se parquer soit au Mont-Blanc, soit à Rive ou d'autres parkings existants suivant leur destination. Elle estime qu'il existe déjà un ensemble dense de parkings qui sera encore densifié par le parking de River ou du lac. Elle estime que la distance prévue n'est pas aussi lointaine que cela. L'objectif est de 500 mètres. Dans la majorité, les parkings seront construits à 500 mètres, voire un peu moins.

Cela est bien compris que la distance correspond à 5 ou 7 minutes, mais il pense que certaines personnes n'ont pas envie de marcher ces 5 ou 7 minutes en portant des affaires, des commissions, ou même sous la pluie, etc. Puisqu'il est question de toutes les formes de mobilité, il faut quitter la vision un peu dogmatique des Verts. Il rappelle que des gens ont une mobilité individuelle restreinte (maladie, handicap, etc.) n'ont pas envie voire ne peuvent pas faire ces 750 mètres à pieds. De plus, sur la carte, beaucoup de cercles de 500 mètres traversent le Rhône, alors qu'il est de plus en plus difficile de le traverser. Il pense que ces 750 mètres sont largement exagérés.

M. Widmer précise que s'il y a une compensation du stationnement, cela ne veut pas dire que l'on supprime toutes les places de stationnements dans les quartiers, certaines continueront à exister. Pour les pratiques d'achat, les places dites de livraison sont dévolues à ce genre de pratique. Il ajoute que les places livraison ne sont pas concernées par ce compromis, de même que les places handicapées. Par rapport à la limite du Rhône ou du lac, il s'agit justement d'un élément qui a été intégré dans une invite : « tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier ». Cela comprend la présence de la limite physique des cours d'eau ou encore des pentes.

Le député (L), est étonné d'apprendre que l'on va pouvoir utiliser les places dites de livraison pour faire ses commissions. Car ces places sont interdites au stationnement, elles sont dites « de livraison ». La discussion qui s'ensuit arrive à la conclusion de M<sup>me</sup> Gabbaï qui rappelle qu'il est possible de s'arrêter sur les cases dites de livraison, la tolérance est de 20 minutes pour effectuer une livraison. Pour les livraisons qui impliqueraient une installation, le temps peut être doublé à 40 minutes.

M<sup>me</sup> Künzler ajoute qu'il faut que ce soit vraiment une livraison. Il est possible de chercher quelque chose et repartir, c'est donc possible mais sans en abuser. Pour répondre aux camionnettes outils, il existe le macaron à gratter, qui permet même de stationner sur une case blanche une demi-journée.

Un commissaire (S) remarque que ce qui est dit sur les cases livraison n'est vrai que lorsqu'il y a des contrôles. Dans certaines rues, aucun contrôle n'est effectué et certaines personnes se garent à longueur de journée. Elle remarque que l'on veut encore et encore construire des parkings. Elle estime que Genève est la ville, en Europe voire au monde, qui a le plus de parkings. Elle ajoute que le fait de marcher 750 mètres ne va tuer personne et ne peut faire que du bien. Aujourd'hui le problème majeur à Genève est que plus il y aura de parkings, plus on va aspirer des voitures. Elle remarque que les artisans ne peuvent plus aller en ville parce qu'ils n'ont pas de places de parkings tellement il y a de voitures. Il faut faire en sorte que les voitures qui viennent au centre-ville n'y viennent plus et habituer le gens à prendre les transports en communs. Au Grand-Saconnex, elle remarque qu'il y a 6000 places de parkings qui sont vides (en P+R), parce que les gens ont toujours la possibilité de venir en ville. Elle estime nécessaire d'avoir des mesures d'accompagnement pour limiter les flux de voitures. Aux Pâquis également, les parkings sont vides. Elle demande pourquoi il est souhaité plus de places de parkings. Elle ne comprend pas ce principe de compensation.

Un député (PDC) remarque que la fourchette de 500 à 750 mètres prête à confusion. En interprétant ce qui est écrit, la compensation devrait se faire au minimum à 500 mètres et au maximum à 750 mètres, ce qui ne paraît pas être l'intention du département. Il faudrait une tournure de phrase comme : « la compensation peut s'effectuer dans un rayon maximum de l'ordre de 500 à 750 mètres ». Il pense que le bon sens devrait aussi jouer. Il pense que les places proches des commerces devraient être compensées à moins de 500 mètres, pour les autres zones il n'est pas impossible de compenser à plus de 500 mètres.

Par rapport aux propos précédent, il pense nécessaire de « tordre le coup » à un certain nombre de mythes qui circulent. Il affirme que les rues piétonnes ne sont pas une catastrophe au niveau du commerce, il prend Zurich comme exemple. Mais à l'inverse Zurich a d'énormes parkings souterrains au centre-ville, ils n'ont pas tous été construits en périphérie. Les gens posent leurs voitures dans ces parkings et vont ensuite faire leurs courses à pieds. Il est donc possible d'avoir des centres ville attractifs avec des parkings au centre, cela existe et fonctionne. A priori, cela devrait aussi fonctionner à Genève.

Il revient sur le P+R du Grand-Saconnex. Il rappelle que le fait que ce parking soit vide est aussi lié au manque de desserte en transports publics, c'est pourquoi les gens préfèrent venir directement avec leurs voitures au centre-ville. Il pense que le report modal est un vrai enjeu, mais il ne peut pas se faire en supprimant uniquement des places de parkings, mais aussi en rendant plus efficace le réseau TPG.

M. Widmer précise que le rayon prévu est bien de 0 à 750 mètres, et non pas de 500 à 750 mètres. La formulation sera modifiée si elle porte à confusion.

Par comparaison ce commissaire (PDC) rappelle que dans les réseaux de transports publics on a des rayons de 300 mètres d'un arrêt à l'autre et que lors des discussions il est apparu qu'au-delà de 300 mètres, la distance paraissait trop grande.

Un député (MCG) abonde dans ce sens et pense qu'il est très difficile de faire un trajet de 750 mètres avec ses courses et deux enfants en bas âge. Il est pour la liberté de choix du mode de transport. Il prend l'exemple de Bernex où des gens se sont plaints de la suppression des places de parking. La distance à laquelle ils doivent maintenant se garer est d'environ 700 à 750 mètres et cela a provoqué un véritable tollé. Il estime qu'il y a largement assez de places de stationnement en ville. Là où il souhaite mettre l'accent est sur les véhicules venant de l'extérieur, qu'il faut contraindre à utiliser les P+R. Il prend l'exemple du P+R de Bernex qui est vide.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le projet de Bernex est lié à la construction du tram, il faut voir ce genre de projet dans son ensemble. L'objectif du P+R est de répondre à la demande, mais il ne peut pas fonctionner maintenant s'il n'y a pas le tram. Il faut attendre le mois de décembre ou janvier, mais maintenant il est certain qu'il est moyennement attractif.

Un député (Ve) pense que les parkings qui vont être construits peuvent aussi être mieux placés que les places qui sont supprimées en surface. Il

pense qu'il ne sert à rien de se fixer sur les 750 mètres, la question est de savoir si le parking est bien placé ou non.

Le député (UDC) confirme que les centres ville piétons sont magnifiques, il prend l'exemple de Zurich, Lyon ou Bayonne. Il relève cependant que Bayonne a toute une série de parkings en périphérie et que chaque parking a une navette électrique gratuite pour amener les gens au centre-ville. Il existe donc des solutions. Il ajoute que l'accès à ces parkings est bien plus aisé qu'à Genève.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'elle a fait cette proposition pour justement aller dans le sens d'une piétonisation et de répondre à la demande d'avoir des parkings en suffisance. Elle affirme qu'il n'y a aucun piège dans ce projet de loi. Elle ajoute que si la commission souhaite mettre une distance de moins de 500 mètres, cela sera irréaliste, ce ne sera pas possible techniquement.

Un député (L) reste méfiant sur le cadre général de la proposition du département. Il comprend bien qu'il n'y a pas de sous-entendu. Il revient sur la formulation « de 500 à 750 mètres », qui selon lui impose un minimum de 500 mètres, ce qui paraît ne pas être la volonté du département. De plus il se demande pourquoi le terme « véhicule » a été supprimé et ce que cela sous-entend (Pour le département, cela ne pose pas de problème fondamental). Au surplus il se déclare d'accord avec les propos du commissaire (Ve) sur le fait que certains parkings puissent être mis à 750 mètres au lieu de 500 ou 600 mètres s'ils sont mieux placés. Si un parking se trouvant à 750 mètres peut être fait de manière plus intelligente qu'à 250 mètres, il ne voit pas le problème et souligne que cela représente un compromis. Dire que le parking de Rive sera fait à 750 mètres parce qu'il y sera mieux et pouvoir mettre en même temps certaines routes en zones piétonnes est une bonne idée. Il remarque que certaines petites rues n'ont pas à voir circuler des voitures, mais il faudra à un moment donné mettre les places de parkings ailleurs. Si ces places se trouvent à 500 ou 600 mètres et que l'on arrive à trouver un accord là-dessus, alors ce sera un compromis. Il rappelle que le même compromis qu'à Zurich a été proposé en extra-parlementaire, et n'a pas été refusé par les milieux pro-voitures. Quand certaines associations sont moins intelligentes à Genève qu'à Zurich pour accepter ce genre de compromis, on en arrive avec un débat parlementaire.

M<sup>me</sup> Künzler est en accord avec cette vision du compromis. Elle rappelle que c'est elle qui a relancé le parking de Rive ou du Lac. Elle attend la piétonisation depuis des années, il faut donc aller de l'avant pour la faire. Ce PL est de nature à permettre ce compromis et à aller de l'avant, même pour d'autres quartiers. Elle ajoute que les 750 mètres ont été prévus pour pouvoir

compenser Rive à la Rôtisserie, qui serait le point le plus éloigné, mais il est peut être possible de trouver un point plus proche.

Un commissaire (PDC) est d'accord sur le principe. Concrètement, il demande si la Fondation des parkings a étudié la façon dont cela pourrait se faire. Il pense qu'il n'est pas simple d'avoir une mixité privé-public. Il demande si dans un tel cas il y aurait des horodateurs dans les ouvrages construits.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'il y a une possibilité d'étages et de codes d'accès, ou même de badges. Elle affirme qu'il existe assez de solutions techniques. Au parking Saint-Antoine, les gens de la vieille ville y ont accès, mais n'ont pas une place déterminée, ce qui participe aussi à la mutualisation. Les places ne sont donc pas tout le temps vides parce que la personne n'est pas là à un moment donné.

Un député (MCG) demande si, lors de grands travaux, les mesures de compensation obligatoires s'appliquent.

M<sup>me</sup> Künzler répond par l'affirmative, dans la mesure du possible. Ce principe s'applique déjà. Elle prend en exemple les travaux de la Jonction, qui ont vu des places disparaître. Ces places ont été compensées, malgré les protestations de certaines personnes. Une offre a été faite, par la Fondation des parkings, car il y a deux étages vides à David Dufour et seules 17 personnes en ont profité. A chaque fois, une solution est trouvée.

Cela paraît surprendre le député qui demande comment la communication a été exécutée. Il n'en a jamais entendu parler alors qu'il connaît des proches qui se plaignaient de ce fait.

M<sup>me</sup> Künzler répond que des flyers ont été mis dans les boîtes aux lettres, que la presse a relayé l'information, de même que les maisons de quartier. Elle ajoute qu'il est toujours possible de s'améliorer sur l'information.

Le député (Ve) pense qu'il est tout à fait possible de s'entendre sur un projet précis. Il pense qu'il est mieux d'avoir des voitures en ouvrage qu'en surface. Il craint en revanche que cette loi bloque des situations. Le fait d'avoir une loi trop rigide priverait de la possibilité d'améliorer la situation dans certains quartiers. Par ailleurs, il craint aussi les couts que cela va engendrer. Ce point n'est pas partagé par l'autre commissaire (Ve) qui pense que pour avoir un compromis, il faut que tout le monde soit d'accord. Elle pense que cette loi n'est pas un compromis.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que le Conseil d'Etat a adopté à l'unanimité le plan directeur du stationnement et que tous les points ont été acceptés et que les propositions faites sont celles du Conseil d'Etat.



## Séance du 15 novembre

### *Audition de la ville de Genève (M. Pagani, conseiller administratif, M<sup>mes</sup> Giraud et Piriz du service de l'aménagement urbain et de la mobilité)*

M. Pagani remercie la commission de les recevoir afin de mettre sur la table les éléments problématiques soulevés par la nouvelle proposition de loi dans sa dernière version (cf. infra) qui a été transmise à son département. Il ajoute que cette audition vise à présenter des situations concrètes concernées par le PL.

Il s'ensuit une large présentation des réalisations de la ville dans ce contexte qui a valeur d'information pour la commission mais n'est pas une prise de position concernant ce PL. Néanmoins on y apprend que la ville, depuis 2009, a engagé une réorientation de sa politique de stationnement, en s'inspirant de l'exemple zurichois et que des solutions sont recherchées la question des compensations de places de parkings.

M. Pagani commence par positionner la politique de la Ville dans le projet de loi qui fait l'objet de l'amendement en discussion dans la commission. Il rappelle qu'il existe une délégation du Conseil administratif à l'aménagement, composée de M. Maudet, de M. Kanaan (successeur de M. Mugny) et de lui-même. M. Pagani soulève le fait que cette commission a proposé un compromis par rapport à la question des zones piétonnes en matière de compensation. En ce sens, la Ville avait accepté la construction d'un parking à la Place Pierre-Fatio dans le cadre d'un réaménagement du secteur. Il rappelle que, malheureusement, ce projet a échoué, malgré un dialogue avec les différents acteurs concernés, qui avaient dans un premier temps soutenu le projet. M. Pagani affirme que la politique de la Ville requiert de la flexibilité, ce qui pourrait être mis à mal par certaines mesures du PL.

M. Pagani rapporte le soutien de la Ville quant au nouveau périmètre de compensation proposé dans la version actuelle du PL, soit entre 500 et 750 m, contrairement aux 250 proposés initialement. Il évoque ensuite la possibilité d'introduire un taux de 0.8 place par place supprimée, au lieu du ratio 1/1 actuel du PL. M. Pagani estime qu'un taux de 1 pour 1 n'est pas acceptable et évoque la possibilité d'affecter la différence de 0.2 au parking deux-roues. C'est au nom de la flexibilité chère à la Ville que M. Pagani demande cette modification, qui lui semble aller dans ce sens.

## Questions des députés

Suite à une question (PDC) de parking près de la gare la nuit, M. Pagani indique que le parking du Seujet est ouvert la nuit, de même que celui de David Dufour, où deux étages sont quasiment perpétuellement vides. Celui-ci est estimé par le commissaire comme loin de la gare.

M<sup>me</sup> Giraut évoque la possibilité de négocier avec les partenaires privés l'ouverture de certains parkings plus près de la gare.

Un député (L) demande si les revendications de la Ville se bornent à l'assouplissement du taux de compensation de 1 à 0.8.

M. Pagani confirme et ajoute la question de l'élargissement à 500-700 mètres du périmètre de compensation, mesure déjà prévue par la dernière version du PL est une bonne idée

Un député (Ve) demande s'il est vrai qu'avec le réaménagement de la rue Montchoisy et la mise en place d'une zone 30, le nombre de places a été augmenté.

M<sup>me</sup> Piriz confirme ce qui permet à M. Pagani d'affirmer que la Ville souhaite trouver des solutions pragmatiques pour améliorer la vie des résidents et non pas supprimer systématiquement des places.

Un député (PDC) confirme les propos du conseiller administratif, à savoir que les aménagements nécessaires aux ralentissements (p ex. des chicanes) peuvent mener à l'augmentation du nombre de places. Il poursuit en remarquant que si le PL était voté en l'état, la nouvelle loi serait un outil utile dans les négociations de la Ville avec les milieux hostiles aux aménagements. Il a par ailleurs deux questions : premièrement, il demande si M. Pagani serait d'accord avec le fait de fixer dans la loi la réaffectation des 0.2 aux deux-roues et deux-roues motorisés, idée qu'il juge intéressante. Deuxièmement, il demande si le magistrat a l'impression que la mise en place de partenariats entre les parkings privés et les autorités publiques est facilement réalisable ou si cela s'avère compliqué.

Concernant la première question, M<sup>me</sup> Giraut évoque qu'un état des lieux du stationnement deux-roues a été établi. Ce diagnostic a montré où se situaient les déficits et les excédents de places et permet de mieux répondre aux demandes qui sont adressées à la Ville, qui y répond en fonction des possibilités de chaque situation. À la deuxième question, M<sup>me</sup> Giraut répond que s'il existe une volonté partagée, des compromis sont facilement envisageables.

M. Pagani rappelle une nouvelle fois l'importance de la flexibilité. Il appuie son propos sur l'exemple de la Place Longemalle, où tout était bloqué

à son entrée en fonction. Il est donc allé voir tous les commerçants, ce qui a permis de trouver un compromis. Pour M. Pagani, chaque situation est différente et il faut les traiter au cas par cas. C'est pourquoi l'inscription dans la loi de la compensation des 0.2 par des places deux-roues ne rendrait pas service, car cela va à l'encontre du concept de flexibilité. M. Pagani conclue par rappeler qu'il y a 45 rues en Ville de Genève qui devront, à l'horizon 2018, être assainies par obligation de la loi fédérale, ce qui implique que la Ville devra payer des vitrages doubles, si la situation restait en l'état. Les coûts de ses mesures se chiffrent en million par rues, ce qui serait catastrophique.

### **Poursuite des débats sur l'amendement général corrigé version 3 (annexe 5)**

M<sup>me</sup> Künzler commente rapidement les différents amendements, qui répondent aux différentes demandes de la commission. À l'art.7 al.1 la modification répond à un besoin de clarté. À l'art 7A al. 2, le terme « plan d'action » correspond mieux à la volonté du Conseil d'Etat que l'ancien « plan directeur ». L'art. 7B al. 1 lettre b) a été corrigé en fonction des discussions de la commission, la version précédente était en fait une ancienne variante. Enfin, à l'art. 7B al. 4, le texte a repris une formulation proposée par un député. M<sup>me</sup> Künzler termine par la modification de l'art 7B al. 5 qui, selon elle, doit être discutée.

Pour faire suite à la proposition de M. Pagani, M<sup>me</sup> Künzler estime qu'il n'est pas forcément nécessaire d'inscrire l'affectation des 0.2 aux deux-roues dans le PL, car la loi stipule dans sa version actuelle qu'il s'agit « d'un nombre équivalent ». Les précisions devraient plutôt être apportées dans le cadre du règlement d'application. Cette solution irait dans le sens de plus de flexibilité, chère à M. Pagani.

Un commissaire (S) aimerait entendre la réaction du Département par rapport aux propositions de la Ville, qu'elle juge très bonnes. Elle signale également que, pour une fois, la Ville et le canton sont sur la même longueur d'onde et formule ensuite deux questions : premièrement, elle demande si le terme de « zones denses » peut s'appliquer également aux communes et deuxièmement demande si le montant de 240 francs correspond à une augmentation du tarif actuel.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'effectivement, cela concerne également les communes, pour autant qu'elles soient densément construites et indique qu'il ne s'agit pas d'une augmentation mais bien d'une reprise de loi actuelle. Le

montant de 480 francs ne correspond pas aux tarifs pour les entreprises mais qu'il s'agit du maximum actuel.

Un député (Ve) demande si le mécanisme de compensation est compris au sens large, sans différencier les différents types de stationnement.

M<sup>me</sup> Künzler confirme le propos du député. Elle évoque à ce titre la seule différence entre sa position et celle de M. Pagani, qui estime que le tarif des zones bleues en sous-sol doit être moindre que celui que préconise Mme Künzler.

Un député (S) aimerait revenir sur la question du prix, car la différence entre 180 francs par année et 240 francs par mois en sous-sol n'est pas anodine. De plus, il donne raison à M. Pagani concernant les réticences possibles des usagers à utiliser des solutions de stationnement payants, s'ils les estiment trop élevés.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle encore une fois que les tarifs indiqués dans le PL sont ceux inscrits dans la loi actuelle et qu'il s'agit de maximums, les pratiques étant souvent moins élevées, comme par exemple à la fondation des parkings. Elle rappelle ensuite qu'aujourd'hui certains parkings sont quasiment vides et que le prix n'est pas le seul élément déterminant, car s'il y a suffisamment de places en surface, une baisse des tarifs ne remplit pas les parkings ouvragés. M<sup>me</sup> Künzler affirme que la question est plutôt de mieux exploiter les ressources existantes.

Un député (PDC) se joint à la satisfaction des autres députés quant à la nouvelle version du PL puis demande l'avis de la Conseillère d'Etat quant au risque de référendum, évoqué par M. Pagani.

M<sup>me</sup> Künzler assure que s'il y avait référendum, ce serait sur la question du droit de superficie, pas sur le texte en discussion. Elle évoque la possibilité de préparer d'ores et déjà un règlement qui préciserait le « nombre équivalent ».

A la question d'un député (MCG) qui demande comment se différencient les places vélos et les places scooters, M<sup>me</sup> Künzler répond que les places vélo sont plus petites et qu'elles possèdent une accroche de sécurité.

Enfin, ce député demande si les vélos électriques aux plaques jaunes pourront stationner sur les places vélo et/ou scooter ?

M<sup>me</sup> Künzler affirme que la situation n'est pas nouvelle et qu'elle est traitée dans les textes réglementaires. Quant aux modèles électriques très puissants, ils sont encore rares et posent de nombreux autres problèmes que celui du stationnement. Donc la question ne se pose pas encore. Selon un député, l'OFROU est en train d'examiner la législation en la matière.

Un commissaire (Ve) a retenu de l'audition de la Ville son besoin de flexibilité, nécessaire aux négociations avec les partenaires. Il serait regrettable que la future loi puisse entraver les négociations particulières propres à chaque situation. Il est proposé ensuite de reporter le vote à la semaine prochaine afin de pouvoir en discuter lors du caucus, afin d'arriver avec une position de groupe.

Un député (L) trouverait sage de ne pas voter le troisième débat immédiatement. D'autre part, concernant le besoin de flexibilité de la Ville, il estime que ce serait compliqué de trouver un texte qui puisse y répondre. Par ailleurs, la compensation 0.8 pour les véhicules plus 0.2 pour la mobilité deux-roues lui conviendrait.

M<sup>me</sup> Künzler annonce que son département proposera une formule lors de la prochaine séance concernant la répartition de la compensation.

Ce député (L) poursuit en soulevant deux points qui nécessiteraient une précision pour lever tout malentendu. Premièrement, il demande si un parking privé à usage public, par exemple celui d'un centre commercial, ferait partie de la compensation.

M<sup>me</sup> Künzler et M. Favre répondent qu'en effet, les parkings existants peuvent être pris en compte, après négociation avec les partenaires publics. Quant aux potentiels nouveaux parkings de ce type, M<sup>me</sup> Künzler répond que c'est une autre législation qui s'applique.

Et il demande ensuite ce que l'on comprend par l'expression « de manière simultanée » de l'art. 7B al. 5). En effet, comme la construction d'un parking prend souvent plusieurs années, il souhaiterait que ce soit clair que ce sont les nouvelles places qui sont la base du calcul pour la compensation.

M<sup>me</sup> Künzler comprend cette crainte et répond qu'il est clair que la compensation se calcule sur la situation après-travaux. Il est donc possible qu'un déficit puisse exister durant le temps des aménagements et travaux.

Le député (UDC) indique que son groupe soutiendra toutes les initiatives en faveur des deux-roues motorisé.

Le groupe MCG est plutôt favorable aux modifications apportées jusqu'ici même s'il attend l'amendement concernant la répartition de la compensation entre voiture et deux-roues pour se prononcer définitivement.

M. Favre aimerait répondre à une question posée par M. Meylan lors de la séance précédente. Le député avait demandé si, au regard de la loi, le macaron professionnel pourrait être annualisé.

M<sup>me</sup> Gabbaï répond suite à une question posée dans lors de la séance précédente qu'en effet, la loi permettrait l'annualisation du macaron

professionnelle et que le montant devrait, en l'état, respecter le maximum de 480 francs.

### Séance du 29 novembre

M<sup>me</sup> Künzler présente les deux propositions de modifications apportées au PL 10816. La première modification (art. 7B, al. 1), par l'introduction de la formule « typologie des places de stationnement », implique que l'on tiendra compte de la nature des places de parkings (places blanches, bleues, etc.). La seconde, art. 7B al. 1, lettre b), dont il avait plus longuement été question lors de la dernière séance, introduit la possibilité de compenser le nombre de places perdues par seulement 80% en places voiture et 20% en places deux-roues. Cette proposition répond notamment à la situation de l'hyper-centre où un déficit de places deux-roues est constaté.

M. Favre précise que la compensation se fait à hauteur de 100% et qu'à l'intérieur de ce chiffre, un maximum de 20% peut être attribué au stationnement deux-roues.

Un député (L) remarque que, comme les places deux-roues sont prises en compte dans la compensation, elles devraient également être prises en compte dans le calcul des places existantes.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'il existe de toute façon un déficit de places deux-roues et qu'il n'est pas dans l'idée du Conseil d'Etat de vouloir en supprimer.

Un autre député (L) fait remarquer que les 20% de places deux-roues ajoutées à la place du stationnement voiture, équivaldrait à une perte de 20% de places voiture.

M<sup>me</sup> Künzler le confirme. Elle précise que la compensation est effectuée à hauteur de 100% en termes de surface, mais que dans certains cas, lorsque c'est opportun, une part de cette surface pourrait être attribuée à du stationnement deux-roues.

Ce député fait remarquer que le fait de remplacer 100 places voiture par 80 places voiture, plus des places deux-roues représente un blocage. Selon lui, si les places deux-roues entrent dans la compensation, il faudrait également les compter dans le nombre de places supprimées.

M. Widmer précise que la base du compromis est d'avoir un nombre de places voiture constant. Il s'oppose à la prise en compte de tous les types de places pour la compensation, car la création de nouvelles places deux-roues (ce qui arrive fréquemment dans le cadre de réaménagement) impliquerait la suppression d'autres places (voiture, notamment) dans les environs, ce qui

n'est pas l'esprit de ce PL. Il propose de créer un historique des places supprimées sur voirie et de leur compensation (lieu, nombre et type de place).

Un commissaire (Ve) s'étonne de la réaction des députés du PLR. Elle fait remarquer que, même dans les cas de compensation 80% voiture 20% deux-roues, s'il est vrai que le nombre de place voiture diminue, le nombre d'usagers, lui, augmente. Pour elle, cette possibilité de mixité de compensation répond à une tendance actuelle de la mobilité.

Un député (MCG) propose que la loi mentionne des places deux-roues *motorisés*, pour la raison que les vélos peuvent stationner sur le trottoir sans être amendable.

Un commissaire (S) ne comprend pas les remarques des députés (L) et explique que le groupe socialiste approuve la modification du Département. Deuxièmement, elle attire l'attention des députés sur le fait que, dans ce domaine très important, la ville et le canton sont sur la même longueur d'onde. Troisièmement, elle rappelle que ce qui est important dans le PL, c'est le principe de compensation, qui est, selon elle, respecté dans la modification proposée par le Département. La recherche d'un consensus impose aux uns et aux autres de faire de petits compromis et appelle ses collègues à voter ce texte.

Un député (UDC) demande si les places vélo sont comprises dans la compensation (en souterrain).

M<sup>me</sup> Künzler répond que le stationnement souterrain des vélos existent quasiment pas, pour des raisons de faisabilité.

M<sup>me</sup> Künzler n'a rien contre la proposition de l'ajout du terme *motorisé*. Elle évoque le fait qu'actuellement, il y a un problème car le stationnement deux-roues n'est souvent pas séparé entre le transport motorisé et les vélos.

Un député (Ve) rappelle d'abord qu'il existe des normes qui précisent qu'il convient de ne pas mélanger les moyens de transport motorisés et non-motorisés. Il précise que les places de stationnement deux-roues motorisés ne paye pas l'occupation du domaine public (excepté dans les parkings ouvragés), ce qui, à son regret, représente un manque à gagner pour les collectivités. Il évoque à ce propos le fait qu'il se construit actuellement à Genève une vélo-station qui fera payer les utilisateurs de vélo. Il rappelle ensuite l'obligation de Genève à se conformer au droit fédéral, où vélo et scooters font l'objet d'un traitement distinct. Il exprime sa grande fatigue d'entendre, de la part de ses collègues, des propos qui ne sont pas raisonnables.

Un commissaire (PDC) déclare qu'il existe un risque pour que la loi devienne très vite dépassée, car il s'agit d'un domaine qui évolue rapidement.

Elle demande donc que le PL laisse suffisamment de marge de manœuvre pour pouvoir suivre l'évolution des pratiques de déplacement.

M<sup>me</sup> Künzler explique que la volonté du Conseil d'Etat n'est pas de créer de nouvelles places de parking au centre-ville, car, dans de nombreux cas, elles sont en surplus. Par contre il s'agit de stabiliser le nombre actuel, d'où le mécanisme de compensation. Elle continue par affirmer que cette loi est faite pour la situation actuelle et pas pour celle qui se présentera dans dix ou vingt ans. Elle pourra alors être modifiée. Elle conclue par rappeler que la nouvelle mouture (80% + 20%) vient des députés et non du Conseil d'Etat.

Un député (L) rappelle qu'il ne faut pas mélanger les lois et les normes, qui sont, elles, édictées par les ingénieurs. Il rappelle que M. Pagani avait affirmé que, dans certains cas, la Ville avait besoin de souplesse, ce qui n'est, selon lui, pas le cas dans le libellé actuel. Il propose que la loi contienne une compensation 1/1, avec possibilité, exceptionnellement, de compenser avec 80% de voiture et 20% de deux-roues.

Le MCG n'est absolument pas contre les vélos, mais pour le libre-choix, pour tous, du moyen de transport. En réponse aux propos de M<sup>me</sup> Künzler, il dit qu'il est nécessaire de penser à l'avenir et d'anticiper les problèmes qui pourraient se poser, notamment vis-à-vis de l'augmentation probable du nombre de scooters.

M<sup>me</sup> Künzler précise que le nombre de scooters risque effectivement de fortement augmenter, ce qui n'est pas le cas du nombre de parking en ville, pour des raisons de limite physique. L'objectif de la loi est de limiter le parking de surface et de libérer de l'espace public.

Par rapport à la question précédente, elle estime que la loi exprime justement la souplesse à laquelle les députés avait appelé

Un député (L) demande d'abord s'il est possible de faire payer les scooters et vélo, au titre de l'occupation de l'espace public. Deuxièmement, il demande s'il est possible d'interdire les places scooters aux vélos. Il se pose contre la modification proposée par le Département, car la phrase ajoutée permet, selon lui, la suppression de 20% de places voiture par rapport à l'offre actuelle. Il propose donc que le texte porte la mention « exceptionnellement » ou « à titre exceptionnel ».

M<sup>me</sup> Künzler répond que, de par les services proposés, on peut faire payer les vélos s'il utilise une vélo-station ou les deux-roues motorisés dans des parkings ouvragés.

M. Widmer répond qu'il est tout à fait possible de distinguer les parkings deux-roues motorisés et ceux réservés aux vélos, notamment grâce à une



signalisation appropriée. M<sup>me</sup> Künzler complète en affirmant que c'est surtout avec du matériel (destiné aux attaches de vélo) que la distinction est faite.

Un commissaire (Ve) regrette qu'on ne se préoccupe pas assez de l'évolution de la situation. Elle estime que l'avenir n'apportera certainement pas uniquement une forte augmentation du parc des scooters, mais aussi une société moins tournée vers le pétrole, ce qui ne manquera pas d'avoir des conséquences sur la vie locale et le stationnement.

Un député (UDC) rappelle les propos de M. Pagani qui avait fait état de l'augmentation probable du nombre des scooters électriques.

Un député (L) propose un nouveau libellé à la modification apportée par le Département, afin d'insister sur le caractère exceptionnel de la compensation comprenant des places deux-roues : « à titre exceptionnel, la compensation, d'au maximum 20%, peut être admise en faveur des deux-roues ».

Un député (PDC) estime que la nouvelle phrase répond à un besoin de souplesse. L'esprit du texte de loi est d'adapter l'offre de stationnement à la situation en constant mouvement. On peut se demander si la phrase en question ne serait pas superflue, car la loi dit « équivalent » et non « identique ». Il rappelle que la commission avait évoqué la possibilité de préciser ce genre de choses dans les textes réglementaires plutôt que dans la lettre de la loi. La précision apportée se ferait aux dépens de la souplesse nécessaire à la négociation de chaque projet. On pourrait imaginer que le plan d'action puisse, périodiquement, dresser un état des lieux des manques en termes de stationnement.

Selon le député (UDC), *équivalent*, *identique*, *similaire*, *semblable* et *pareil* sont tous synonymes.

Un commissaire (S) reformule les propos précédent qui estime que la proportion 80%-20% fixerait un cadre trop rigide. Pour elle, cela aurait le mérite de fixer un cadre, tout en laissant au département la liberté nécessaire pour les négociations particulières. Il est rappelé que la population s'est exprimée pour le libre-choix du mode de transport. Sans l'ajout, la loi ne mentionne qu'un seul mode de transport, ce qui ne correspondrait pas à la volonté du peuple. Ainsi, la proportion de 80% voiture pour 20% de deux-roues irait dans ce sens et exprime son appui à la modification du Département.

Le PDC se prononce en faveur de la proposition du député (L) afin de bien préciser que la compensation 80%-20% soit l'exception, et non la règle.

Le député (UDC) propose de modifier le libellé fournit par le Département comme suit : « si le solde est compensé en faveur des véhicules deux-roues ».

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que le nombre de places concerné est relativement réduit, il s'agit peut-être d'une cinquantaine.

Après quelques échanges entre groupes, le Président met aux voix l'amendement proposé par les Libéraux de l'art. 7B, al. 1, lettre b) :

***À titre exceptionnel, il est possible de compenser jusqu'à 20% des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés.***

Pour : 9 (2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 2 (2 S)

Abstentions : 3 (3 Ve)

**Cet amendement est accepté.**

Le Président demande s'il y a des oppositions concernant la première modification. En l'absence de remarque et opposition, elle est approuvée.

## **Deuxième débat**

### Art. 1

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

Contre : 2 (2 Ve)

Abstention : 1 (1 Ve)

Cet article est accepté.

Le Président lit puis met aux voix le titre de la section 3

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

Contre : 0

Abstention : 3 V

Le titre de la section 3 est accepté.

Le Président lit l'art. 7.

Un député (MCG) demande si, en cas d'augmentation de la durée des législatures à cinq ans, la mention « pour une période quadriennale » serait automatiquement modifiée, ce que confirme M<sup>me</sup> Künzler.

Un député (L) rappelle que lors de séances précédentes, des députés avaient émis le souhait de voir la formule « dans un rapport soumis au Grand Conseil *qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution* » de

l'al. 2 être remplacée par une formulation plus directe mais qui ne rencontre pas d'écho favorable.

M. Favre répond que c'est la formule consacrée pour tous les plans directeurs.

De plus, il est rappelé que la commission souhaitait une harmonisation des quatre plans directeurs.

M<sup>me</sup> Künzler précise que le Grand Conseil peut refuser un plan directeur par voie de résolution, mais que ce n'est pas le rôle des députés de modifier la lettre de textes, souvent longs et rédigés par des ingénieurs.

Le Président met aux voix les différents alinéas de l'art. 7 :

Al. 1 :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (3 Ve)

L'alinéa est accepté.

Al. 2 :

Pour : 10 (2 S, 2 PDC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 0

Abstentions : 4 (3 Ve, 1 L)

L'alinéa est accepté.

Al. 3 :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (3 Ve)

L'alinéa est accepté.

Al. 4 :

Pour : 9 (2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : 0

L'alinéa est accepté.

Le Président met aux voix l'art. 7 dans son ensemble :

Pour : 8 (2 PDC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : 1 (1 L)

Cet article est accepté.

Le Président lit l'art 7A, puis met aux votes l'article alinéa par alinéa.

Al. 1 :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (3 Ve)

L'alinéa est accepté.

Al. 2 :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (3 Ve)

L'alinéa est accepté.

Al. 3 :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (3 Ve)

L'alinéa est accepté.

Le Président met aux voix l'art. 7A dans son ensemble :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (3 Ve)

Cet article est accepté.

Le Président lit l'art. 7B. Pour cet article, M. Droin demande que les deux lettres soient votées séparément.

Le Président met aux voix le corps de l'art. 7B (avant la lettre a) :

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

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

Le corps de l'alinéa 7B est accepté.

Lettre a) :

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

Contre : 2 (2 Ve)

Abstention : 1 (1 Ve)

La lettre a) est acceptée.

Lettre b) :

Pour : 9 (2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : 0

La lettre b) est acceptée.

Al. 2 :

Pour : 9 (2 S, 2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstentions : 2 (2 MCG)

L'alinéa est accepté.

Al. 3 :

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

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 0

Cet alinéa est accepté.

Al. 4 :

Pour : 10 (2 S, 2 PDC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 1 (1 L)

Cet alinéa est accepté.

Concernant l'alinéa 5, un député (L) propose de réintroduire la phrase « A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2.

M<sup>me</sup> Künzler se prononce en faveur de la réintroduction de cette phrase. Aucun député n'émet d'opposition à ce sujet.

Un député (L) estime essentiel de dire que la volonté claire de la majorité de la commission consiste à ce qu'il n'y ait aucune suppression de places de stationnement avant la mise en service des mesures de compensations.

M<sup>me</sup> Künzler indique qu'elle n'a aucunement l'intention d'annoncer des compensations ultérieures sans les prévoir, car ce serait suicidaire. En revanche, elle évoque une nouvelle fois l'exemple du futur parking des Clés-de-Rive, où il y aura une petite perte durant le temps de la construction, ceci à cause du déplacement des arrêts de bus.

Le Président lit l'alinéa 5, ancienne teneur, puis le met aux voix :

*La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2.*

Pour : 9 (2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : 0

L'alinéa est accepté.

Le Président met aux voix l'article 7B dans son ensemble :

Pour : 9 (2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : 0

Cet article est accepté.

Le Président passe à la lecture et aux votes de l'art. 7C.

Un député (Ve) propose d'amender l'alinéa 1 comme suit car en vertu du droit fédéral qui ne permet pas de taxer les cycles :

*Aux endroits où le parcage est de durée limitée, des parcomètres peuvent être installés pour contrôler la durée autorisée du stationnement des voitures automobiles **et des véhicules deux-roues motorisés.***

L'UDC approuve la modification à condition d'enlever « motorisés ».

Un député (MCG) demande pourquoi on ne pourrait pas taxer les cycles, si c'est possible dans le cas de stations-vélos.

M<sup>me</sup> Künzler demande, au nom de la simplicité, de refuser cet amendement. Dans la pratique, en effet, il faudrait que les parcmètres puissent différencier le tarif voiture du tarif deux-roues motorisés.

Le Président met aux voix :

Pour : 5 (2 S, 3 Ve)

Contre : 9 (2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Abstention : 0

Cet amendement est refusé.

Le Président procède donc au vote de l'alinéa 1 dans sa version initiale :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (2 S, 1 Ve)

L'alinéa est accepté.

Al. 2 :

Pour : 10 (2 S, 2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 1 (1 MCG)

Cet alinéa est accepté.

Le Président met aux voix l'art. 7C dans son ensemble :

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

Contre : 0

Abstentions : 3 (3 Ve)

L'article 7C est accepté.

Le Président procède au vote de l'art. 7D, al. 1, après en avoir donné lecture.

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

Contre : 0

Abstention : 3 (3 Ve)

Cet alinéa est accepté.

Al. 2 :

Pour : 9 (2 S, 2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC)

Contre : 1 (1 Ve)

Abstentions : 4 (2 Ve, 2 MCG)

Al. 3 :

Pour : 8 (2 S, 2 PDC, 3 L, 1 R)

Contre : 3 (1 Ve, 2 MCG)

Abstention : 3 (2 Ve, 1 UDC)

Cet alinéa est accepté.

Le Président met aux voix l'art. 7D dans son ensemble :

Pour : 8 (2 S, 2 PDC, 3 L, 1 R)

Contre : 0

Abstentions : 6 (3 Ve, 1 UDC, 2 MCG)

L'article 7D est accepté.

**Le Président procède au vote final du PL 10816 dans son ensemble :**

**Pour : 9 (2 PDC, 3 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)**

**Contre : 5 (2 S, 3 Ve)**

**Abstention : 0**

**Le PL 10816 est accepté.**

**Catégorie de débat : 1**

## **Conclusion**

C'est non sans une certaine satisfaction que le député rapporteur de majorité met un terme à ce projet de loi qui clôt ainsi non seulement les débats sur une note positive et constructive mais également sur des années de tentatives infructueuses d'améliorer et de clarifier la situation du stationnement à Genève. C'est en effet déjà le 12 septembre 2005 qu'un premier PL (PL 9659) a été déposé qui n'a malheureusement pas eu de suite favorable.

7 années de perdues qui ont empêché la création de zones piétonnes et commerçantes à cause du dogmatisme de la minorité opposée à tout développement de Genève incapable de comprendre qu'en offrant des places de stationnement par compensation on permettait de libérer de l'espace urbain plus utile à la création de zones piétonnes en rendant le centre-ville



attractif non seulement pour le commerce de biens et services mais également aux transports public, à la mobilité douce et au bien-être des habitants (bruits et pollution).

C'est donc dans cet esprit raisonné et raisonnable que la majorité de la commission vous recommande d'adopter ce PL qui est comme déjà indiqué indissociable du RD 841 et de sa résolution.

## **Projet de loi (10816)**

### **modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)**

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

#### **Article 1 Modifications**

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

#### **Section 3 du Chapitre II Stationnement à usage public des véhicules (nouvelle, la section 3 ancienne devenant la section 4 comprenant l'art. 8)**

##### **Art. 7 Principes (nouveau, l'art. 7 ancien devenant l'art. 7C)**

<sup>1</sup> Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, la mobilité douce et en tenant compte de l'offre à usage privé en matière de stationnement, le stationnement à usage public est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du stationnement ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de 3 mois.

<sup>3</sup> Sur la base du plan directeur du stationnement, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions, pour une période quadriennale. Son adoption suit la procédure telle que visée à l'alinéa 2 du présent article. Il est revu au début de chaque législature.

<sup>4</sup> Pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du plan directeur du stationnement, notamment la récupération d'espaces publics, le département veille à l'application du principe de compensation tel que défini à l'article 7B.

## **Art. 7A Plan directeur du stationnement (nouveau, l'art. 7A ancien devenant l'art. 7D)**

<sup>1</sup> Le plan directeur du stationnement a pour objectifs généraux l'organisation du stationnement à usage public pour une meilleure qualité de vie dans les espaces publics, le respect de l'environnement et la promotion de l'économie. Il vise à améliorer les possibilités de stationnement des habitants, à maîtriser le stationnement pendulaire et à garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs pour les visiteurs, les clients et le transport professionnel.

<sup>2</sup> Le plan d'actions recense l'offre à usage public, analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre. Le département assure et tient à jour le recensement de l'offre à usage public.

<sup>3</sup> On entend par offre à usage public l'offre en matière de stationnement public et privé ouvert au public.

## **Art. 7B Gestion de la compensation (nouveau)**

<sup>1</sup> Tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation et d'adaptation de la typologie des places de stationnement, le département veille à l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, sous ses deux formes :

- a) lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie;
- b) lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. A titre exceptionnel, il est possible de compenser jusqu'à 20% des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés.

<sup>2</sup> Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève. Le Conseil d'Etat définit le périmètre des zones denses.

<sup>3</sup> L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011.

<sup>4</sup> La compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres.

<sup>5</sup> La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2.

**Secrétariat du Grand Conseil****PL 10816**

*Projet présenté par les députés :*  
*M<sup>mes</sup> et MM. Jacques Jeannerat, Antoine Barde,*  
*Anne Marie von Arx-Vernon, Fabiano Forte,*  
*Bertrand Buchs, Guy Mettan, Renaud Gautier,*  
*Alain Meylan, Jacques Béné, Ivan Slatkine,*  
*Pierre Weiss, René Desbaillets, Francis Walpen,*  
*Fabienne Gautier, Claude Aubert, Christiane*  
*Favre, David Amsler, Serge Hiltbold, Frédéric*  
*Hohl, Charles Selleger et Patricia Läser*

*Date de dépôt : 13 avril 2011*

**Projet de loi****modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)**

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

**Art. 1 Modifications**

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

**Section 3 Stationnement public des véhicules (nouvelle teneur)****Art. 7 Principes (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, le stationnement public des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.

<sup>2</sup> L'offre de stationnement ouvert au public doit être, au minimum, maintenue au niveau de l'offre de référence.

<sup>3</sup> L'offre de référence initiale est celle de 2009.

<sup>4</sup>L'offre de référence évolue au fur et à mesure des nouvelles places de stationnement créées.

<sup>5</sup>Les cas de compensation demeurent réservés.

### **Art. 7A Plan directeur du stationnement (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup>Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui recense, par quartier et par commune suburbaine et de campagne, l'offre de stationnement dans les différentes zones publiques de stationnement et les parkings publics. Sa conformité au plan directeur cantonal, au sens de l'article 8 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, est attestée par le département chargé d'établir ce document.

<sup>2</sup>Le plan directeur du stationnement analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre pour une période quadriennale. Il est revu en début de chaque législature.

<sup>3</sup>Le plan directeur ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de six mois.

### **Art. 7B Gestion de la compensation (nouveau)**

<sup>1</sup>Lorsqu'un projet d'aménagement de la voirie implique une suppression de places de stationnement, un nombre équivalent de nouvelles places de stationnement doit être mis à disposition du public, cas échéant en ouvrage.

<sup>2</sup>La suppression des places de stationnement prévues dans les projets d'aménagement de la voirie ne peut être mise en œuvre que lorsque la construction du parking de compensation a démarré.

<sup>3</sup>La compensation s'effectue dans le même quartier, si possible à moins de 250 mètres. La distance maximale de compensation ne peut excéder 500 mètres.

<sup>4</sup>N'est pas prise en considération dans le décompte de compensation l'offre de stationnement admise pour les besoins liés aux nouvelles activités.

<sup>5</sup>Les mécanismes de compensation doivent tenir compte de la proportion des places existantes dévolues aux habitants et aux visiteurs.

### **Art. 2 Entrée en vigueur**

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

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **Préambule**

Le présent projet de loi a pour but d'inscrire dans la loi d'application sur la législation fédérale de la circulation routière le principe de la compensation en matière de stationnement public des véhicules, de compléter la base légale pour le plan directeur du stationnement ainsi que de fixer les règles de gestion de cette compensation.

A titre de rappel, la compensation du stationnement se base sur deux principes :

- chaque place de stationnement supprimée en surface est compensée par une place de stationnement en ouvrage (souterrain ou pas) ;
- chaque place de stationnement en ouvrage est compensée par la suppression d'une place de stationnement en surface.

Par ce moyen, le présent projet de loi vise à régler le problème du stationnement à Genève, ce qui conduira à limiter la circulation au centre-ville des véhicules cherchant à se garer, à diminuer la pollution au centre-ville, aux habitants de celui-ci à se réappropriier l'espace urbain utilisé par ces mêmes véhicules et aux commerçants à offrir à leurs clients des places de stationnement adéquates.

### **Historique**

Ce mécanisme de compensation a été mis en pratique dans différentes villes de Suisse, notamment à Zurich. Celui-ci visait à l'époque à mettre fin à la guerre des transports, notamment à la fin d'une politique d'obstruction en matière de stationnement au centre-ville.

A cet effet, un livre bleu zurichois est publié en 1987 avec comme but de promouvoir les transports publics, limiter et canaliser le trafic motorisé, limiter l'offre de stationnement et promouvoir les modes de déplacement respectueux de l'environnement.

En 1990, deux milliards de francs sont votés par le peuple zurichois pour la mise en service du RER et de la communauté de transport et tarifaire zurichoise.

En 1999, Zurich se dote d'une nouvelle stratégie de la mobilité, dont le compromis est historique. Celle-ci fixe cinq niveaux d'intervention :

- approche intégrale de la mobilité et du développement durable ;
- optimiser et interconnecter l'existant ;
- compléter les infrastructures (ferroviaires et routières) ;
- rechercher la vérité des coûts et la flexibilité du financement ;
- ouvrir des horizons vers une nouvelle mobilité en ville.

En 2008, Zurich boucle définitivement son contournement autoroutier.

C'est une alliance entre Radicaux et Socialistes de la Ville de Zurich qui est à l'origine d'une coalition de la raison, permettant ainsi la mise en œuvre de cette politique de transport « pacifiée ».

En s'appuyant sur ce modèle et en partant de la problématique du stationnement à Genève, les auteurs de ce projet de loi ont comme ambition de répliquer le modèle zurichois à l'échelle du canton de Genève.

### **Situation actuelle**

Pour l'instant, ils constatent que les diverses tentatives entreprises par la Ville de Genève et par les associations telles que le Groupement Transport et Economie (GTE) et Coordination Transports et Déplacements (CTD) sont restées vaines.

A titre de rappel, la Ville de Genève a proposé en avril 2010 une convention sur la stratégie de piétonisation, dont certains aspects reprennent l'expérience zurichoise, mais sans succès. Les milieux économiques s'étaient pourtant montrés favorables à une telle convention, moyennant aménagements alors que ceux proches de Coordination Transports et Déplacements (CTD) se sont montrés plus réservés. La Ville de Genève n'a pas souhaité poursuivre la négociation (ce qui est regrettable) et a transmis cette convention au Conseil municipal pour traitement.

En septembre 2010, les deux groupements précités, dans un courrier transmis au Département de l'Intérieur et de la Mobilité, faisaient part du résultat de leurs négociations sur un compromis genevois (cf. [www.gte.ch](http://www.gte.ch)). Ce document démontre qu'un terrain d'entente est possible. Il n'a pour l'instant pas servi de base pour une éventuelle négociation placée au niveau cantonal.



**Conclusion**

Il apparaît dès lors urgent aux auteurs du présent projet de loi d'ouvrir un débat sur la politique de stationnement cantonal, de poursuivre ainsi les efforts non aboutis de négociations en prenant exemple sur ce qui s'est fait outre-Sarine en la matière.

Ils restent persuadés que ce projet de loi répond aux attentes des Genevoises et des Genevois, quel que soit le mode de transport qu'ils utilisent.

Considérant ce qui précède, les signataires de ce projet de loi vous invitent, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'adopter sans réserve.

## Groupement Transports et Economie Coordination Transports et Déplacements

Madame Michèle KUENZLER  
Présidente du Département de  
l'intérieur et de la mobilité  
2, Rue de l'Hôtel-de-Ville  
CP 3918  
1211 Genève 3

Genève, le 3 septembre 2010  
DAP/BT/his

Concerne : compromis en matière de stationnement

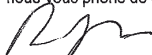
Madame la Présidente,

Nous vous transmettons en annexe le résultat des réflexions négociées entre la Coordination Transports et Déplacements et le Groupement Transports et Economie.

Toutes les associations formant ces groupements n'adhérant pas intégralement à ce texte, nous vous signalons que nous avons prévu de poursuivre les négociations cet automne en entrant dans une phase plus concrète. A cet effet, nous aurons besoin le moment venu de données chiffrées plus précises dont la DGM doit certainement disposer, afin d'étayer nos réflexions.

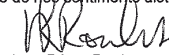
Nous serions également intéressés à avoir des données sur le stationnement privé de manière à avoir une vue exhaustive de la problématique du stationnement en Ville de Genève. Il nous semble que la Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève (GIM) a mené une enquête sur l'allocation et l'utilisation des places louées dans son parc d'immeubles ; nous espérons pouvoir obtenir cette étude de la part des Services de Mme la Conseillère administrative Sandrine Salerno.

En remerciant la DGM de nous avoir mis à disposition sa salle de conférence pour nos réunions, nous vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de nos sentiments distingués.



Roger Deneys

Président de la Coordination  
Transports et Déplacements



Jean Rémy Roulet

Président du Groupement  
Transports et Economie

Annexe : mentionnée

## STATIONNEMENT - COMPROMIS GENEVOIS

### Résultats des négociations entre le GTE et la CT

#### Objectifs de base :

1. Améliorer la qualité de vie à Genève.
2. Dépasser la politique de confrontation actuelle en matière de transports.
3. Favoriser le report modal en faveur des transports publics et de la locomotion douce.
4. Tenir compte des besoins spécifiques des habitants et des visiteurs en matière de stationnement.

#### Objectifs spécifiques :

5. Récupérer de l'espace public pour les piétons et les activités économiques.
6. Garantir l'accessibilité des commerces.
7. Optimiser le trafic et le stationnement professionnels.
8. Permettre au trafic professionnel et aux transports publics de circuler en disposant de la chaussée de manière satisfaisante.
9. Réduire le trafic lié à la recherche d'une place de parc.
10. Empêcher le stationnement illicite.

#### Moyens :

11. Réduire le nombre de places à usage public en surface en les compensant par des places de stationnement à usage public en ouvrage.
12. Compenser les places de stationnement supprimées, dans la mesure du possible dans la même zone macaron (cf. carte annexée), ou à proximité immédiate dans un rayon maximum de 500 mètres.
13. Compenser les places supprimées dans les zones A, B et C selon la règle de base « une place supprimée = une place compensée ».
14. Compenser les places supprimées dans les autres zones, selon des règles pouvant varier par rapport à la règle de base mentionnée dans le moyen n°13, moyennant l'accord de la Commission.
15. Tenir compte de la proportion places habitants – places visiteurs dans les mécanismes de compensation.
16. Porter les places de stationnement qui ne peuvent être compensées selon le moyen 14 sur un compte intitulé « *Fonds de compensation des places de stationnement du compromis genevois* » (ci-après le Fonds), pour autant qu'un projet de réalisation d'un parking en ouvrage ait reçu toutes les autorisations nécessaires (remplace les moyens 14 et 15 de la fiche remise par CT).
17. Borner le Fonds à plus ou moins 200 places de stationnement.
18. Intégrer des places d'autopartage dans la réalisation des nouveaux parkings.
19. Créer une Commission paritaire de suivi (ci-après la Commission) régissant les mécanismes de compensation.
20. Mettre en place un monitoring annuel de suivi piloté par le Département en charge de la mobilité (remplace la disposition pratique 21 de la fiche remise par CT).

#### Réflexions en cours :

21. Déterminer l'année de référence du compromis.
22. Déterminer le périmètre de référence du compromis.
23. Déterminer les données chiffrées de référence du compromis en entente avec la DGM.
24. Déterminer les mesures d'accompagnement du compromis.
25. Déterminer les règles de compensation pour les nouvelles activités (hors zones A, B et C).

#### Tâches futures :

26. Rédiger le règlement de fonctionnement de la Commission.
27. Mettre en place une stratégie de communication à l'égard des milieux concernés (associations, partis politiques, administrations).

Remarque : en rouge = points abordés en partie, mais non encore finalisés

## PL 10816 : Tableau synoptique

THEMES	LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LALCR) H 1 05	PL 10816 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LALCR) (H 1 05)	RESUME DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PL	NOUVELLE PROPOSITION  (NP)
Principes généraux sur le stationnement	Section 3 "Autres dispositions" ne portant pas sur des principes généraux (voir plus bas)	Section 3 "Stationnement public des véhicules"  Art 7 Principes 1- Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, le stationnement public des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.	Changeement de titre de la section. Suppression du terme "véhicule" en raison de son caractère évident.  Aligné 1 PL retenu avec ajouts : - Complémentarité avec la mobilité douce et offre à usage privé en matière de stationnement - la compétence conférée au Conseil d'Etat d'organiser le stationnement à usage public.	Section 3 "Stationnement à usage public"  Art-7 Principes 1- Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, la mobilité douce et l'offre à usage privé en matière de stationnement, le Conseil d'Etat organise le stationnement à usage public de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.
		2- L'offre de stationnement ouvert au public doit être, au minimum, maintenue au niveau de l'offre de référence.	Aligné 2 PL modifié et déplacé à l'article 7B alinéa 3 NP. La mention "au minimum" est supprimée.	2- Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du stationnement ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de trois mois.

18.10.2011

THEMES	LOI D'APPLICATION DE LCR H 1 05	PL 10816 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LALCR) (H 1 05)	RESUME DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PL	NOUVELLE PROPOSITION (NP)
Principes généraux sur le stationnement (suite)	3 - L'offre de référence initiale est celle de 2009.	3 - L'offre de référence évolue au fur et à mesure des nouvelles places de stationnement créées.	Alinéa 3 PL déplacé à l'article 7B alinéa 3 NP, avec modification de l'année retenue (2011 au lieu de 2009) plus de la zone dense du canton de Genève.	3- Sur la base du plan directeur du stationnement, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions, pour une période quadriennale. Son adoption suit la procédure telle que visée à l'alinéa 2 du présent article. Il est revu au début de chaque législature.
	4- L'offre de référence évolue au fur et à mesure des nouvelles places de stationnement créées.	5 - Les cas de compensation demeurent réservés.	Alinéa 4PL supprimé. Une offre de référence est figée et ne peut donc évoluer.	4- Pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du plan directeur du stationnement, notamment la récupération d'espaces publics, le département veille à l'application du principe de compensation tel que défini à l'article 7B
Plan Directeur et Plan d'Action	Art 7A Plan directeur du stationnement	1- Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui recense, par quartier et par commune suburbaine et de campagne, l'offre de stationnement dans les différentes zones publiques de stationnement et les parkings publics. Sa conformité au plan directeur cantonal, au sens de l'article 8 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, est attestée par le département chargé d'établir ce document.	Alinéa 5 PL supprimé, la référence au principe de compensation figure dans l'article 7 alinéa 4 NP Alinéa 1 PL modifié car figure dans l'article 7 alinéa 2 NP. Le recensement de l'offre à usage public se fait de manière prioritaire dans le périmètre de la zone dense citée à l'art.7B, alinéa 2 NP. A l'instar du PDTG ou du PDRR, la conformité au plan directeur cantonal est sous-entendue et n'a donc pas lieu d'être précisée dans cet article.	Art 7A Plan directeur du stationnement 1- Le plan directeur du stationnement a pour objectifs généraux l'organisation du stationnement à usage public pour une meilleure qualité de vie dans les espaces publics, le respect de l'environnement et la promotion de l'économie. Il vise à améliorer les possibilités de stationnement des habitants, maîtriser le stationnement pendulaire et garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs pour les visiteurs.

18.10.2011

THEMES	LOI D'APPLICATION DE LCR H 1 05	PL 10816 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LALCR (H 1 05)	RESUME DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PL	NOUVELLE PROPOSITION (NP)
		2- Le plan directeur du stationnement analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre pour une période quadriennale. Il est revu en début de chaque législature.	Alinéa 2 PL repris pour être traité aux alinéas 2 et 3 de l'art. 7 et à l'alinéa 2 de l'art. 7A NP.	2- Le plan directeur du stationnement recense l'offre à usage public, analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre. Le département assure et tient à jour le recensement de l'offre à usage public.
		3- Le plan directeur ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de six mois.	Alinéa 3 PL repris et déplacé à l'art 7 alinéa 2 NP	3- On entend par offre à usage public l'offre en matière de stationnement public et privé ouvert au public.
Dispositions particulières : La compensation		<b>Art 7B Gestion de la compensation (nouveau)</b> 1- Lorsqu'un projet d'aménagement de la voirie implique une suppression de places de stationnement, un nombre équivalent de nouvelles places de stationnement doit être mis à disposition du public, cas échéant en ouvrage.	Alinéa 1 PL modifié et développé l'alinéa 1 de l'art. 7B NP.	<b>Art. 7B Gestion de la compensation</b> 1- Tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation, le département veille à l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, sous ses deux formes : a) lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant des places à usage public sur voirie ; b) lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci peuvent faire l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public.

18.10.2011

THEMES	LOI D'APPLICATION DE LCR H 1 05	PL 10816 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LaLCR) (H 1 05)	RESUME DES MODIFICATIONS APORTEES AU PL	NOUVELLE PROPOSITION (NP)
		2- La suppression des places de stationnement prévues dans les projets d'aménagement de la voirie ne peut être mise en oeuvre que lorsque la construction du parking de compensation a démarré.	Alinéa 2 PL modifié et déplacé à l'art. 7B alinéa 5 NP.	2- Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans la zone dense du canton de Genève. Le Conseil d'Etat définit le périmètre de la zone dense.
		3- La compensation s'effectue dans le même quartier, si possible à moins de 250 mètres. La distance maximale de compensation ne peut excéder 500 m	Alinéa 3 PL modifié et déplacé à l'art. 7B alinéa 4 NP.	3- L'offre de référence de stationnement à usage public pour la zone dense est celle de 2011.
		4- N'est pas prise en considération dans le décompte de compensation l'offre de stationnements admis pour les besoins liés aux nouvelles activités.	Alinéa 4 PL supprimé, car la thématique est traitée dans le cadre du Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L 5 05.10).	4- La compensation s'effectue dans un rayon de l'ordre de 500 à 750 mètres.
		5- Les mécanismes de compensation doivent tenir compte de la proportion des places existantes dévolues aux habitants et aux visiteurs	Alinéa 5 PL supprimé, car les bénéficiaires de la compensation ne sont plus distingués.	5- La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2.
Taxes de parage	Section 3 "Autres Dispositions" art. 7 taxes de parage sur la voie publique	Supprimé	L'article 7C de la LaLCR a été de nouveau introduit dans le NP.	<p><b>Art. 7C Taxes de parage sur la voie publique</b></p> <p>Il s'agit de l'article 7 LaLCR qui a été supprimé par erreur par les députés dans le PL et qui trouve sa place désormais à l'article 7C.</p>

18.10.2011

THEMES	LOI D'APPLICATION DE LCR H 1 05	PL 10816 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LALCR) (H 1 05)	RESUME DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PL	NOUVELLE PROPOSITION  (NP)
Zones de parcage	Section 3 "Autres Dispositions" Art7A alinéa 1,2 et 3	Supprimé	L'article 7D de la LaLCR a été de nouveau introduit dans le NP.	<b>Art. 7D Zones de parcage</b> Il s'agit de l'article 7A LaLCR qui a également été supprimé par erreur par les députés dans le PL et qui trouve sa place désormais à l'article 7D.



## PL 10816 : Tableau synoptique (version 3 commission des transports GC)

<p>LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LALCR) H 1 05</p> <p>Section 3 "Autres dispositions"</p>	<p>NOUVELLE PROPOSITION (NP)</p> <p>Section 3 Stationnement à usage public des véhicules</p> <p><b>Art. 7 Principes</b></p> <p>1- Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, la mobilité douce et en tenant compte de l'offre à usage privé en matière de stationnement, <b>le Conseil d'Etat organise</b> le stationnement à usage public est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.</p> <p>2- Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du stationnement ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de trois mois.</p> <p>3- Sur la base du plan directeur du stationnement, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions, pour une période quadriennale. Son adoption suit la procédure telle que visée à l'alinéa 2 du présent article. Il est revu au début de chaque législature.</p>	<p>PL 10816</p> <p>PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LALCR) (H 1 05)</p> <p>Section 3 Stationnement public des véhicules</p> <p><b>Art. 7 Principes</b></p> <p>1- Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, le stationnement public des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.</p> <p><b>Art. 7A Plan directeur du stationnement</b></p> <p>1- Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui recense, par quartier et par commune suburbaine et de campagne, l'offre de stationnement dans les différentes zones publiques de stationnement et les parkings publics. Sa conformité au plan directeur cantonal, au sens de l'article 8 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, est attestée par le département chargé d'établir ce document.</p> <p>2 - Le plan directeur du stationnement analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre pour une période quadriennale. Il est revu en début de chaque législature.</p> <p>3- Le plan directeur ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de six mois.</p>
	<p>4- Pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du plan directeur du stationnement, notamment la récupération d'espaces publics, le département veille à l'application du principe de compensation tel que défini à l'article 7B.</p>	<p>Non prévu</p>

LOI D'APPLICATION DE LCR H 1 05	NOUVELLE PROPOSITION (NP)	PL 10816 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LALCR (H 1 05)
	<p><b>Art. 7A Plan directeur du stationnement</b></p> <p>1- Le plan directeur du stationnement a pour objectifs généraux l'organisation du stationnement à usage public pour une meilleure qualité de vie dans les espaces publics, le respect de l'environnement et la promotion de l'économie. Il vise à améliorer les possibilités de stationnement des habitants, maîtriser le stationnement pendulaire et garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs pour les visiteurs, les clients et le transport professionnel.</p> <p>2- Le <del>plan directeur du stationnement</del> plan d'actions recense l'offre à usage public, analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre. Le département assure et tient à jour le recensement de l'offre à usage public.</p>	<p>Non prévu</p>
	<p><b>Art. 7B Gestion de la compensation</b></p> <p>1- Tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation, le département veille à l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, sous ses deux formes :</p> <p>a) lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant des places à usage public sur voirie ;</p> <p>b) lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci <del>peuvent faire</del> font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public.</p>	<p><b>Art. 7A Plan directeur du stationnement</b></p> <p>2- Le plan directeur du stationnement analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre pour une période quadriennale. Il est revu en début de chaque législature.</p>
	<p>3- On entend par offre à usage public l'offre en matière de stationnement public et privé ouvert au public.</p>	<p>Non prévu</p>
		<p><b>Art. 7 Principes</b></p> <p>5- Les cas de compensation demeurent réservés.</p> <p><b>Art. 7B Gestion de la compensation</b></p> <p>1- Lorsqu'un projet d'aménagement de la voirie implique une suppression de places de stationnement, un nombre équivalent de nouvelles places de stationnement doit être mis à disposition du public, cas échéant en ouvrage.</p> <p>5- Les mécanismes de compensation doivent tenir compte de la proportion des places existantes dévolues aux habitants et aux visiteurs</p>

LOI D'APPLICATION DE LCR H 1 05	NOUVELLE PROPOSITION (NP)	PL 10816 PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI D'APPLICATION DE LA LEGISLATION FEDERALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE (LALCR) (H 1 05)
	<p>2- Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans <b>la zone-dense</b> les zones denses du canton de Genève. Le Conseil d'Etat définit le périmètre <b>de la zone-dense des zones denses</b>.</p> <p>3- L'offre de référence de stationnement à usage public pour <b>la zone-dense</b> les zones denses est celle de 2011.</p>	<p><b>Art. 7B Gestion de la compensation</b> 4- N'est pas prise en considération dans le décompte de compensation l'offre de stationnements admis pour les besoins liés aux nouvelles activités.</p> <p><b>Art. 7 Principes</b> 2- L'offre de stationnement ouvert au public doit être, au minimum, maintenue au niveau de l'offre de référence.</p> <p>3- L'offre de référence initiale est celle de 2009.</p>
	<p>4- La compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres <b>à l'intérieur d'un rayon de l'ordre de 500 mètres</b>.</p>	<p><b>Art. 7B Gestion de la compensation</b> 3- La compensation s'effectue dans le même quartier, si possible à moins de 250 mètres. La distance maximale de compensation ne peut excéder 500 m</p>
	<p>5- La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. <b>A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2.</b></p>	<p><b>Art. 7B Gestion de la compensation</b> 2- La suppression des places de stationnement prévues dans les projets d'aménagement de la voirie ne peut être mise en œuvre que lorsque la construction du parking de compensation a démarré.</p>
Section 3 "Autres Dispositions" Art. 7 taxes de parage sur la voie publique	<b>Art. 7C Taxes de parage sur la voie publique</b> Il s'agit de l'art. 7 LaLCR qui a été supprimé par erreur par les députés dans le PL et qui trouve sa place désormais à l'art. 7C.	Supprimé
Section 3 "Autres Dispositions" Art 7A alinéa 1,2 et 3	<b>Art. 7D Zones de parage</b> Il s'agit de l'art. 7A LaLCR qui a également été supprimé par erreur par les députés dans le PL et qui trouve sa place désormais à l'art. 7D.	Supprimé
<b>Alinéas/Articles du PL supprimés par la NP</b>	Supprimé <i>Contradictoire. Une offre de référence est figée et ne peut donc évoluer.</i>	<b>Art. 7 Principes</b> 4- L'offre de référence évolue au fur et à mesure des nouvelles places de stationnement créées.

**Nouvelle proposition de modification de la loi d'application de la législation  
fédérale sur la circulation routière (LaLCR)**

**Section 3 Stationnement à usage public**

**Art. 7 Principes**

1. Afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, la mobilité douce et l'offre à usage privé en matière de stationnement, le Conseil d'Etat organise le stationnement à usage public de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.
2. Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du stationnement ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de trois mois.
3. Sur la base du plan directeur du stationnement, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions, pour une période quadriennale. Son adoption suit la procédure telle que visée à l'alinéa 2 du présent article. Il est revu au début de chaque législature.
4. Pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du plan directeur du stationnement, notamment la récupération d'espaces publics, le département veille à l'application du principe de compensation tel que défini à l'article 7B.

**Art. 7A Plan directeur du stationnement**

1. Le plan directeur du stationnement a pour objectifs généraux l'organisation du stationnement à usage public pour une meilleure qualité de vie dans les espaces publics, le respect de l'environnement et la promotion de l'économie. Il vise à améliorer les possibilités de stationnement des habitants, maîtriser le stationnement pendulaire et garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs pour les visiteurs.
2. Le plan directeur du stationnement recense l'offre à usage public, analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre. Le département assure et tient à jour le recensement de l'offre à usage public.
3. On entend par offre à usage public l'offre en matière de stationnement public et privé ouvert au public.

**Art. 7B Gestion de la compensation**

1. Tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation, le département veille à l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, sous ses deux formes :

- a) *lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie ;*
  - b) *lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public.*
2. *Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans la zone dense du canton de Genève. Le Conseil d'Etat définit le périmètre de la zone dense.*
  3. *L'offre de référence de stationnement à usage public pour la zone dense est celle de 2011.*
  4. *La compensation s'effectue dans un rayon de l'ordre de 500 à 750 mètres.*
  5. *La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2.*

#### **Art. 7C Taxes de parcage sur la voie publique**

1. *Aux endroits où le parcage est de durée limitée, des parcomètres peuvent être installés pour contrôler la durée autorisée du stationnement des voitures automobiles.*
2. *Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.*

#### **Art. 7D Zones de parcage**

1. *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.*
2. *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.*
3. *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.*



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département de l'Intérieur et de la Mobilité  
Direction générale de la mobilité

## Le stationnement à Genève et à Zürich

### Les ressemblances sur la politique du stationnement

- Concept général, lien entre les différentes politiques de mobilité
- Concept du règlement de stationnement sur fonds privés
  
- Récupération d'espaces publics pour un autre usage que le stationnement
- Diminuer les nuisances liées au trafic automobile
- Restriction du trafic pendulaire
- Diminuer le trafic de recherche de places libres
- Garantir l'accessibilité aux commerces et services
- Répondre à la demande de livraisons

### Comparaison des éléments du compromis sur le stationnement à Genève et à Zürich

	Genève	Zürich
concept	maintien du nombre de places à usage public ( <b>en ouvrage ou en surface</b> ) dans le centre-ville.	maintien du nombre de places à usage public ( <b>en ouvrage ou en surface</b> ) dans le centre-ville.
Type de place	- Places bleues max. 90 minutes - Places horodateurs - places en ouvrage à usage public	places payantes pour visiteurs et clients - places sur voirie limitées de 30 minutes jusqu'à 3h - places en ouvrage à usage public
Promoteurs de parkings en ouvrage	Privés, voire Fondation des parkings (pour l'Etat) ou communes pour stationnement habitants	Privés
calcul du nombre de places à compenser	1 pour 1, mais application de manière pragmatique selon méthodologie décrite dans plan directeur stationnement	1 pour 1, mais application de manière pragmatique
mutualisation avec offre privée ou existante	prévue	Pas explicitement prévue, mais appliquée de manière pragmatique

### Quelques chiffres sur Genève et Zürich

	Genève (ville)	Zürich (zone dense)
superficie (ha)	1'582	1'731
population résidente	185'700	134'700
emplois	145'800	204'500
places à usage public	37'000	26'800
places privées	55'000	76'500
<b>places totales</b>	<b>92'000</b>	<b>103'300</b>

données 2006

AFFAIRES  
PUBLIQUES

construction



## Coop Renens Centre La métamorphose du cœur de Renens est en marche

*Entièrement remodelé, le centre-ville de Renens bénéficiera de nouveaux atouts pour imposer son potentiel commercial. Avec une place du marché transfigurée et le nouveau centre Coop, le nouvel espace a de quoi séduire au-delà des limites de la ville.*

Anthony KAESER

Le Coop Renens Centre, ce sont d'abord 75 logements dont 9 subventionnés et 12 protégés, une parcelle de 7500 m<sup>2</sup>, un parking de 215 places, 1300 tonnes d'armatures et 55 000 m<sup>3</sup> de matériel excavé. Ce projet d'envergure a servi de point de départ et d'élément moteur pour le renouveau du centre-ville. Il est le fruit d'un développement de longue haleine mené par le bureau Grin Architectes, en étroite collaboration avec la Municipalité de Renens et Coop Direction Immobilier. Le Plan de quartier «Place du Marché», accepté par le Conseil communal et les électeurs de Renens, en est l'aboutissement. Les travaux, réalisés en entreprise totale sous la direction de HRS

Real Estate SA, ont commencé en février 2009. L'inauguration des commerces a été célébrée l'automne dernier et les premiers locataires des appartements pourront emménager au cours du printemps 2011. L'ensemble – y compris, et ceci est une première en Suisse romande, les surfaces commerciales – répondra aux exigences énergétiques du standard Minergie.

### Projet populaire

Pour Pascal Favre, chef de projet au sein de Grin Architectes, l'idée était d'abord de construire un bout de ville. «Il y a eu de nombreux débats publics afin de faire participer les habitants au projet. En 2005 et 2006, nous avons travaillé

sur le plan de quartier. La votation populaire a permis d'avaliser ce nouveau plan à plus de 70%. Ce plébiscite populaire nous a donné envie d'aller de l'avant. Au final, nous avons un projet qui se distingue de ce que l'on peut voir actuellement dans le cœur des villes avec une cour intérieure végétalisée, des appartements traversants et un jeu sur la volumétrie qui permet de respecter la structure de la ville.» L'idée étant de redonner vie au cœur de Renens. En effet, une étude portant sur l'image de la ville, ainsi qu'une enquête de satisfaction auprès de la population, ont été menées fin 2003 pour mettre en exergue les points forts et les points faibles de la cité. Il en résulte l'opération «Cœur de Ville», qui a pour ambition >



Marianne Huguenin, syndique de Renens, porte à bout de bras cette refonte du centre-ville © DR

### Main dans la main

Cette mixité se traduit également dans l'organisation du parking public, cofinancé par la Ville de Renens et Coop. Situé sur deux niveaux en sous-sol, celui-ci offre, en plus des places de parc réservées aux logements, près de 130 places de parc publiques. Cette mixité est finalement l'essence même de la nouvelle place du Marché en surface du parking communal et dont le projet de rénovation a été mené par la Municipalité de Renens. Ce que confirme Pierre Guglielmetti, chef de projet pour HRS Real Estate SA: «Nous avons véritablement travaillé en interaction avec la commune. Ce n'était pas évident car nous avions peu de place pour les engins de chantier, mais finalement tout s'est bien passé.» Un constat partagé par Marianne Huguenin, syndique de Renens: «Le projet est d'une ampleur exceptionnelle pour la ville. Il touche au cœur même de la cité, c'est un endroit aimé par les habitants. Cela densifie le centre et permet surtout d'amener de nouveaux logements afin de lutter un peu contre la pénurie actuelle. Le but est d'affirmer, en outre, que Renens est le véritable centre de l'Ouest lausannois.» Un centre qui séduit également Coop: «Il y a une vraie volonté de rester en centre-ville, explique Daniel Rey, le porte-parole de l'enseigne pour la Suisse romande. Nos «centres paquebots» sont en périphérie et l'idée est de maintenir des structures au cœur des cités. Comme à Montreux, où nous souhaitons retourner.» De quoi redonner des couleurs au centre-ville de Renens qui profitera indubitablement de ce nouvel espace de vie. ■

de faire vivre la ville, dynamiser son centre et mettre en valeur ses espaces publics. Le projet tel qu'il se présente aujourd'hui est composé de deux bâtiments hors sol – un grand de forme presque carrée comportant 2 à 5 étages sur rez (bâtiment A) et un petit de forme rectangulaire avec 4 étages sur rez (bâtiment B) – et de deux niveaux souterrains qui les relient. L'implantation de ces deux volumes sur le site respecte la structure de la ville, notamment par le maintien de la rue de la Savonnerie. Si la rentabilisation économique de la parcelle est par définition un facteur important pour le maître de l'ouvrage, les activités commerciales ont été choisies et disposées de manière à favoriser les échanges sociaux et à intégrer la nouvelle construction dans l'environnement urbain existant. Le rez-de-chaussée du bâtiment A, entièrement vitré, s'ouvre sur la place du Marché et les rues adjacentes. Afin de limiter l'impact des bâtiments et ainsi préserver l'échelle de la ville, une grande partie du programme est placée au sous-sol. Parallèlement, le volume hors sol comporte des hauteurs variables, ainsi que diverses découpes, établies en fonction du gabarit des constructions environnantes. Dès les prémices du projet, il a été question de créer, pour les bâtiments, des lieux vivants où se mêlent diverses activités et affectations. Le rez-de-chaussée du bâtiment A accueille une galerie marchande constituée de diverses enseignes et un restaurant indépendant donnant sur la place du Marché. Les étages abritent 63 appartements locatifs de 2 ½ à 5 ½ pièces,

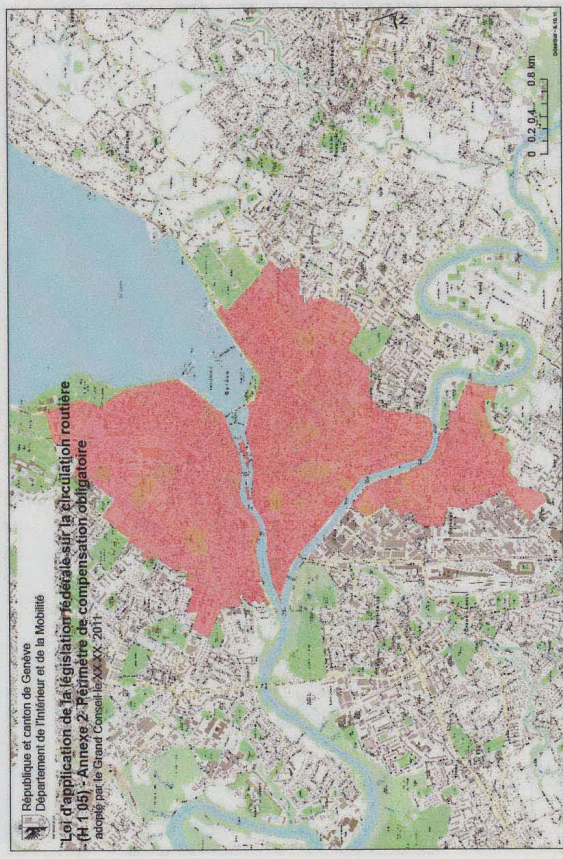
dont 9 subventionnés, disposés autour d'une cour intérieure végétalisée. Le rez-de-chaussée du bâtiment B, situé de l'autre côté de la rue de la Savonnerie, abrite la rampe d'accès au parking souterrain et le quai de chargement pour le magasin Coop qui s'étend sur une partie du premier niveau en sous-sol. Deux des quatre étages sont occupés par des services dévolus à la santé, avec les bureaux de l'APREMADOL (Association pour la prévention et le maintien à domicile dans l'Ouest lausannois), une unité d'accueil temporaire (UAT) gérée par l'Association Avril, ainsi qu'un centre médicalisé comprenant un service de radiologie géré par la société R.O.D.J.N. Med Sàrl. Pour compléter l'offre, 12 logements protégés de 2 ½ pièces prennent place dans les deux derniers étages de ce bâtiment.



Le projet Coop Renens Centre contribue à remodeler le cœur de la ville. © DR



Le périmètre de la zone dense (compensation obligatoire)



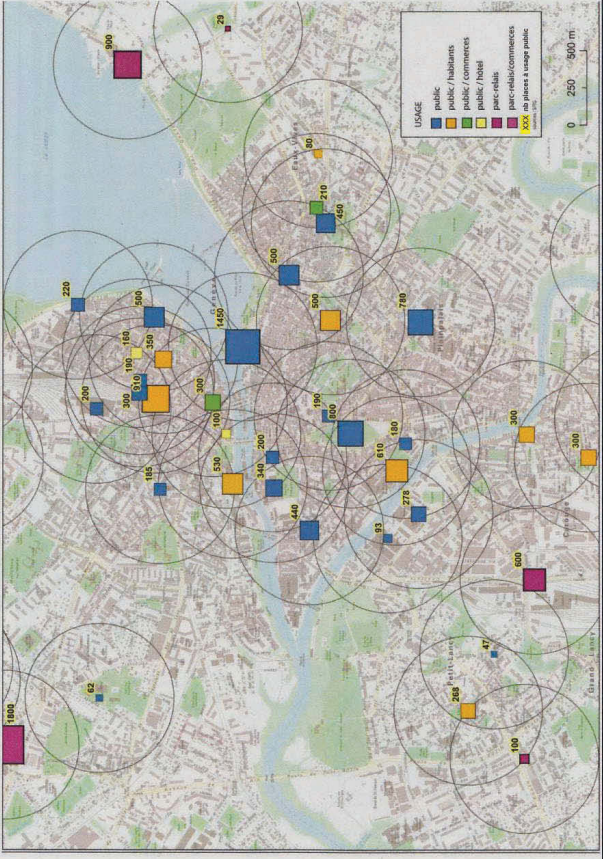
REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

2009 10816A16-008

Département de l'intérieur et de la Mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

18.10.2011 - Page 1

# Les parkings à usage public avec un rayon de 500m



## structure d'un quartier, contexte géographique, offre privée

### Éléments à considérer

- Types de demandes de stationnement : activités, habitats, loisirs, achats
- Type de bâti : bâti ancien sans parking sur fonds privés, bâti plus récent avec parkings sur fonds privés
- Offre TC, taux de motorisation, etc.
- Présence de limites physiques (cours d'eau, pente, etc.)
- Taux de remplissage de l'offre privée – possibilité de mutualisation

*Date de dépôt : 9 janvier 2012*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de M. Antoine Droin**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La question sensible de la gestion des parkings reste une actualité brûlante. Nous constatons qu'elle est envenimée par les rétrogrades de la mobilité, emprunte de lobbyistes, notamment le Groupement Transport et Economie<sup>1</sup> (GTE) et le TCS, soutenus par les partis de l'entente, auteurs du projet de loi 10816.

Si en soi l'idée d'avoir une ligne directrice de la gestion des stationnements concrétisée par le RD 841 du Conseil d'Etat, est une approche que les socialistes soutiennent, force est de constater que la stratégie soutenue par le PLR en particulier en maintenant le PL 10816 (visant finalement à un statut quo automobilistique), n'est autre que se voiler la face et refuser de voir que la mobilité évolue et les besoins changent.

### **Enjeux urbains voire périurbains versus, ruraux et régionaux**

En fait, la vraie question réside belle et bien dans les besoins, le droit en déplacements individuels des personnes hors milieu urbain en regard aux besoins et aux droits des « urbains » de vivre en ville. Bien plus qu'une seule approche de mobilité, le débat se situe en termes d'aménagement du territoire, d'harmonie indéfectible entre mobilité, urbanisme, tissu économique, vie sociale, culturelle et de loisirs. Mais tout cela ne serait rien, si la dimension environnementale n'était aussi considérée en termes de pollution, de bruit, d'odeurs, d'encombrement, de voiries etc.

Les personnes vivant à l'extérieur de la ville dans un environnement serein et exempt de fortes nuisances de toutes sortes ont donc un droit à se rendre en ville même en voiture, tout autant que les personnes résidentes en

---

<sup>1</sup> Le GTE n'est pas arrivé à un compromis avec la Coordination transport composée de sept associations (ARAG, ATE, CITRAP, FAQH, PRO-VELO, UGP et WWF) en matière de stationnement pour Genève.

milieu urbain voire périurbain ont droit à une vie paisible et le plus harmonieuse possible dans leur quartier (sachant que plus de 36% d'entre elles ont déjà renoncé à leur véhicule), consciente que d'autres modes de fonctionnement sont envisageables.

### **La liberté des uns...**

La liberté des uns s'arrête où celle des autres commence, c'est bien connu. Le vrai débat est donc de savoir quels consensus trouver pour que toutes et tous y trouvent leur compte de manière individuelle mais aussi collective face aux enjeux d'aujourd'hui et de demain. Ceci, notamment au regard des questions inéluctables que sont les modes de déplacement (publics / privés) face aux pollutions et le respect de normes fédérales et cantonales en la matière, mais aussi la question d'aménagements donc de la gestion des parkings des quatre et deux roues.

Bien entendu, entre dans ce débat l'épineuse question des transports publics, leur mode de financement, leur efficacité et leurs tarifs. Bien que n'étant pas le sujet du jour (nous aurons largement l'occasion d'y revenir), en faire abstraction serait amputer la gestion des mobilités genevoises et transfrontalières d'un volet primordial et influant en matière de gestion des parkings. N'oublions pas non plus les faveurs du CEVA qu'il est encore difficile d'évaluer.

Il est bien connu que les détracteurs des transports publics (y compris pour certains le CEVA) sont les mêmes que ceux qui, au travers de la sacro sainte liberté individuelle des modes de transports, prônent des parkings en quantité en ville. Les mêmes qui refusent de prendre en considération l'augmentation de la population et ses besoins en mobilité, alors qu'aujourd'hui déjà il n'est plus possible d'augmenter le trafic privé et donc les possibilités de se parquer sur le domaine public.

Les mauvaises langues prétendront certainement que la volonté populaire pour une diversité des transports ne peut être bradée. Nous nous amusons de notre côté à mettre cet état de fait en regard d'une certaine traversée du lac, pourtant refusée par le peuple dans ses différentes variantes. Force est de donc de constater qu'il y a deux poids et deux mesures et que les mauvaises langues n'en ont cure.

La liberté des uns commence donc où celle des autres s'arrête. A parier cependant que les questions environnementales finiront par mettre tout le monde d'accord que ce soit par conviction ou obligation. Le plus vite sera pourtant le mieux au vu de l'importance des pollutions actuelles et malheureusement à venir, impactant notamment la santé publique.

## Volonté de dialogue, vraiment ?

Qu'avons-nous pas entendu sur les aspects de compromis voire de consensus. Pour un dialogue et des compromis il faut être deux et prêt à amoindrir voire abandonner certaines exigences sans jeter de la poudre aux yeux des autres ou/et jeter de l'huile sur le feu pour faire croire que finalement les méchants sont les autres. Le problème est que l'Entente et le PLR en particulier entendent définir le jeu, les règles du jeu (pour autant que ce soit un jeu) et de s'étonner ensuite que les autres partenaires n'entendent pas les choses de la même manière.

Le parti socialiste aurait pu pour la paix des transports, envisager voter le projet de loi remanié par le département dans sa première mouture. Bien que l'esprit d'une compensation des parkings ne soit pas son idéologie prédominante, les Socialistes qui ne se veulent pas dogmatiques, ont accepté l'idée d'une compensation mais pas à n'importe quel prix, malgré le fait que le plan directeur des stationnements (RD 841) était suffisant à ses yeux pour donner les lignes directrices et les grands principes, charge au département de la mobilité d'en assurer la mise en musique. Pourquoi ? Premièrement, nous aurions trouvé utile qu'un inventaire exhaustif des places publiques et privées soit fait, tant en surface qu'en ouvrages afin d'avoir une vision de la réalité actuelle et du besoin ou non de compensation selon les lieux géographiques. Il est aussi important de savoir de quelle catégorie de stationnement il est question, comme des places de pendulaires, marchandes, de résidents, etc. Deuxièmement et en fonction, nous aurions pu exiger que le principe de compensation soit variable à la hausse comme à la baisse selon les besoins, sachant qu'un grand nombre de places de parking sont aujourd'hui libres en sous-sol. Nous aurions pu exiger le principe de compensation sur des distances plus grandes que celles finalement retenues : « *si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres ».*

L'Entente ayant montré de son côté, maigre consolation, une ouverture sur la question des distances (initialement 250 mètres) tout comme sur le fait que, dans la présentation de base du projet de loi en commission, cela concernait « tous type de véhicules » ont poussé alors les Socialistes vers l'ouverture et la recherche d'un compromis. L'idée était vraiment d'entrer en matière pour négocier ce qui peut se faire à Genève à l'image d'autres cantons tel Zurich pour ses places de parking payantes. Illusions et naïveté peut-être déplore-t-on aujourd'hui, ceci n'étant en définitive qu'un leurre.

## **Propositions de la Ville de Genève**

L'audition de la Ville de Genève qui reste la principale intéressée en la matière a été très instructive. Il faut rappeler les engagements pris par la Ville en matière de mobilité dans le plan directeur communal, dont une des priorités est le partage équitable de l'espace public, autrement dit de trouver un équilibre entre le devoir d'accessibilité de la ville aux différents modes de transport et les exigences en matière qualité de vie et de santé publique. Les mesures préconisées par la Ville dans cette perspective : l'augmentation de la part modale des mobilités douces et des transports publics, le renforcement des mobilités douces, mais aussi la rationalisation du stationnement, bien que ce dernier domaine relève de l'autorité du canton. La Ville a engagé en 2009 une réorientation de sa politique de stationnement, en s'inspirant de l'exemple zurichois. Elle considère que la question du stationnement ne peut faire abstraction de l'offre de stationnement privé en s'intéressant également à la possibilité d'ouvrir des places au public dans les parkings privés.

Le Conseil Administratif fait donc preuve d'ouverture sur l'idée d'une compensation, idée acceptable pour autant que la proposition de compensation ne soit pas de 1 :1 mais de 80 – 20%, pourcentage dévolu aux deux roues. Idée intéressante puisqu'il est démontré que les déplacements en deux roues motorisés (y.c. les moteurs électriques) ou en bicyclettes sont en nette augmentation et que la tendance va vers une forte évolution (tout comme le pourcentage d'ailleurs d'habitants n'ayant plus de véhicule automobile). Cette approche a un sens d'autant plus si les compensations peuvent être réalisées dans des périmètres différents en fonction des besoins.

Des propositions d'amendements en ce sens ont donc été préparé par le département et semblaient avoir l'aval de la commission jusqu'au retour en arrière des dépositaires du PL jugeant la proportion trop importante et automatique. Finalement, la pierre d'achoppement, la goutte faisant déborder le vase, se trouve dans la valeur de compensation (1 :1) et qui ne se résume quasiment plus qu'aux automobiles laissant de côté la faveur des deux roues motorisés ou non par la mention : « de manière exceptionnelle ». Retour en arrière, inadmissible.

## **Le principe de la pêche à la ligne !**

Après avoir ferré son poisson, le pêcheur lâche régulièrement du lest afin de le fatiguer pour finalement avoir « la raison du plus fort ». Cette image s'adapte parfaitement à la tactique employée par les libéraux en particulier qui, une fois de plus, démontrent en matière de mobilité, que compromis, voire consensus ne sont qu'une vision unilatérale.

L'entente soufflant alors chaud et froid en affirmant leur « volonté d'enterrer la hache de guerre entre les divers modes de transports » tout en mettant dans la balance une motion sur les voies de bus du pont du Mont-Blanc (comme si eux seuls en avaient l'idée et que cela ne se réalisera que grâce à eux) en regard d'une traversée du Lac, ou encore faignant l'étonnement à ce que la Ville de Genève affirme publiquement son attachement à la proportion de compensation 80 - 20% alors que la majorité de la commission des transports en décide autrement.

## **Conclusions**

Dialogue, compromis, consensus. Il est permis d'en constater que l'échec, échec encore plus probant face à l'image du Département de l'intérieur et de la mobilité, avalant chaque couleuvre avec détermination et allant pactiser avec le diable à chaque amendement déposé.

Tout ceci est donc bien dommage et préjudiciable et le reflet d'un immense gâchis pour les citoyens, car pour une fois la hache de guerre pouvait être enterrée par une vision commune entre Ville et canton. Il n'y aura donc aucun compromis et la loi du nombre sera déterminante, manière bien particulière d'envisager le bien pour tous et le consensus tout en respectant la liberté des modes de transport voulue par le peuple et par là les besoins en parking.

Les Socialistes vous recommandent donc de ne pas entrer en matière sur ce projet de loi, de prendre acte du RD 841 en refusant la résolution qui l'accompagne.



*Date de dépôt : 10 janvier 2012*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de Mme Emilie Flamand**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En préambule, une petite précision d'ordre sémantique ne semble pas superflue. Pour désigner la solution proposée par le PL 10816, le terme de « compromis du stationnement » a été utilisé plus souvent qu'à son tour. Or, selon le Petit Robert, un compromis est un « arrangement dans lequel on se fait des concessions mutuelles »; le même ouvrage indique comme synonyme le mot « accord ». Force est toutefois de constater que dans le cas présent, il ne s'agit nullement d'un compromis, mais bien d'un projet né dans la défiance, imaginé par l'Entente, ou plutôt par les lobbies qui la cornaquent<sup>2</sup>, et imposé par une majorité allant du PDC au MCG.

### **Compromis à la zurichoise**

Ce terme de « compromis » fait référence à un accord survenu en ville de Zurich entre l'ensemble des partis politiques et les principales associations en présence. Le fait d'avoir réussi à mettre tous les acteurs d'accord a permis – temporairement, précisons-le, car l'accord en question a rapidement été bafoué – d'éviter recours et oppositions lors de la suppression de places ou de la construction de parkings souterrains. A Genève, il en est tout autrement, puisque les associations faîtières en matière de mobilité, à savoir le Groupement transports et économie (GTE) et la Coordination transports et déplacements (CTD) ont négocié pendant de longs mois, sans parvenir à trouver un consensus. Autant dire que la naissance d'un « compromis » à la zurichoise s'annonçait mal.

Ce mauvais augure ne s'est pas démenti lors de la phase parlementaire, puisque le présent projet de loi n'a fait l'objet d'aucune discussion préalable avec l'ensemble des groupes présents au parlement. En votant un tel projet,

---

<sup>2</sup> A ce sujet, on se référera à l'audition du GTE, durant laquelle ses représentants expliquent le choix de tel ou tel terme dans le projet de loi.

on se donne ainsi l'illusion du compromis, car il n'empêchera pas les associations environnementales de recourir contre la construction de parkings souterrains ou les associations économiques de s'opposer à la suppression de places de stationnement.

Outre le fait qu'il ne s'agit pas d'un véritable compromis, le projet de loi 10816 pose toute une série de problèmes que nous tenterons de décrire ici.

### **Financement**

Comme la majorité de ce parlement aime à le rappeler, l'argent est le nerf de la guerre et tout projet de loi engageant des dépenses doit prévoir leur financement. Or, dans le PL 10816, il n'en est fait aucune mention.

Et pour cause... Le projet prévoit la compensation de toute place supprimée en surface par une place construite en souterrain, mais il ne prévoit pas l'entité qui financera la construction onéreuse de ces places en ouvrage. Dans certains cas, comme pour le projet – par ailleurs contesté – des Clés de Rive, un promoteur privé est intéressé à investir dans un parking souterrain, mais lorsqu'il s'agira d'un quartier moins attractif ou simplement d'un nombre de places plus limité, qui voudra bien couler des millions dans du béton ? L'Etat ? La Fondation des parkings ? Ou encore les communes, qui n'ont pas non plus été consultées lors de l'élaboration de ce projet de loi et qui se sont prononcées défavorablement à son égard, par la voix de l'ACG ? Rappelons qu'une place de parking souterraine coûte en moyenne 50'000 F à la construction, voire bien plus selon les contraintes géologiques et de nappe phréatique. Pour amortir un tel coût de construction, il faut envisager un loyer minimum de 300 F par mois, ce qui n'aura certainement pas l'heur de plaire aux défenseurs des automobilistes.

### **Lois fédérales, engagements internationaux, bon sens global**

En figeant le nombre de places de stationnement dans les zones denses du canton, le présent projet représente en outre un obstacle au respect de diverses normes fédérales et internationales. En effet, le stationnement est le levier le plus important à disposition des autorités pour maîtriser l'augmentation de la mobilité et surtout les formes que celle-ci revêt. Or, si le canton de Genève veut respecter l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir) et l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), il doit parvenir à limiter le trafic individuel motorisé dans les zones les plus touchées par la pollution sonore et atmosphérique, c'est-à-dire le centre-ville.

Si la qualité de l'air, la tranquillité des habitants du centre urbain de notre canton et le respect des normes fédérales ne représentent pas des arguments

suffisants, on peut également rappeler que la Suisse a ratifié le protocole de Kyoto, s'engageant ainsi à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre. Là encore, ce n'est pas en encourageant un statu quo au niveau de la mobilité que notre pays atteindra ses objectifs.

Plus généralement, sans parler du respect de normes ou de traités, l'ensemble des parlementaires et des dirigeants en tous genres devraient être sensibles aux profonds bouleversements provoqués par l'activité humaine sur la planète et à la pénurie prévisible d'énergies fossiles, et modifier leur comportement en conséquence. Malheureusement, la majorité du Grand Conseil genevois ne semble pas encore avoir pris la mesure de ces risques et du changement de paradigme à opérer.

### **Tendance en matière de mobilité**

En lisant le paragraphe précédent, certains ne manqueront pas de s'étrangler et de traiter l'auteur du présent rapport d'oiseau de mauvais augure, ou encore d'ayatollah du vélo, avant de déclarer de manière pontifiante qu'on ne détruira pas la planète en creusant quelques parkings à Genève. On ne se fatiguera pas à expliquer ici comment les petits ruisseaux font les grandes rivières, mais on passera plutôt à un argument plus concret, plus parlant, celui du comportement des habitants de notre canton en matière de mobilité.

En effet, il est particulièrement intéressant d'observer les tendances des Genevois ces dix dernières années : sur l'ensemble du canton, le pourcentage de ménages sans voiture est passé de 20% en 2000 à 24% en 2005<sup>3</sup>. Pour la Ville de Genève, ces chiffres sont encore plus impressionnants, passant de 30% en 2000 à 36% en 2005.

Ces chiffres sont le reflet d'un mode de vie urbain qui évolue. Loin de toute idéologie, les citadins sont simplement de plus en plus nombreux à se rendre compte que l'automobile n'est pas forcément le mode le plus rationnel pour leurs déplacements et privilégient la marche à pied, le vélo ou les transports publics, avec parfois en complément un abonnement à une société d'auto-partage de type Mobility pour profiter d'une voiture lorsqu'ils en ont vraiment besoin.

---

<sup>3</sup> Source : Etat de Genève, *La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994 – Analyse du suréchantillonnage des microrecensements transports 1994-2000-2005*, novembre 2008, [http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/a\\_votre\\_service-publications\\_dgm-11217.html](http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/a_votre_service-publications_dgm-11217.html). Malheureusement, les chiffres du microrecensement transports 2010 ne sont pas encore connus.

En faisant ce choix, ils font aussi le pari d'une meilleure qualité de vie dans leur quartier. Malheureusement, ce pari n'est pas toujours gagné, en raison des nombreux pendulaires motorisés qui envahissent quotidiennement le centre-ville, venant occuper les places dont la majorité refuse de diminuer le nombre.

Force est de constater que les habitants du centre-ville et leur qualité de vie sont systématiquement sacrifiés sur l'autel de la sacrosainte liberté de choix du mode de transport, interprétée à tort par la majorité comme une garantie de la suprématie de la mobilité individuelle motorisée.

### **Aménagements urbains de qualité**

A ceux que la qualité de vie des citoyens n'émeut pas, on essaiera de faire entendre raison en évoquant la qualité des aménagements urbains, dont profitent – ou pâtissent, c'est selon – aussi bien les habitants de la ville que ses nombreux visiteurs. On est prompt à reprocher à la Ville de Genève la piètre qualité de ses espaces publics.

Or, en gravant dans le marbre le nombre de places de stationnement du centre et en conditionnant toute suppression de place en surface à la construction d'une place en souterrain, on ôte définitivement aux autorités municipales la possibilité de proposer des aménagements un tant soit peu audacieux, ou simplement modernes et agréables.

Les représentants de la Ville de Genève auditionnés par la commission des transports l'ont fort bien expliqué, exemples à l'appui : ils mènent une politique pragmatique en matière de stationnement, négocient chaque aménagement avec les acteurs concernés (habitants, commerçants, usagers), cherchent des accords avec des parkings privés pour compenser les éventuelles places supprimées. A des situations complexes et diverses, la Ville tente d'apporter des solutions différenciées. En imposant une compensation de 1:1 (1 place créée pour 1 place supprimée) et ce dans un rayon restreint, on supprime toute flexibilité et toute possibilité de négociation. Ainsi, on entrave l'autonomie communale – pas seulement de la Ville de Genève, d'ailleurs, mais aussi des nombreuses communes suburbaines concernées – et on compromet l'aménagement d'espaces publics conviviaux, pour l'insatisfaction de tous.

### **Consacrer le statu quo ou trouver de vraies solutions ?**

En fin de compte, en figeant le nombre de places de stationnement au centre-ville, stationnement dont on rappelle qu'il est le principal levier dont

dispose l'Etat pour exercer une politique de la mobilité, le PL 10816 consacre un statu quo dont personne ne semble pourtant se satisfaire.

En effet, si les remèdes prescrits diffèrent, le diagnostic, lui, est unanime : toutes tendances politiques confondues, chacun reconnaît que la situation de la mobilité à Genève est invivable actuellement. Dans ces conditions, pourquoi vouloir figer au maximum la situation, rendant toute action étatique impossible pour changer cet état de fait ? Comment la droite, si prompte à critiquer l'inflation législative, peut-elle voter une loi qui n'est rien moins qu'une LDTR des parkings ?

Les Verts ne le comprennent pas. Ils souhaitent au contraire, conformément à la tendance observée chez les habitants du centre-ville, mener une politique raisonnable, voire salvatrice en termes de santé publique, de désengorgement du centre-ville. Le trafic pendulaire doit disparaître de l'hypercentre, ce qui laissera amplement assez d'espace pour du stationnement à destination des visiteurs et des habitants, mais aussi pour des zones piétonnes et des espaces publics conviviaux. L'amélioration de la qualité de vie des Genevois doit primer sur le dogme automobilophile des années 70, abandonné depuis belle lurette dans toutes les villes excepté la nôtre.

Pour toutes les raisons développées ci-dessus, nous vous engageons, Mesdames et Messieurs les députés, à ne pas céder à la tentation d'un compromis qui n'en est pas un et à refuser le présent projet de loi, laissant ainsi la possibilité aux collectivités publiques de mener une politique concertée et intelligente de la mobilité dans notre canton.