

*Date de dépôt : 6 mars 2019*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Stéphane Florey, Bernhard Riedweg, Christo Ivanov, Patrick Lussi, Michel Baud, Eric Leyvraz, Norbert Maendly, Michel Amaudruz, Thomas Bläsi, Christina Meissner, Marc Falquet, Jean-Marie Voumard, André Python, François Baertschi, Francisco Valentin, Carlos Medeiros, Ronald Zacharias, Danièle Magnin, Pascal Spuhler, Sandra Golay, Jean-François Girardet, Christian Flury modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour une extension du principe de compensation à l'ensemble du canton)**

*Rapport de majorité de M. Thomas Wenger (page 1)*

*Rapport de minorité de M. André Pfeffer (page 35)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Thomas Wenger**

Mesdames les députées,  
Messieurs les députés,

La commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner le projet de loi 11342 lors des séances ordinaires de la commission des 25 mars, 6 mai et 24 juin 2014, sous la présidence de M. Daniel Zaugg ainsi que le 17 juin 2014, sous la présidence de M. Pascal Spuhler. Ces travaux ont donné lieu au rapport PL 11342-A. Le Grand Conseil a décidé lors de sa séance du 17 mars 2017 de renvoyer l'objet pour traitement à la commission des transports. Les nouvelles séances ont eu lieu les 12 et

26 septembre ainsi que les 3, 10 et 31 octobre 2017, sous la présidence de M. Bernard Riedweg.

Ont assisté également aux discussions :

- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) ;
- M. David Favre, directeur général, direction générale des transports (DGT) ;
- M. Alexandre Prina, directeur de la planification, DGT ;
- M<sup>me</sup> Chrystelle Charat, cheffe de projets à la direction de la planification générale, DGT.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Vincent Moret et M<sup>me</sup> Mélanie Maradan, que nous remercions chaleureusement.

### **Séance du 12 septembre 2017**

Un député (PDC) aimerait connaître la position du département à propos des coûts engendrés pour le canton.

Un député (S) explique qu'il y a un problème avec l'esprit de la nouvelle loi LMCE. Le problème financier est également important vu que, en rigidifiant le principe de compensation, il faudra forcer les communes ou les propriétaires à compenser ces places. Or, ces places coûtant entre 30 000 F et 80 000 F selon l'ouvrage, les conséquences financières sont très importantes. Il ne peut ainsi qu'encourager les signataires de ce projet de loi à le retirer. La commission avait décidé de refuser ce PL en raison de ce qu'il vient d'expliquer. Il estime qu'il n'est pas nécessaire de refaire un débat à ce propos. Il propose donc formellement que les signataires le retirent ou que la commission vote dessus.

Un député (PLR) rappelle que son parti tenait à ce principe de compensation. Il estime qu'il est stupide de vouloir recommencer les auditions. Toutefois, il aimerait connaître les implications de la LMCE sur ce problème particulier.

Un député (UDC) aimerait aussi avoir une évaluation des coûts de la part du département. C'est un facteur important. Il estime également qu'il est nécessaire de créer une compensation des places de parking sur l'ensemble du canton.

M. Favre indique que le département est opposé à ce projet de loi. Le principe de compensation fige le nombre de places sur l'ensemble du territoire et il n'est donc plus possible de créer des places supplémentaires

sans en enlever ailleurs. Ce principe leur semble pertinent pour les zones denses mais pas pour l'ensemble du canton.

Un député (PDC) rappelle que la suppression de 140 places en zone bleue à Lancy pose un gros problème. En effet, obliger la compensation de ces places de parking ne résoudra pas le problème et coûtera très cher.

### **Suite des travaux – séance du 26 septembre 2017**

M<sup>me</sup> Charat effectue sa présentation intitulée « La compensation des places de stationnement supprimées » qui se trouve en annexe de ce rapport. Elle rappelle que le principe de compensation a été introduit par Zurich dans le cadre de son plan directeur du stationnement. Toutefois, le modèle zurichois est différent, car il concerne uniquement le cœur de la ville. La LALCR a été modifiée à deux reprises. Le principe de compensation dans les zones denses a été apporté le 22 mars 2012, avec charge au Conseil d'Etat de définir cette zone. Une deuxième modification a eu lieu le 23 mars 2016 et a durci les conditions dans lesquelles il était possible de compenser les places de stationnement. Le RaLCR a été modifié et le périmètre a été changé. Il existe quatre modalités de compensation. Elle explique ensuite que le nombre de places qu'il est possible de compenser par année est de 111 et non plus de 222. Elle précise que la LMCE a ajouté des exceptions à l'obligation du principe de compensation, ce qui a amené une modification du RaLCR. Les chiffres 460 et 850 sont fixes et doivent être respectés, quel que soit le temps que cela prend. Le carnet du lait est pris par la direction des transports avec les Villes de Genève et de Carouge, ainsi que des représentants des principales organisations.

Aujourd'hui, 800 places ont été supprimées entre 2013 et 2016. Le tableau du nombre de places supprimées et compensées indique tous les types de compensations utilisés, par exemple en parking nouveau ou en places de parking pour deux-roues motorisés. Elle présente ensuite l'évolution de la fréquentation des parkings genevois. En conclusion, il est difficile de trouver des modalités de compensation. Les problèmes de stationnement sont uniquement concentrés à Genève et Carouge. Si ce projet de loi entre en force, une commune construisant un ouvrage induira obligatoirement la suppression de places en surface, ce qui est une contrainte. Sur la base du carnet du lait, l'obligation de compenser a des vertus et des inconvénients. En effets, ce principe peut bloquer des projets. Afin d'assurer le suivi de la compensation, cela nécessite des moyens humains de la part des communes. Le RaLCR contient d'ores et déjà une adaptation du périmètre obligatoire de la compensation en fonction des besoins. Certains communs périphériques ont une offre de stationnement privée importante. Ainsi, la nécessité de

maintenir une offre de stationnement public n'est pas évidente dans toutes les communes. Elle rappelle finalement que l'exemple zurichois se cantonne au cœur de la ville et que ce périmètre n'a pas été étendu depuis son introduction.

Un député (S) demande combien coûte une place en ouvrage.

M<sup>me</sup> Charat indique que cela coûte entre 40 000 F et 50 000 F la place. Cela peut monter à 70 000 F la place. En moyenne, c'est plutôt autour de 50 000 F. Des places en élévation coûtent 30 000 F. Les places en surface coûtent 5000 F.

Le député (S) estime qu'avoir rigidifié le principe à ce point n'est pas une bonne solution. Il demande pourquoi la compensation sur la voirie a autant augmenté.

M<sup>me</sup> Charat affirme que ces compensations se sont plutôt effectuées sur Carouge. S'il est possible de compenser en voirie, l'Etat pousse toujours à le faire. En plus de cela, les communes se trouvent contraintes à trouver des solutions dans le cadre de leur aménagement.

Une députée (S) se dit hallucinée par la complexité du système. Elle remarque également des absurdités, notamment la règle des 20 jours. Elle demande combien d'équivalents temps plein sont nécessaires pour la mise en œuvre du principe de compensation.

M<sup>me</sup> Charat répond qu'il y a deux séances de comité par an. Il faut donc élaborer une présentation. Il faut ainsi obtenir un certain nombre de données relevées par Parkgest. La gérance immobilière municipale transmet également des données. La Ville de Genève est relativement outillée pour cela. Elle n'a pas quantifié le temps que cela prend, mais elle confirme que c'est une gestion plutôt complexe. Le règlement a été rédigé en concertation avec le GTE, le TCS et d'autres acteurs. Non seulement il faut suivre l'offre, mais en plus il faut comptabiliser l'offre de référence de toutes les communes. Il faut ensuite que les communes allouent une personne à cette gestion.

M. Prina affirme que cela représente environ 200 heures de travail. Il faut en plus de cela prendre en compte les personnes participant au comité de suivi pour la compensation et tout le travail fait dans les communes.

Un député (UDC) demande s'il y a un nombre précis de parkings demandés. Il demande s'il ne faudrait pas augmenter quelques unités de parkings dans le projet afin de soulager les problèmes dans le quartier et la région.

M<sup>me</sup> Charat affirme que cela a été remanié en 2015. Il y a un principe de géographie. Il y a un distinguo fait entre les places pour les habitants et les

places pour ses activités. Quand il y a un logement de  $x$  mètres carrés, il faut réaliser  $x$  places de stationnement. Toutefois, si le promoteur le veut, il peut réaliser plus de places. Pour les entreprises, un ratio est également défini, mais ce ratio est un maximum. En effet, il faut leur proposer des places de parking, mais il faut également les inciter à utiliser un autre mode de transport. Dans l'hypercentre, très peu de places doivent être construites pour des activités, car on considère qu'il y a suffisamment de moyens de transport pour se déplacer. Les ingénieurs de la DGT doivent confirmer qu'un promoteur fait plus de places ou moins de places.

Le député (UDC) demande quelles sont les autres régions dans lesquelles il y a des problèmes pour la compensation.

M<sup>me</sup> Charat prend l'exemple de Lancy. Le principe de compensation peut être appliqué ailleurs, alors qu'il est obligatoire les territoires des Villes de Genève et de Carouge. Pour le quartier des Palettes, il y aura une suppression de 140 places.

Le député (UDC) demande si, dans le cas où la compensation serait possible dans un rayon de deux kilomètres (soit supérieur à 750 mètres), le département changerait sa position.

M<sup>me</sup> Charat explique que cette distance a été introduite dans le but de ne pas défavoriser les habitants d'un quartier. La DGT motive les communes afin de faire en sorte que la compensation ait lieu dans un rayon de 500 mètres. En étendant la compensation dans un rayon de 2 kilomètres, cela pénalisera les habitants. Ce n'est donc pas une façon de s'en sortir.

Un député (Ve) relève que les communes concernées ont beaucoup de parkings souterrains privés. Il demande s'il sera possible de compenser avec ces parkings.

M<sup>me</sup> Charat affirme que c'est possible, car c'est une des modalités. Ils accompagnent la Ville de Genève pour faire cela quand il s'agit de places bleues supprimées, soit de places habitants. Par contre, lorsqu'il s'agit de places payantes, c'est un peu plus délicat, car elles sont destinées à tous les usages. Il sera donc difficile de compenser l'intégralité des places supprimées avec des places dans les parkings privés.

Le député (Ve) n'arrive pas à comprendre la portée de la loi. Il demande ce qu'elle a concrètement changé.

M<sup>me</sup> Charat explique que des parkings ont été créés pour compenser les places de stationnement supprimées, comme le parking des Gazomètres. Ce principe permet de mettre en place des espaces publics sans perdre de places de stationnement.

### Suite des travaux – séance du 3 octobre 2017

Un député (PDC) demande si le principe de compensation engendre des frais d'investissement pour les communes de Genève et de Carouge. La situation peut s'étendre à d'autres communes. Il demande si une nouvelle loi est nécessaire pour étendre ce principe à d'autres communes. Il demande finalement sur quoi le département se base pour la compensation des places de parking à Lancy, étant donné que Lancy n'est pas dans le périmètre de la Ville de Genève et de celle de Carouge. Il rappelle que le PDC n'est pas favorable à ce principe de compensation.

M<sup>me</sup> Charat affirme que le principe de compensation est appliqué depuis peu d'années et qu'il n'a de ce fait pas engendré de coûts pour les communes. Toutefois, la Ville de Carouge revoit actuellement sa politique de stationnement et se rend compte qu'elle ne pourra pas toujours compenser par ce qui existe déjà. C'est donc une problématique qui va se poser à l'avenir. Pour que le périmètre soit applicable à d'autres communes, il faudrait que le RaLCR, et non pas la loi, soit modifié. Il est possible d'imaginer que cela se fasse à la demande d'une commune et que le département propose une modification. Le périmètre engendre le caractère obligatoire de ce principe de compensation. Cependant, ce dernier a été appliqué à Lancy, car il y a un vrai besoin de stationnement dans cette commune. Le but n'est pas de faire plus de parkings que ce qui est nécessaire mais de maintenir un niveau dans lequel les habitants se retrouvent.

M. Prina indique que la compensation est impérative dans ce qui est défini par l'annexe du règlement. En effet, dans ce périmètre, les besoins en stationnement sont connus et identifiés. En dehors de ce périmètre, le règlement a prévu qu'il fallait avoir une attitude pragmatique. Il faut donc analyser le stationnement au plus près des besoins des usagers et tenir compte de l'évolution de la demande. Sur cette base, il faut définir une politique de stationnement et ce travail a été fait à Lancy. Cela a permis de conclure qu'il y avait non seulement un besoin de compenser les places de stationnement mais également des besoins supplémentaires en stationnement. C'est ainsi qu'il a été prévu d'aller au-delà de ce qui est compensé. Au-delà du périmètre, il faut avoir une attitude très pragmatique et développer une politique de stationnement au plus près des besoins actuels et futurs.

Le député (PDC) préfère une démarche pragmatique et de négociation avec les communes. Il demande qui devra assumer les coûts qui seront engendrés par ce principe.

M<sup>me</sup> Charat rappelle l'exemple du parking des Gazomètres. Ce dernier a été fait en raison du principe de compensation et il a été financé par la

Fondation des parkings donc par le canton. Si des projets d'aménagement sont portés par des communes et suppriment des places stationnement, la compensation doit être financée par la commune.

M. Favre ajoute que Carouge n'a plus de places de stationnement en voirie pour compenser et doit ainsi compenser en ouvrage.

Un député (Ve) demande ce qui est prévu sur la compensation prise en charge par la Fondation des parkings.

M. Prina explique que rien ne prévoit dans la loi que la Fondation des parkings doit compenser et ainsi construire des parkings. La Fondation des parkings a pour mission de construire des places de stationnement pour les habitants et de rentrer dans ses frais. Il s'agit de trouver un subtil mélange entre les coûts de construction et d'exploitation et la construction de nouveaux parkings destinés aux visiteurs. Il n'y a pas de lien direct entre la LaLCR et la mission de la Fondation des parkings. Toutefois, la Fondation des parkings est le bras de la politique de stationnement du canton et peut ainsi être missionnée pour développer de nouveaux ouvrages.

M. Favre ajoute que le parking Clé-de-Rive, qui est de la compensation en sens inverse, est financé par des privés.

Un député (PDC) demande pourquoi le parking des Gazomètres est financé par le canton et non pas par la Ville de Genève.

M. Favre indique que ce parking a été financé suite à des accords pour la levée des oppositions en lien avec le tram.

M. Prina rappelle que la situation était différente pour les Palettes. La commune avait déjà un projet de réalisation d'un parking. La loi sur la compensation implique qu'en construisant un nouveau parking, il faut compenser d'autant le nombre de places en surface. Il y avait donc une certaine logique à s'appuyer sur le projet municipal qui aurait dû entraîner la suppression de 190 places.

M<sup>me</sup> Charat précise que la loi impose non seulement la compensation des places supprimées en surface par des projets d'aménagement, mais qu'elle impose également la compensation des places de stationnement construites dans un ouvrage par la suppression de place de stationnements en surface. Ce sont les deux volets de la loi.

M. Favre rappelle qu'un protocole d'accords a été signé avec Lancy pour l'ensemble des projets.

M. Prina rappelle que la notion de compensation était beaucoup plus floue au tout début. Un chapitre supplémentaire a de ce fait été introduit dans le RaLCR. Dans ce chapitre, il était prévu que les parkings qui pouvaient être

utilisés pour la compensation ne devaient pas être utilisés à plus de 80% en moyenne par année. Une majorité de la commission a estimé que ce critère était trop large et qu'il fallait le restreindre. C'est la raison pour laquelle il y a eu l'ajout de ce critère des 20 jours.

Parkgest affirme qu'en appliquant ces règles, il y a une sous-utilisation des places de stationnement. S'il était possible d'utiliser différemment le principe de compensation, l'utilisation des parkings serait bien meilleure, car ils ne sont de loin pas tout le temps pleins. M<sup>me</sup> Charat ajoute que seul le parking des Arcades n'atteint pas 80% d'occupation plus de 20 jours par année. Les parkings du Mont-Blanc, de Villereuse et du Kempinski sont pleins plus de 20 jours par année.

Un député (Ve) demande si le département serait favorable à une modification de ce critère.

M. Favre indique que le département ne s'est pas prononcé là-dessus. Le principe de compensation actuel est rigide et son application est compliquée. C'est un rempart à une volonté de faire de l'anti-voiture. Il y a quelques années, beaucoup de places ont été supprimées à la rue de Lausanne dans le but d'enlever toutes les voitures ventouses à la rue de Lausanne. Il y a toujours de telles voitures à l'heure actuelle, mais c'est une question de contrôles de police. Ils ont estimé que ces places n'avaient rien à faire là. Toutefois, en admettant que le principe soit « cantonalisé », il aurait fallu compenser ces places alors qu'elles n'étaient pas forcément utiles. Ainsi, si le principe de compensation était « cantonalisé », ces places de stationnement seraient toujours là. La LMCE prévoit un assouplissement de ce principe, pour le U lacustre par exemple, et cela concerne 2000 places ad aeternam qu'il faudra enlever avec parcimonie.

Un député (UDC) remarque qu'une place de stationnement en ouvrage coûte entre 50 000 F et 60 000 F par place de stationnement. Il estime que pour obtenir un rendement de 5%, il faudrait qu'une place de stationnement coûte 8 F par jour ou entre 200 F et 220 F par mois. Il demande au département ce qu'ils pensent de cela.

M. Favre affirme que le calcul est plus complexe que cela. Pour rentabiliser des places de stationnement à 70 000 F, cela prend beaucoup de temps. Le problème est le suivant. Des places avec horodateurs ou à disque sont compensées par des places à 220 F par mois. Or, le public concerné n'est pas du tout le même selon les places de parking proposées. Si ce n'était pas le cas, il n'y aurait pas de problème pour trouver des places de parking à Genève.



Une députée (PLR) demande, dans le cas où le principe de compensation serait étendu à l'ensemble du canton, si la construction d'un P+R entraînerait la suppression de place.

M<sup>me</sup> Charat dit que les P+R sont exclus de ce principe-là. En plus, ces derniers sont de plus en plus loin du centre-ville.

M<sup>me</sup> Charat complète que la compensation par des parkings privés est possible. Il faut toutefois recueillir l'avis du propriétaire. Ainsi, si le propriétaire ne veut pas utiliser son parking pour compenser, ce n'est pas possible de le faire.

### **Suite des travaux – séance du 10 octobre 2017**

M. Thierry d'Authéville dirige le groupe Parkgest. Cette société possède notamment le parking du Mont-Blanc et le parking de Villereuse. Le groupe est représenté par une holding. Il informe les députés qu'il est également président de Socopark, qui deviendra l'APARG, et qu'il siège au GTE. Concernant la loi sur la compensation, deux éléments ne font pas beaucoup de sens selon lui. Le premier est la zone couverte par la compensation. Cette dernière est trop grande. Cela ne fait pas de sens d'avoir des personnes qui se parquent à 750 mètres. Deuxièmement, la loi a évolué avec le principe des 80%. En 2015, il y avait 280 places en compensation au parking du Mont-Blanc. Avec la nouvelle loi, il n'y en a aucune. La loi est donc trop extrême. Son objectif, en tant que gestionnaire de parkings, est de remplir les parkings. Il a donc intérêt à ce que la compensation se déroule correctement. Le principe des 80% peut faire sens pour un petit parking, mais ce n'est pas le cas pour les grands parkings comme celui du Mont-Blanc. Il discute régulièrement avec les communes et il peut affirmer qu'il est nécessaire de trouver des moyens pour pousser les gens à se garer dans des parkings. A propos des parkings privés, mettre des voitures dans de tels parkings est un petit défi en raison des questions de sécurité. Il y a différents systèmes à mettre en place pour équiper le parking et, en plus de cela, les habitants utilisent souvent leurs places de parking pour stocker du matériel. Il faut donc bien avoir ces aspects de sécurité à l'esprit.

M. d'Authéville rappelle que la Fondation des parkings gère 70% des parkings à Genève. Il représente donc le seul groupe privé qui gère des parkings avec l'Etat. Compenser avec des parkings privés est possible, mais ce n'est pas simple. En effet, le gestionnaire peut imposer des règles de sécurité. En plus de cela, il faut équiper le parking avec des systèmes de sécurité (sprinkler) ainsi que des équipements techniques (péages, comptage, téléphone, gestion du parking à distance).

Il ajoute qu'il était possible de compenser avant, alors que ce n'est plus le cas. En tant que gestionnaire de parkings, il affirme simplement qu'il peut volontiers accueillir des voitures se parquant en surface afin de les parquer en ouvrage. Toutefois, des éléments doivent être plus pragmatiques. A titre d'exemple, la zone de chalandise est trop grande.

M. d'Authéville explique qu'il faut regarder cela par zone. L'offre du parking de Villereuse est très stable, car il y a très peu d'offres de places de stationnement en surface autour du parking. Il estime qu'il est aisément possible de compenser dans le quartier des Pâquis. Par exemple, le parking à la rue de Lausanne qui est situé dans le bâtiment du Credit Suisse est peu rempli. Il est ainsi facile de compenser avec ce dernier. Le parking du Mont-Blanc est moins plein qu'avant en raison du transfert modal avec les deux-roues motorisés ainsi que de la diminution du nombre de personnes se rendant au centre-ville. Il explique en outre qu'il a toujours affirmé qu'il était possible d'enlever toutes les places sur le quai Général-Guisan et sur la rue du Rhône sans que cela ne change quoi que ce soit. Toutefois, il faut gérer la problématique des places de livraison car le centre-ville doit impérativement vivre.

Un député (S) relève qu'il y a de plus en plus de deux-roues motorisés. Il demande s'il ne faudrait pas de ce fait transformer les places de stationnement pour les voitures en quatre places de stationnement pour les deux-roues motorisés.

M. d'Authéville indique que le parking du Mont-Blanc a vu son offre évoluer. Ils ont désormais des places en alimentation électrique ou encore des places de stationnement uniquement pour les femmes. Toutefois, ce parking a été construit en 1972. Or, la structure des parkings pour les deux-roues est différente des parkings pour voitures. En effet, quand un deux-roues descend dans un parking, il n'est pas détecté par les boucles au sol. Ainsi, seules les grosses motos sont acceptées dans le parking du Mont-Blanc. Le deuxième problème des deux-roues motorisés est que ces derniers sont indisciplinés. En plus de tout cela, il y a un problème financier. Le prix accepté pour un deux-roues motorisé est de 44 F par mois, ce qui est différent de ceux pratiqués pour les voitures. En conclusion, pour permettre l'utilisation du parking du Mont-Blanc par les deux-roues motorisés, il faudra changer certains systèmes et leur trouver un emplacement précis dans le parking, sinon ce sera le bazar.

Le député (S) demande si l'avenir d'un parking se trouve au centre-ville ou ailleurs. Il demande également si le parking Clé-de-Rive va répondre à une demande.

M. d'Authéville pense que le business case d'un parking entre 2005 et maintenant a changé en raison de la diminution de fréquentation. Le parking Clé-de-Rive a pour avantage d'offrir un étage pour les deux-roues motorisés. Il faudra toutefois que les personnes circulant avec un tel moyen de transport acceptent de descendre dans un parking pour se garer. Ce n'est pour l'instant pas gagné d'avance. Il n'est pas sûr que ce parking sera plein. Cela dépendra toutefois de comment sera traité le centre-ville. Il demeure toutefois certain qu'il y a des endroits dans lesquels il faut placer des voitures. En regardant les Smart City, il n'y a plus de places de stationnement en surface. Il ne croit néanmoins pas que l'on arrivera à un schéma dans lequel il n'y a plus de voitures en ville et que tout devient piéton.

Une députée (PLR) relève qu'un des problèmes importants du stationnement est le prix, car les habitants ne sont pas prêts à payer un prix beaucoup plus cher pour se garer en sous-sol.

M. d'Authéville indique qu'un abonnement aux Pâquis doit coûter entre 250 F et 300 F par mois. Or, un habitant paie 200 F par an pour se garer en surface, sans compter le prix des amendes lorsqu'il ne trouve pas de place. Il faut toutefois prendre en compte le coût d'investissement pour la construction des parkings.

La députée (PLR) demande si c'est à la collectivité d'assumer ce coût supplémentaire.

M. d'Authéville répond négativement. Il ne pense pas que la collectivité doit tout compenser. Il y a des avantages à vivre en ville mais également des inconvénients, par exemple lorsque l'on veut avoir un véhicule.

Un député (PDC) demande s'il est préférable que les communes aient une stratégie de stationnement. Il demande également comment il voit la stratégie de stationnement pour les communes suburbaines.

M. d'Authéville estime qu'il faut être strict en surface si on veut pousser les gens à se parquer dans un parking sous-terrain. A Vandœuvre et Meinier, il y a un gros parking, ce qui résout tous les problèmes. Or, à Lancy, la situation est beaucoup plus compliquée, car il n'y a pas une telle offre à disposition. Ainsi, le problème du coût se pose dans ce dernier cas. La loi sur la compensation doit être améliorée afin d'être plus pragmatique et de, par exemple, mener un raisonnement par quartier. L'évolution du marché entre 2011 et 2017 a beaucoup changé. Il faut remettre cela à jour.

Le député (PDC) demande si c'est une contrainte supplémentaire pour une commune suburbaine d'étendre ce principe de compensation.

M. d'Authéville confirme que c'est tout d'abord une contrainte financière. C'est aux députés de décider s'ils veulent aller aussi loin. Cela peut

concerner des investissements considérables relativement à la taille de la commune. Il rappelle qu'il connaît bien la situation du centre-ville, mais qu'il connaît moins bien la situation des communes suburbaines. Il ajoute que les parkings du Mont-Blanc et de Villereuse offrent un service avec les TPG : 1h30 de transport gratuit en se parquant dans un de ces deux parkings. Aujourd'hui, les TPG vont retirer cette offre en raison de leur situation financière. Ils ont monté un système pour faciliter la mobilité douce. Maintenant, ce dernier est supprimé.

Un député (Ve) demande si l'augmentation du prix du macaron serait une bonne mesure.

M. d'Autheville est pour l'augmentation du macaron. Mathématiquement, il est possible de compenser, mais les gens n'iront pas dans les parkings à cause des différences de prix.

Un député (MCG) retient qu'il trouve l'al. 4 de l'art. 7B aberrant.

M. d'Autheville trouve que le rayon est trop large. Sur certains aspects, la loi compense trop largement alors que, sur d'autres, c'est le contraire. Il conclut que la compensation devrait être plus courte pour la zone de chalandise. En revanche, le principe des 20 jours pour les 80% de remplissage est adéquat pour un petit parking mais pas pour de grands parkings. Il souligne également que le parking du Kempinski est plein tous les soirs en raison du Théâtre du Léman. Mais cela ne concerne que le soir. Il faut donc mener un raisonnement par quartier.

### **Suite des travaux – séance du 31 octobre 2017**

M. Thierry Barbier-Mueller présente l'Association des promoteurs-constructeurs genevois (APCG). Les parkings souterrains coûtent cher et leur coût ne peut en principe pas être rentabilisé par la location ou la vente à leurs bénéficiaires ou utilisateurs. Par conséquent, dans un immeuble avec parking souterrain, les logements subventionnent les parkings. Il s'agit d'un subventionnement indirect caché qui entraîne un renchérissement du prix des logements construits au-dessus du parking souterrain, en fonction du nombre de places de parc. Il convient de respecter une certaine proportionnalité et d'exiger un certain nombre de places de parc. Cela engendre des coûts que quelqu'un doit supporter.

Par ailleurs, il semble que le projet de loi qui vise à étendre à l'ensemble du canton un principe aujourd'hui restreint à des zones très denses ne tient pas compte de la structure, ni du contexte géographique d'un quartier, ni de l'offre à l'usage privé en matière de stationnement dans le quartier. Il s'agit d'une contradiction interne, puisque l'al. 2 propose un principe de

compensation dans tout le territoire du canton sans prise en compte de l'offre existante dans le domaine privé (prévu à l'al. 1). Un autre problème se pose, celui du taux de vacance des places de stationnement en périphérie, qui peut être très important. Exemples : chemin de la Tourelle au Petit-Saconnex, 11 places vacantes sur 30 (36%) avec une durée moyenne de vacance de 48 mois ; rue Denis-de-Rougemont aux Nations pour les nouvelles constructions, 15 places vacantes sur 30 (50%) avec une durée moyenne de vacance de 6 mois ; promenade de l'Europe aux Charmilles, 10 places vacantes sur 70 (14%) avec une durée moyenne de vacance de 24 mois ; chemin des Poteaux au Petit-Lancy, 11 places vacantes sur 35 (31%). D'autres exemples au niveau du canton : Avully, 25% de parkings vacants avec une durée moyenne de vacance de 6 mois ; Versoix, 10% de parkings vacants avec une durée moyenne de vacance de 7 mois. Enfin, d'autres modes de déplacement se développent actuellement : notamment, les services d'autopartage, la mobilité douce, les vélos électriques et les transports publics. Les difficultés sont croissantes. Le nombre de places vacantes à tendance à augmenter. Les règlements relatifs aux places de stationnement sur fonds privés qui fixent des ratios minimums sont désuets.

M. Angelozzi ajoute deux éléments. Premier élément : ce ne sont pas seulement les personnes de passage qui vont dans les commerces qui utilisent les places sur voirie, mais aussi les riverains qui peuvent être tentés d'utiliser finalement à l'année des places sur voirie comme places de stationnement alors même qu'au sein des propres immeubles avoisinants, il y a des stationnements qui sont vides. Deuxième élément : si finalement on ne trouve pas de solution de compensation, les projets de construction seront-ils retardés ? Cela aurait des incidences sur les finances des communes. Ce sont les raisons pour lesquelles l'APCG s'oppose à ce projet de loi. La loi actuelle permet une certaine flexibilité. Le projet de loi risque d'entraîner des décisions à l'aveuglette et le Conseil d'Etat pourrait appliquer une pratique de compensation.

Un député (MCG) souhaiterait savoir si les proportions de places concernent des parkings privés d'immeuble, des places de stationnement marquées au sol, des box ou un autre type de place. Il demande s'il ne s'agirait pas d'une question de prix. Il faut réfléchir sur la typologie des places qu'on offre aux locataires. Comme il a été dit, aujourd'hui la mobilité se fait différemment. Aujourd'hui, on évite de prendre la voiture pour le centre-ville (on prend plutôt un deux-roues motorisé ou les transports publics). Les locataires d'aujourd'hui seraient-ils demandeurs de places de stationnement pour leurs scooters ou leurs motos ?

M. Barbier-Mueller répond par un autre cas pratique vécu personnellement. Il a réalisé plusieurs dizaines de places de motos en sous-sol dans un parking d'une certaine importance qui est face à la place des Volontaires à la rue du Tir. Il n'a reçu aucune demande pour des prix à 50 F par mois. Les cyclistes, motocyclistes, etc. privilégient la liberté et la flexibilité. Ils ne veulent pas attendre qu'une barrière s'ouvre, ni descendre en sous-sol en remontant par un ascenseur, etc. Dans les faits, cela ne fonctionne pas. Enterrer les voitures représente un gain de qualité de vie et d'esthétique qui est absolument énorme. C'est une évidence également pour la sécurité, pour les enfants, pour libérer des espaces en surface et les réserver à l'usage des habitants. Cependant les cyclistes et motocyclistes sont très peu demandeurs de parkings en sous-sol.

En ce qui concerne les parkings voitures, M. Barbier-Mueller explique que les durées de vacances sont de 6 à 24 mois, selon les circonstances. Aucun propriétaire ne se cantonnerait à un loyer de 240 F si ça se louait pour 180 F. Pour un promoteur ou régisseur, mieux vaut un parking plein avec une baisse de loyer qu'un parking vide. Un parking vide pose d'autres problèmes : parking sauvage (voitures qui se mettent n'importe où ou qui restent des semaines et des mois), donc frais de surveillance. Dès que plusieurs places de parking sont vacantes dans un parking souterrain, c'est l'hémorragie qui commence. Les locataires doivent payer les places vacantes, donc ils vont se garer discrètement sur une place qui n'est pas louée, en rentrant le soir ils repèrent les places vides. Donc les régies et les propriétaires ont un intérêt énorme à ce qu'il n'y ait pas de places vacantes. Les habitants les repèrent et résilient leur bail pour leur place de parking et squattent gratuitement.

Le député (MCG) demande quel type de collaboration l'APCG a dans le cadre de la compensation des places de parking et s'il serait éventuellement envisageable de mettre une partie des places de parking à disposition du public. Y a-t-il aujourd'hui réellement des places mises à disposition par les propriétaires privés ou une collaboration avec la ville ou des communes ?

M. Angelozzi répond qu'il pourrait y avoir ouverture au public ou transformation en places bleues. Il s'agit de cas par cas uniquement. Deux types de cas sont connus : 1) collaborer avec une surface commerciale (supermarché) qui aurait besoin d'un parking et 2) au niveau du département, il y avait eu à l'époque avec l'USPI une approche de discussion en vue d'une éventuelle collaboration avec un portail immobilier du nom d'immobilier.ch (recensement des places de stationnement privées qui sont mises sur le portail et communication).

Sur ce point, M<sup>me</sup> Charat explique que le département était en contact avec l'USPI. Il y a eu préaccord. Il pouvait « récupérer » uniquement les données de volume de places vacantes, à savoir le nom du propriétaire précis d'une place simplement. Le volume de places vacantes dans un quartier aurait pu être mis à disposition dans le cadre des projets de compensation. Cependant, l'interlocuteur à l'USPI a changé et le projet est tombé à l'eau. Il faudrait le relancer parce que c'était une piste extrêmement souhaitable et utile. Il aurait aussi fallu un accord plus qu'oral pour pouvoir remettre des données. Le projet est toujours très séduisant pour le département. Il faudrait reprendre contact avec l'USPI Suisse.

M. Angelozzi suggère de passer par l'USPI Genève pour aller plus vite.

M<sup>me</sup> Charat réitère qu'il devrait être possible de relancer le dossier. Etant donné que le règlement permet de faire appel à des places privées, cela permettrait à l'APCG de réduire les taux de vacance. Il faudrait aussi régler encore la question de l'ouverture de ces places, par exemple, des places bleues avec possibilité de prendre des abonnements avec badges pour les habitants du quartier mais non de l'immeuble. Il est plus compliqué de supprimer des places blanches parce que le parking doit disposer d'une barrière tout public.

Un député (Ve) demande si une augmentation du prix du macaron constituerait en partie une solution, étant donné que les parkings privés ont une forte concurrence avec le domaine public.

Pour M. Barbier-Mueller, ce serait vraisemblablement une solution.

M. Angelozzi et M. Barbier-Mueller demandent à combien est fixé le prix limité.

M<sup>me</sup> Charat précise que le prix est à 200 F. Il est possible de monter jusqu'à 240 F, mais la hausse est liée au coût de la vie. M. Barbier-Mueller confirme que ce serait une piste de solution.

Le député (Ve) répète que le problème soulevé par l'APCG est celui de l'application du projet de loi dans certaines communes. Peut-être la flexibilité serait-elle plus grande par rapport à l'application de la compensation et faciliterait la vie à l'APCG.

M. Barbier-Mueller répond qu'il n'est pas si facile de trouver des places de parking, même en ville de Genève. Il en est franchement le premier surpris. Il est très compliqué voire impossible de construire un parking au centre-ville. A l'époque, c'était déjà un combat et construire un parking ne résout pas forcément les problèmes.

M<sup>me</sup> Charat précise que la contrainte « 80%, 20 jours » pèse sur les parkings publics. Il n'est pas possible d'utiliser une manne de parkings publics. En revanche, pour les parkings privés c'est le propriétaire qui donne son accord ou non. Lorsque le règlement avait été élaboré, il allait de soi que la flexibilité était plus grande pour mettre des règles sur les parkings publics que sur les places privées, gérées par des propriétaires privés. Donc, la contrainte ne pèse pas sur le privé. Il serait envisageable de compenser un nombre de places lambda si le propriétaire est d'accord, à ses conditions.

Un député (PDC) souhaite revenir sur le projet de loi, soit sur l'extension du principe de compensation à tout le canton. Il donne l'exemple de l'arrivée du prolongement du tram 15 en direction de Plan-les-Ouates et sur le chemin des Palettes, qui va provoquer la suppression de 140 places de parking en zone bleue. Les immeubles des Palettes qui ont été construits dans les années 1960 n'ont pas de parking souterrain actuellement. En outre, on assiste actuellement à une surélévation de certains immeubles, ce qui provoque une réaction de certains habitants en vue du projet de loi par rapport à la suppression de 140 places. Si le projet de loi est appliqué, il y a des contraintes, à savoir de remplacer ces 140 places de parking. On avait imaginé construire un parking entre les propriétaires des immeubles, la commune de Lancy, l'Etat de Genève et la Fondation des parkings. Le projet de loi entraînerait une obligation de compenser ces 140 places alors qu'il y a déjà des places vacantes dans certains immeubles locatifs aujourd'hui. Il aimerait savoir à combien M<sup>me</sup> Charat estime le coût d'une place de parking. On parle de 40 000 F à 50 000 F. Le projet de loi n'en parle pas du tout. Pour le surplus, les mentalités évoluent à Genève. Les gens prennent plus facilement les transports publics ou utilisent la mobilité douce. Il demande dès lors s'il est encore d'actualité d'imposer une mesure de compensation des places de parking aux collectivités.

M. Mader répond que la fourchette de coût mentionnée est tout à fait réaliste. Aujourd'hui les coûts de réalisation des parkings sont péjorés notamment par les coûts d'infrastructure en sous-sol, les difficultés à trouver des endroits où stocker des matériaux, les coûts induits par certaines dispositions et le transport des matériaux. Il n'est pas toujours évident d'être précis, mais l'ordre de grandeur indiqué est tout à fait pertinent et tend à augmenter. Cela dépend par ailleurs de la qualité des sols, des pollutions dans certaines zones, etc.

M. Mader ajoute que dans les nouveaux PLQ, les ratios de 0-1 place sont utopiques, des ratios de 0,7-0,8 étant déjà compliqués à réaliser. Du point de vue financier, il n'y a aucune flexibilité : ces éléments sont mis dans



l'exploitation. L'office du logement a tendance à vouloir charger ces parkings pour décharger les loyers des logements, mais cela pose problème.

M. Barbier-Mueller ajoute que, parmi les institutionnels genevois et publics, certains auront des difficultés financières et seront aussi confrontés à devoir lancer des projets de construction d'immeubles avec la perspective de ne pas atteindre le rendement annoncé au plan financier.

Une députée (PLR) aimerait revenir sur la compensation des parkings privés. Quel serait le coût d'une mise à disposition au public de places privées dans des parkings privés ? Y aurait-il des propriétaires intéressés à transformer leur parking ?

M. Mader ne peut pas donner de fourchette, mais mentionne un cas récent au centre-ville. La borne pour l'accès pose notamment problème, soit 130 000 F d'investissement. Si cela se rajoute aux 40 000 F ou 50 000 F, l'impact est considérable.

Un député (S) demande si le prix d'une place diminue proportionnellement avec l'augmentation du nombre de places au sein d'un parking.

M. Mader répond par la négative. C'est l'inverse : plus le parking est important, plus les probabilités de devoir excaver, de tomber sur des terrains sensibles, de rencontrer des problèmes d'eau, etc. augmentent.

Le député (S) sollicite un ordre d'idée. Par exemple, sur la base du projet de loi étendu à tout le canton, si la suppression de 20 places en surface à Confignon devait être compensée par un parking en ouvrage, cela coûterait environ 20 fois 50 000 F à 60 000 F. M. Mader confirme. M. Barbier-Mueller précise que s'il s'agit d'un projet moyen ou petit, cela implique un niveau de sous-sol en plus, donc des coûts supplémentaires.

Un député (UDC) relate que les automobilistes se plaignent souvent, surtout dans des quartiers de la ville (il n'y a pas assez des zones bleues, etc.). Par ailleurs, certains véhicules pendulaires viennent uniquement pour la journée. Enfin, les collectivités doivent construire à prix d'or des parkings publics. Il demande, d'une part, s'il y a une disparité entre les prix des places publiques et privées et, d'autre part, comment les parkings privés pourraient être rendus plus attractifs.

M. Barbier-Mueller ne partage pas cette opinion. Le problème n'est pas l'attractivité des parkings, le premier critère étant le prix.

Un député (PLR) pose deux questions. Premièrement, il aimerait savoir à quelle hauteur (pourcentage) les appartements subventionnent les parkings. Secondement, il souhaite savoir si une limitation du périmètre aux villes de

plus de 10 000 habitants (au lieu de tout le canton) modifierait le raisonnement de l'APCG concernant le projet de loi.

M. Barbier-Mueller répond que cela reviendrait à passer d'un grand mal à un moindre mal.

M. Mader précise que cela devient du cas par cas. Il cite un exemple au centre-ville : le coût réel de la place était de l'ordre 70 000 F à 80 000 F et, comme l'immeuble était sous contrôle de l'Etat, ce dernier était assez flexible sur la répercussion de ce prix dans le prix de vente des PPE, mais il l'a été moins pour des immeubles locatifs HM subventionnés (plafond du prix de location).

Le député (PLR) demande si un *modus vivendi* pourrait avoir un effet sur la baisse des loyers et sur le prix des PPE, en utilisant des parkings vides, ce qui se répercute sur les loyers.

M. Mader répond par l'affirmative. M. Barbier-Mueller précise que cela dépend aussi du nombre de places.

M. Favre revient à la question sur le PL 11342 à propos de la LaLCR et des modifications de l'art. 7B, « Gestion de la compensation » :

Le PL 11342 modifie l'al. 2 et l'al. 3 de ce PL. L'al. 2 et l'al. 3 ont été modifiés relativement récemment. Si le PL considère que l'al. 2 et l'al. 3 ont de nouvelles teneurs (l'al. 2 devient simplement « est appliqué de manière impérative dans le canton de Genève » et l'al. 3 « le Conseil d'Etat détermine l'offre de référence de stationnement à l'usage public et l'adapte à l'évolution démographique du canton »), il écrase l'al. 2 existant selon lequel on peut compenser jusqu'à 0,5% des places de parc dans des parkings existants et que le taux d'occupation maximal est de 80%. C'est l'al. 3 justement qui prévoit des dérogations en application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. D'un point de vue légistique et technique, on ne pourrait pas le considérer comme étant al. 2 et 3 nouvelle teneur, sinon on perd des éléments qui existent dans la gestion de compensation déjà votée il y a quelque temps. Une dérogation est prévue dans une autre loi. Il n'y a pas de raison que celle-ci disparaisse. Dans l'esprit de ce PL, il s'agit de cantonaliser le principe de compensation. Or, la dérogation ne s'applique qu'aux zones denses, qui sont déjà réglées dans le cadre de la loi actuelle, donc la dérogation n'a pas de raison d'être. La dérogation ne s'étendra pas à tout le canton. Elle va continuer à s'étendre sur les zones denses. Il faut se poser la question suivante : si le législateur avait su que le principe de compensation s'appliquerait à tout le canton, aurait-il dû prévoir une dérogation ailleurs que dans les zones denses ?

Ne pas étendre la dérogation équivaldrait à une inégalité de traitement : si on a considéré la zone 2 du centre pour créer une dérogation, c'est parce que c'était la seule zone où il y avait des compensations. Or, des zones 2, il y en a à Vernier, Meyrin et dans tous les centres-villes des autres communes de Genève. Pour cantonaliser le principe de compensation, il faudrait aussi cantonaliser le principe de dérogation (le principe de la zone 2 appliqué dans la compensation dans le cadre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée).

M<sup>me</sup> Charat mentionne qu'il faudrait refaire la référence en comptabilisant le nombre de places dans les poches, qui aujourd'hui ne sont pas comptabilisées. Il faudrait regarder dans les centres urbains : le chiffre de 1200 places en zone 2 augmenterait. Cela voudrait également dire qu'il y aurait moyen de déroger à la compensation également dans des poches un peu éclatées en zone 2. Il y a superposition des zones denses et des zones 1 et 2 au sens de la LMCE.

Le président met au vote l'entrée en matière du PL 11342.

**Le président met aux voix l'entrée en matière du projet de loi 11342 :**

Pour : 5 (2 UDC, 3 MCG)

Contre : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)

Abstention : –

L'entrée en matière du projet de loi 11342 est refusée.

*Catégorie préavisée : II (30 minutes)*

## **Conclusion**

Ce projet de loi aurait pour conséquence d'étendre le principe de compensation des places de parking à tout le canton de Genève et ainsi de rigidifier tout le système. Cela impliquerait de forcer toutes les communes ou les propriétaires à compenser les places supprimées. Or, une place coûtant entre 30 000 F et 70 000 F selon l'ouvrage, les conséquences financières seraient énormes et totalement disproportionnées.

A la lumière de ces éléments portés à la connaissance de la commission, la majorité de la commission des transports vous encourage à refuser ce projet de loi.

## **Projet de loi (11342-B)**

**modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)** *(Pour une extension du principe de compensation à l'ensemble du canton)*

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

### **Art. 1      Modification**

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 15 février 1989, est modifiée comme suit :

#### **Art. 7B, al. 2 et 3 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans le canton de Genève.

<sup>3</sup> Le Conseil d'Etat détermine l'offre de référence de stationnement à usage public et l'adapte en fonction de l'évolution démographique du canton.

### **Art. 2      Entrée en vigueur**

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

# LA COMPENSATION DES PLACES DE STATIONNEMENT SUPPRIMÉES

COMMISSION DES TRANSPORTS  
26 SEPTEMBRE 2017



## SOMMAIRE

- I. RAPPEL DU CONTEXTE
- II. LA LALCR ET PRINCIPE DE COMPENSATION
- III. TRADUCTION DANS LE RALCR
- IV QUELQUES DONNÉES
- IV. LE PL 11342-A
- V. CONCLUSION

## CONTEXTE

**Introduction du principe de compensation (sur le modèle zurichois) dans le cadre du plan directeur du stationnement :**

**Volonté de récupérer des espaces publics urbains pour l'amélioration de la qualité des centres urbains en libérant une partie des voies publiques du stationnement et de réaliser simultanément par les communes des aménagements d'espaces publics.**

Pour ce faire, le principe de compensation est mis en place sous deux formes :

- lors de la création de parkings à usage public en ouvrage, cette récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie.
- Lors de projets urbains supprimant des places sur voie publique (par exemple, lignes de tramway, etc.), les places supprimées font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

# LOI D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (LALCR)

DEUX MODIFICATIONS SUCCESSIVES LE 22 MARS  
2012 ET LE 23 MARS 2016



## LALCR

### • **Modification de la LaLCR le 22 mars 2012**

#### **Art. 7B<sup>(21)</sup> Gestion de la compensation**

(...) <sup>1</sup> 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.



## LALCR

### • **Modification de la LaLCR le 22 mars 2012**

<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.



## LALCR

- **Nouvelle modification de la LaLCR le 23 mars 2016**  
**Art 7B Gestion de la compensation alinéa 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut s'assurer que :

a) le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 0,5% de l'offre de référence par année. L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011. Le nombre de places est précisé dans le règlement;

b) le taux d'occupation maximal de 80% n'est pas dépassé plus de 20 jours par année.<sup>(30)</sup>



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transport

# RÈGLEMENT D'EXECUTION DE LA LOI D'APPLICATION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (RALCR)

MODIFIÉ LE 19 JUIN 2013 ET LE 22 FÉVRIER 2017





# RALCR ET "COMPENSATION"

19 juin 2013 :

**Modification du RaLCR avec l'ajout d'un nouveau chapitre IIB "Gestion de la compensation" :**

- Un périmètre
- 4 modalités de compensation
- La fixation d'une offre de référence (2011)
- Un encadrement des conditions d'utilisation des parkings publics existants



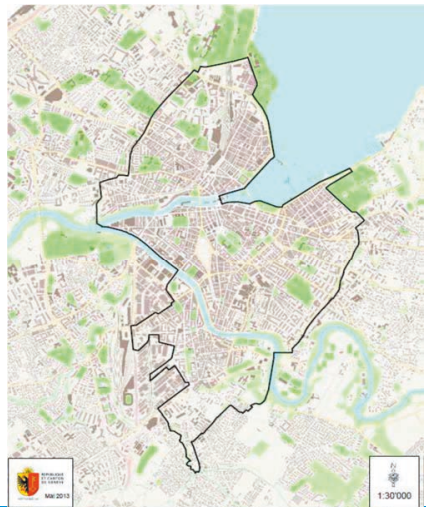
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

# RALCR ET "COMPENSATION"

## ➤ UN PÉRIMÈTRE

**Des contraintes fortes  
en matière de  
stationnement**

**Des enjeux de  
récupération  
d'espace public**



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

## RALCR ET "COMPENSATION"

### ➤ 4 dispositifs possibles

- le marquage de nouvelles places de stationnement sur voirie;
- la création de places en ouvrage;
- la modification, dans un parking privé en ouvrage, de la typologie des places à usage privé en places à usage public, avec accord préalable des propriétaires ;
- la prise en compte de places de stationnement disponibles en surface et dans les parkings existants publics ou privés à usage public ou privé.



## RALCR ET "COMPENSATION"

### ➤ UNE OFFRE DE RÉFÉRENCE

	Ville de Genève	Ville de Carouge	Total
Places zones bleues	15 512	2 165	17 377
Places horodateurs	4 648	264	4 912
Total	20 160	2 429	22 289



## RALCR ET "COMPENSATION"

- **DES CONDITIONS SUR L'USAGE DES PARKINGS PUBLICS**
  - **Un parking est utilisé lorsqu'il présente un taux d'occupation moyen inférieur à 80%**
  - **L'usage de parkings existants ne doit pas dépasser 1% de l'offre de référence (soit 220 places par année)**
  - **Un "carnet du lait" est tenu par la Direction des Transports**



## RALCR ET "COMPENSATION"

**1<sup>er</sup> mars 2017 (adoption)**

Chapitre IIB<sup>(23)</sup> Gestion de la compensation / Art.  
7I<sup>(23)</sup> Equivalence

d) la prise en compte de places de stationnement disponibles dans les parkings existants publics ou privés à usage public selon les modalités prévues à l'article 7B, alinéa 2, de la loi.

Le nombre de places qu'il est possible de compenser par année est égal à 111. Le taux d'occupation maximal de 80% peut être atteint à n'importe quel moment de la journée ou de la nuit. Les décomptes détaillés de fréquentation des parkings à usage public sont fournis par les exploitants.<sup>(32)</sup>



## RALCR ET "COMPENSATION"

**1<sup>er</sup> mars 2017 (adoption) :**

Chapitre IIB<sup>(23)</sup> Gestion de la compensation / Art.

7I<sup>(23)</sup> Equivalence

<sup>7</sup> Les modalités de dérogations au principe de compensation lors d'aménagements améliorant cumulativement la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont régies par l'article 7, alinéas 3, lettre e, et 4, lettre e, de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016. Selon la carte représentant les zones dans le plan d'actions du réseau routier 2015-2018, le nombre de places pour lesquelles il est possible de déroger au principe de compensation s'élève à 460 dans la zone I et à 1 850 dans la zone II réduite au strict périmètre de ses zones denses.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

# QUELQUES DONNÉES

## NOMBRE DE PLACES SUPPRIMÉES ET COMPENSATION

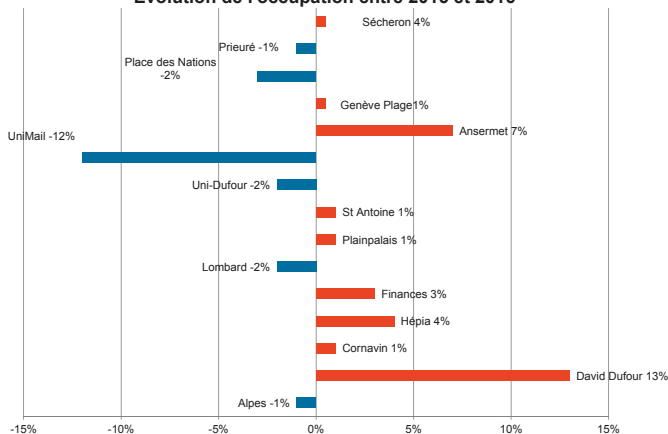
	Total	GE	CA	Bleue	Blanche	Park Public	Park Privé	Voirie	2RM	Park Nouveau	N C
2016	295	247	48	158	137	111	73	69	2	0	40
2015	289	257	32	264	25	175 (max 222)	63	3	5	43	0
2014	161	114	47	149	12	53	100	2	6	0	0
2013	94	94	-	62	32	74	16	4	0	0	0



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

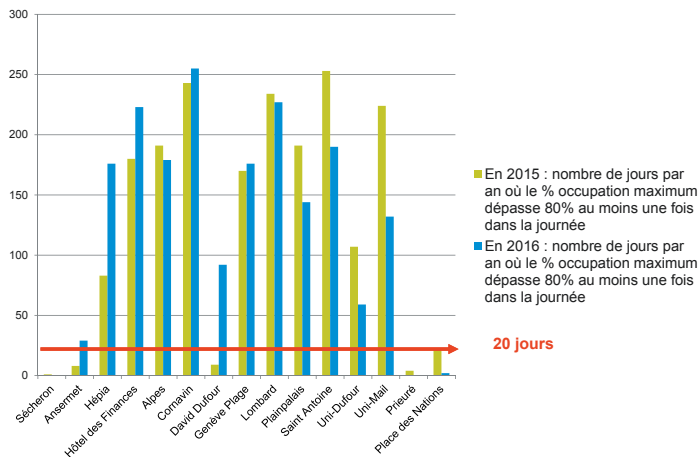
## EVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES PARKINGS

Evolution de l'occupation entre 2015 et 2016



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

## EVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES PARKINGS



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

## EVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES PARKINGS

	Occupation moyenne	Capacité	Nombre de j/an où le % max dépasse 80% au moins une fois dans la journée	% occupation	% disponible	Nb places disponible
Alpes	185	296	179	62%	18%	53
Ansermet	288	573	29	50%	30%	171
Cornavin	454	806	255	56%	24%	193
David Dufour	243	410	92	60%	20%	82
Genève Plage	303	894	176	34%	7%	303
Hépia	121	183	147	66%	14%	25
Finances	143	327	223	43%	37%	140
Lombard	257	726	227	35%	45%	326
<b>Nations</b>	<b>306</b>	<b>1 169</b>	<b>2</b>	<b>26%</b>	<b>54%</b>	<b>631</b>
Plainpalais	377	758	144	49%	31%	235
<b>Prieuré</b>	<b>213</b>	<b>567</b>	<b>0</b>	<b>37%</b>	<b>42%</b>	<b>238</b>
Saint Antoine	290	446	190	65%	15%	67
<b>Sécheron</b>	<b>6</b>	<b>230</b>	<b>0</b>	<b>3%</b>	<b>77%</b>	<b>170</b>
Uni-Dufour	55	186	59	30%	50%	93
Uni-Mail	61	169	132	36%	44%	74



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction Générale des Transports

# LE PL 11342



## LE PL 11342-A

**Projet de loi (11342)  
modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur  
la circulation  
routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour une extension du principe de  
compensation à l'ensemble du canton)**

### **Art. 1 Modification**

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 15 février 1989, est modifiée comme suit :

#### **Art. 7B, al. 2 et 3 (nouvelle teneur)**

2 Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans le canton de Genève.

3 Le Conseil d'Etat détermine l'offre de référence de stationnement à usage public et l'adapte en fonction de l'évolution démographique du canton.

#### **Art. 2 Entrée en vigueur**

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



## LES AMENDEMENTS PROPOSÉS AU PL 11342-A

### Art. 7B, al. 2 et 3 (nouvelle teneur)

2 Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les communes à partir de 10 000 habitants.

3 Le Conseil d'Etat détermine l'offre de référence de stationnement à usage public et l'adapte en fonction de l'évolution démographique du canton.



## LES COMMUNES DE + DE 10 000 HABITANTS

Genève, 201 164 habitants

Vernier, 35 298 habitants

Lancy, 31 557 habitants

Meyrin, 22 399 habitants

Carouge, 21 741 habitants

Onex, 18 697 habitants

Thônex, 14 140 habitants

Versoix, 13 439 habitants

Le Grand-Saconnex, 12 171 habitants

Chêne-Bougeries, 11 318 habitants

Veyrier, 11 298 habitants

Plan-les-Ouates, 10 374 habitants.

Bernex, 10 098 habitants.





# CONCLUSION



## ARGUMENTAIRE CONTRE CE PL

- Une concentration des problèmes de stationnement dans le centre (Genève – Carouge)
- Des contraintes nouvelles pour les communes : suppression de places en surface dès construction d'un parking en ouvrage, frein à des projets d'aménagement si absence de solution de compensation...+ La nécessité d'engager des moyens humains importants pour le suivi
- Un RaLCR qui prévoit de toute façon une adaptation du périmètre obligatoire de la compensation en fonction des besoins :

### **Art. 7K<sup>(23)</sup> Zones denses**

Les zones denses sont représentées par le plan figurant en annexe 2. Le Conseil d'Etat adapte son périmètre en fonction de l'évolution du nombre de logements et d'emplois.

## ARGUMENTAIRE CONTRE CE PL

- Des besoins nouveaux en stationnement déjà couverts par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP)
- Dans les communes périphériques une offre de stationnement privée importante (Ex. Meyrin) ne nécessitant pas forcément de maintenir l'offre de stationnement publique
- Pour mémoire un dispositif emprunté à Zurich appliqué uniquement dans le cœur central de la Ville

---

1



*Date de dépôt : 3 janvier 2018*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. André Pfeffer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le PL 22342 vise à étendre le principe de compensation existant, en vigueur depuis mars 2012, à l'ensemble du canton. La compensation en matière de stationnement ne s'applique qu'aux « zones denses du canton », périmètre qui est défini par le Conseil d'Etat. Actuellement, seules la Ville de Genève et la Ville de Carouge sont concernées.

De nombreuses places de stationnement avaient été supprimées à Lancy et à Meyrin sans aucune compensation !

L'exemple à Lancy est éloquent. Le prolongement du tram 15 en direction de Plan-les-Ouates et sur le chemin des Palettes provoquera la suppression d'au moins 140 places de parking en zone bleue. Sans cette suppression, le nombre de parkings est déjà largement insuffisant !

Les immeubles de ce quartier avaient été construits dans les années 1960 et ne possèdent pas de parkings souterrains. En plus, plusieurs surélévations de certains immeubles sont prévues, ce qui pénalisera encore davantage ses habitants !

Le maintien du nombre de parkings a un impact sur la qualité de vie de nos concitoyens et est important pour leur garantir tous les modes de mobilité auxquelles ils ont droit !

Le maintien d'une bonne prestation pour le stationnement est aussi déterminant pour les zones commerciales et artisanales. Sans la pérennité de toutes ces places de parking qui sont estimées pour les villes de Genève et de Carouge à 22 000 unités, les Genevois se rendront encore plus fréquemment en France voisine pour leurs achats, là où les parkings sont à la fois grands et gratuits.

Les opposants de ce PL dénoncent une pseudo-rigidité et d'éventuels coûts élevés en cas de compensation à l'aide d'ouvrages souterrains.

Dans la mesure du possible, il est nécessaire de favoriser les compensations avec des parkings en surface.

D'autre part, il est surtout question de suppression de places de parking dans le cadre de projets d'aménagement. Lors de la réalisation de ce type de travaux, il est obligatoire de prendre en considération les intérêts et la qualité de vie des habitants de proximité.

Toutes les études prévoient une augmentation de trafic, et il faut rappeler que ce PL propose uniquement le maintien du parc de parkings actuel. En principe, il faudrait accroître le nombre de parkings pour satisfaire les besoins en croissance.

Pour ces raisons, les initiants pensent que ce PL est raisonnable et vous demande de l'accepter.