

Date de dépôt : 30 avril 2019

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) **PL 11681-A** **Projet de loi de M^{me} et MM. Florian Gander, Pascal Spuhler, Ronald Zacharias, Daniel Sormanni, Sandra Golay, Henry Rappaz, André Python, Christian Flury, Francisco Valentin modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Zone bleue et macarons : Favorisons les communes genevoises)**
- b) **PL 11776-A** **Projet de loi de M^{me} et MM. Stéphane Florey, Patrick Lussi, Marc Falquet, Danièle Magnin, Christian Flury, Pascal Spuhler, Jean-François Girardet, François Baertschi, Jean-Marie Voumard, Christo Ivanov, Florian Gander, Francisco Valentin, Daniel Sormanni modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour un plafonnement acceptable du prix du macaron en zone bleue)**

Rapport de majorité de M. Antoine Barde (page 1)

Rapport de première minorité de M. André Python sur le PL 11681 (page 45)

Rapport de seconde minorité de M. André Pfeffer sur le PL 11681 (page 46)

Rapport de minorité de M. Bernhard Riedweg sur le PL 11776 (page 48)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Antoine Barde

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les projets de lois 11681 et 11776 ont été examinés par la commission des transports lors de trois séances qui se sont déroulées les 15 et 29 novembre ainsi que le 6 décembre 2016.

Sous la présidence de M. Pierre Vanek, la commission a examiné ces deux projets de lois durant ces trois séances auxquelles ont également assisté M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, M^{me} Chrystelle Charat, chef de projet à la direction générale des transports, M. Matthieu Baradel, chef de projet, M. David Favre, directeur général des transports, M. Alexandre Prina, directeur à la direction de la planification, M. Didier Leibzig, directeur général à la direction générale des véhicules (DGV), et enfin M^{me} Karine Salibian Kolly, secrétaire générale adjointe.

Le procès-verbal a été assuré par M. Vincent Moret. Que tous soient ici remerciés pour leur aide.

Le rapporteur de majorité présente ses plates excuses à ses collègues pour le délai qu'il a mis à rendre son rapport.

Présentation du PL 11681 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Zone bleue et macarons : Favorisons les communes genevoises)

L'auteur MCG du PL explique que l'objectif de ce projet de loi est de reverser jusqu'à 30% du montant du macaron aux communes. Actuellement l'entier de ce montant est versé à la Fondation des parkings. En leur versant une partie du montant, cela leur permettrait par exemple d'engager des agents de stationnement et donc de créer de l'emploi. Cela les motiverait également à créer des zones bleues et à pouvoir les contrôler par la suite. Les voitures-ventouses seront donc obligées de se rendre ailleurs.

Un député UDC demande pourquoi les coûts sont onéreux pour le contrôle des zones bleues.

L'auteur explique que les coûts sont définis par la Fondation des parkings selon un cahier des charges défini avec la commune et que les amendes sont encaissées par la commune. Si l'utilisateur ne paie pas, le montant de base va à la commune et les frais supplémentaires vont au canton.

L'auteur explique que la Fondation des parkings n'a pas les moyens de contrôler toutes les communes en même temps. Si une commune fait un gros développement de zones bleues, un pourcentage leur sera reversé et elles pourront de la sorte avoir des moyens pour faire des contrôles ou mandater la Fondation des parkings pour faire des contrôles.

Il explique également qu'actuellement, le montant des macarons sert en grande partie à financer les P+R. Si rien n'est fait aujourd'hui, ce sera un cercle vicieux.

L'auteur du PL explique que l'objectif principal de son projet serait de pouvoir laisser la possibilité aux communes de gérer les contrôles de stationnement. Une commune qui crée beaucoup de zones bleues recevrait beaucoup d'argent et pourrait ainsi mieux les contrôler. Cette redistribution permettrait aux communes de créer de l'emploi si elles décident de contrôler elles-mêmes leurs places.

Une députée PS demande quelles sont les communes qui font des contrôles elles-mêmes.

L'auteur répond que plusieurs communes utilisent la Fondation des parkings comme la Ville de Genève et Lancy. Cependant, d'autres communes comme Onex ont pris en main cela. Vernier a aussi fait appel à la Fondation des parkings. Il y a 45 communes et actuellement ils n'ont pas les moyens de contrôler partout en même temps.

L'auteur explique encore que le but est de motiver les communes avec une aide substantielle à développer les zones bleues et éventuellement de faire un contrat avec la Fondation des parkings. Il répète que l'objectif est de donner les moyens aux communes de développer leurs zones bleues et de pousser les voitures-ventouses à se rendre dans les P+R. Il pense que tout le monde serait gagnant.

Présentation du PL 11776 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 105) (Pour un plafonnement acceptable du prix du macaron en zone bleue)

L'auteur UDC rappelle que le Conseil d'Etat voulait augmenter le prix du macaron. Suite à cela, une motion a été déposée pour refuser cette augmentation. Le Conseil d'Etat avait répondu qu'il n'entendait de toute façon pas faire autrement. Finalement, le Conseil d'Etat a suspendu son idée

d'augmentation mais ne compte pas y renoncer. C'est la raison d'être de ce projet de loi. Le but est d'éviter que le Conseil d'Etat puisse augmenter le prix du macaron sans l'accord du Grand Conseil.

Il indique encore que le macaron à Bâle coûte environ 800 F, ce qui est au demeurant largement excessif.

Un député UDC affirme que plusieurs locataires à Genève ont une place à disposition dans leur logement mais décident de louer ces places et achètent un macaron. Il demande ce qu'il ferait pour dissuader de cela.

L'auteur reconnaît que c'est une faille du système mais que ce n'est pas l'objet de ce projet de loi. Il estime que peu de gens font cela.

Il rappelle encore que l'on vend un macaron pour 1,8 place. Il estime que ce n'est pas l'objet de ce projet de loi qui est simplement d'éviter que le Conseil d'Etat puisse augmenter le prix du macaron sans l'accord du Grand Conseil.

Il explique que si le Conseil d'Etat veut proposer une augmentation pour adapter le macaron au coût de la vie, il doit demander une modification de la loi. Il n'y a donc pas de possibilité de changement automatique dans ce projet de loi.

L'auteur rappelle que le but est de fixer comme prix maximum le prix actuel du macaron.

Un député PDC demande si le prix du macaron n'est pas utile pour dissuader les gens d'utiliser la voiture. Genève est le canton le moins cher concernant le prix du macaron. Il ne comprend pas au vu de ces éléments quelles sont les motivations de ce projet de loi. Il estime que c'est très bon marché de faire payer 200 F pour se parquer au centre-ville.

L'auteur rappelle que le macaron a été introduit contre les voitures-ventouses. Il y a beaucoup d'immeubles ne disposant pas de places de parking. Il voudrait favoriser les gens du quartier pour que ces derniers puissent trouver relativement facilement des places de parking. Actuellement, dans certains quartiers, certains automobilistes peinent de plus en plus à trouver une place de parking.

Un député PLR intervient pour préciser que les buts essentiels de l'introduction du macaron étaient de lutter contre les voitures des pendulaires et de permettre aux habitants de rester garés chez eux et d'utiliser les transports publics. Les places sont effectivement insuffisantes. Le prix maximum est fixé par la loi à 240 F. Si le Conseil d'Etat veut augmenter le prix au-delà 240 F, il doit demander une modification de loi. Il ne comprend donc pas l'utilité de ce projet de loi. Il estime par ailleurs que le prix est très

raisonnable. Il rappelle que le prix du macaron est de 1000 F à Nyon. Il demande donc quelle est l'utilité réelle de ce projet de loi.

L'auteur estime que le prix de 200 F est entièrement suffisant. Il rappelle qu'il y a déjà eu une augmentation du prix du macaron en 2012. Une nouvelle hausse ne se justifie donc pas. C'est la raison pour laquelle ce projet tend à modifier le montant maximum du prix du macaron à 200 F.

Présentation de la politique de stationnement, par M^{me} Christelle Charat, responsable stationnement à la direction générale des transports

M^{me} Charat commence par parler du plan directeur du stationnement et explique qu'un certain nombre d'objectifs figure dans ce dernier.

Ce plan a pour but :

- 1) de ne pas restreindre l'offre pour les usagers mentionnés à travers les objectifs 2 à 7 ;
- 2) de récupérer de l'espace public pour pouvoir faire autre chose que du stationnement.

Suite à ce plan directeur, il y a un plan d'action du stationnement. Ce plan d'action est une feuille de route contenant 6 thématiques et 18 actions. Le stationnement dans les communes vise le stationnement pour les habitants. Sur le canton, il y a 40% du stationnement qui est public et 60% du stationnement qui est privé. L'idée de ce plan d'action est donc de veiller à la bonne complémentarité entre stationnement public et privé. Concernant les parkings publics, le but est de faire en sorte que ceux construits soient les plus occupés et d'anticiper la construction de nouveaux parkings. Concernant les P+R, le but est de les développer tant dans le canton qu'en France voisine afin de capter les pendulaires le plus tôt possible. Et pour les deux-roues motorisés, le plan d'action a pour but de développer l'offre de stationnement.

L'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés a été augmentée de 1000 places entre 2014 et 2016. Concernant le stationnement dans les communes, des projets vont se réaliser en 2017 notamment concernant les conditions d'attribution des macarons.

M^{me} Charat explique que le principe de compensation est obligatoire depuis 2013 dans un périmètre dense, soit Genève et Carouge sans le PAV. Un carnet est tenu concernant le remplacement de ces places afin de veiller au respect de ce principe.

Un député PDC demande si la répartition 40/60 entre le stationnement public et privé porte sur tout le canton. Il demande aussi quel est le nombre de places créées dans les parkings privés avec le principe de compensation.

M^{me} Charat répond que cela concerne le canton. Elle explique ensuite qu'environ un quart des places supprimées ont été remplacées dans des parkings privés et qu'environ 200 places ont été supprimées chaque année entre 2014 et 2016. La compensation se fait le plus possible dans le cas de suppression de places bleues. Le département va travailler durant ces prochains mois avec la gérance immobilière municipale. En effet, cette dernière a plus de 700 places vacantes, donc il sera fait de sorte que ces places soient utilisées.

M^{me} Charat explique que les recettes des macarons reviennent à la Fondation des parkings. Cet argent est réinvesti dans des parkings pour les habitants et des P+R. Les recettes des amendes d'ordre reviennent aux communes. Les recettes des horodateurs reviennent à l'Etat.

Un député Vert demande si cela est valable indépendamment de la zone dans laquelle on se trouve.

M^{me} Charat confirme que c'est le cas.

M^{me} Charat aborde le chapitre sur le stationnement des habitants. Des communes périphériques comme Hermance, Jussy et Coligny ont récemment mis en place des zones bleues. Le canton promeut les zones bleues, car cela répond aux demandes des habitants et c'est une restriction contre le stationnement longue durée des pendulaires. Un phénomène a pu être observé ces dernières années. Du moment qu'une commune régleme son stationnement, il est possible de remarquer que les communes limitrophes n'ayant pas réglemé le stationnement récupèrent le stationnement ventouse.

Un député Vert demande si le bilan tiré cet automne de la pratique un peu différente d'Hermance sera publié.

M^{me} Charat affirme qu'elle communiquera certains éléments.

M^{me} Charat dit qu'il y a environ 11% des personnes achetant un macaron qui le font pour un motif de confort. Pour avoir un macaron, il suffit d'avoir une adresse, une voiture et de faire une demande à la Fondation des parkings. Il y a une incitation à avoir un macaron car c'est très facile. Il y a donc un effet « surbooking » qui est avéré, notamment aux Eaux-Vives. Afin de limiter cela, le but est d'installer des conditions d'attribution et c'est prévu pour l'année prochaine.

M. Charat explique que la Fondation des parkings s'occupera de demander une attestation de non-location de place de parking privée. Il y a eu un accord avec les régies pour créer cela. Elle continue sa présentation et ajoute qu'il y a environ 1 place bleue pour 10 habitants ce qui explique pourquoi il y a un effet « surbooking ». Concernant le contrôle, il y a

différents cas de figure et c'est à l'appréciation des communes. La Ville de Genève a renoncé à contrôler son stationnement en 2010 et l'Etat a repris cette fonction et a conclu un contrat avec la Fondation des parkings. Certaines communes comme Lancy, Carouge et Vernier font appel à la Fondation des parkings. Elles passent un contrat de prestations avec la Fondation des parkings, donc la commune indique comment elle veut que le contrôle se fasse. La relation financière se déroule également entre la commune et la Fondation des parkings. D'autres communes comme les Trois-Chêne, Onex et Meyrin ont fait le choix de ne pas faire appel à la Fondation des parkings. Ce sont les trois cas de figure pour le contrôle des zones bleues. Concernant la Ville de Genève, il y a une couverture relative entre les amendes d'ordre et le coût du contrôle du stationnement. La dématérialisation des macarons se fera par un système de reconnaissance par plaque qui permettra de savoir immédiatement si la voiture est en possession d'un macaron ou non.

Un député PDC demande s'il y aura des changements pour les entreprises.

M^{me} Charat explique que les conditions resteront les mêmes pour les entreprises. Chacune d'elle aura deux macarons à l'endroit de son siège. Il existe tout de même une possibilité de déroger à cette limite.

Un député Vert fait remarquer au département que s'il voulait faire coïncider la zone I avec les zones macarons A, B et C, il faudrait étendre la zone I jusqu'à la rue de l'Arquebuse. Il demande ensuite quelle est la valeur du « surbooking ».

M^{me} Charat dit que le « surbooking » est de l'ordre de 20%. Il suffirait de réduire de 10-15% le nombre de macarons vendus pour résoudre une partie de ce problème.

Ce même député demande quelle est la différence entre le contrôle sur le territoire de la Ville de Genève et dans les autres communes.

M^{me} Charat explique que la Ville de Genève a cédé le contrôle à l'Etat alors que les autres communes ont encore la maîtrise de ce contrôle. Elles peuvent tout de même le céder à la Fondation des parkings par un contrat de prestations.

M^{me} Charat explique que les P+R Sous-Moulin et Moillesulaz par exemple sont complets et ont une liste d'attente, alors que d'autres P+R peinent à se remplir. Les projets d'ici à 2020 sont notamment en lien avec le CEVA. L'intérêt de la politique P+R est aussi d'en avoir en dehors du canton aux abords de transports publics performants pour limiter l'entrée dans le canton.

Point de situation sur le stationnement, par MM. Jean-Yves Goumaz, directeur général, accompagné de M. Laurent Drème, directeur des travaux et de la planification de la Fondation des parkings

Pour information :

[M. Goumaz remercie le président et commence sa présentation. Il présente les différentes recettes de la Fondation des parkings. Les 22% provenant des macarons représentent 9,4 millions de recettes. Les macarons sont liés aux zones bleues. La Fondation des parkings est en contact avec des communes telles que Versoix, Bardonnex ou Perly, car ces dernières connaissant aussi quelques soucis de stationnement. La gestion des horodateurs concerne certaines communes. La Fondation s'occupe également, pour quelques communes, du contrôle du stationnement. Les parkings sont une grosse source de dépense pour la Fondation. Elle reste tout de même difficile à prévoir. C'est pour cela que la Fondation fait un plan stratégique. Le plan stratégique 2017-2021 prévoit un investissement de 216 millions pour la création de P+R ou de parkings mixtes. Sur la base de ce plan, il a été prévu de créer 4646 nouvelles places, ce qui amènera à un total de 12195 places de parking. C'est un très gros programme. Le rôle du plan stratégique est de s'assurer que la Fondation a les ressources nécessaires pour assumer toutes ces dépenses. Les « autres investissements » concernent les nouvelles activités de la Fondation. Si tout ce qui est prévu d'ici 2021 se réalise, la valeur du parc passera de 141 millions à 286 millions. Il présente ensuite le parking des Gazomètres qui sera inauguré au printemps prochain. C'est un parking mixte pour habitants. Il a notamment été construit en vue de l'arrivée du tram à la Jonction. Il y a aussi un projet visant à remplacer le parking des Alpes. Il a été prévu de le supprimer et de le recréer en sous-sol. Différentes solutions sont étudiées. Il aborde ensuite la question de la dématérialisation. Il explique que cela a pour but de remplacer les identifiants papier par un identifiant numérique soit le numéro de la plaque d'immatriculation. Afin de parvenir à cela, il y a un gros travail à faire. Cette évolution a commencé par le choix d'horodateurs centralisés sur lesquels les personnes s'identifient par le numéro de plaque. Le paiement par téléphone a été introduit. Ce dernier moyen connaît une croissance régulière. Dès l'année prochaine, le macaron sera dématérialisé. Une fois que cela sera fait, il faudra que toutes ces informations soient centralisées. Une fois que tout cela sera achevé, il sera possible d'imaginer de nouveaux systèmes de contrôle comme celui par scan-car. La dernière étape sera la dématérialisation de l'amende. Il ajoute qu'il est nécessaire d'uniformiser tout cela sur l'entier du canton et présente ce que la dématérialisation permet. Il présente ensuite le résultat net de la Fondation et précise que le résultat négatif prévu en 2021 est dû à l'arrêt

du parking des Alpes alors que le résultat très positif en 2023 est dû à la vente de ce parking. Globalement, un équilibre financier sera maintenant malgré ce qu'il se passera en 2021. Quant au taux d'endettement, celui-ci augmentera dans les années suivantes en raison des investissements importants qui seront faits.]

Un commissaire UDC demande s'il y a un potentiel pour augmenter le prix des macarons.

M. Goumaz concède que le macaron est bon marché et qu'il est certainement peu cher par rapport à d'autres villes suisses. Il y a donc effectivement un potentiel de ce point de vue. Le prix de 200 F est problématique, car les parkings construits en ville ont notamment pour but de compenser les places bleues. L'habitant qui paie 200 F par année se retrouve donc à payer 200 F par mois. L'Etat va devoir prendre la différence de prix et il faudra subventionner les futurs parkings qui vont se créer dans le sens de la compensation. Si on veut supprimer des places en surfaces pour les remplacer par des parkings, il faudrait plutôt donner l'habitude aux habitants de payer les macarons plus cher.

Ce même commissaire demande quelle partie des 13 millions de bénéfiques réalisés en 2015 a été investie dans les P+R.

M. Goumaz dit que les $\frac{3}{4}$ sont utilisés pour les P+R.

Un député MCG demande s'il y a un certain montant qui est reversé aux communes.

M. Goumaz dit qu'il n'y a aucune rétrocession.

Ce même député demande si on pourrait intéresser les communes à créer des zones bleues en créant une rétrocession du prix du macaron, par exemple.

M. Goumaz explique que les communes créent des zones bleues quand elles ont en besoin. Il vaut mieux avoir une approche globale que 40 approches différentes.

Enfin, il demande si la Fondation s'est déjà retrouvée dans la situation où une commune était intéressée de créer des zones bleues mais ne l'a finalement pas fait car elle trouvait cela trop cher.

M. Goumaz affirme que ce n'est pas le cas.

Un député UDC trouve que les 216 millions d'investissements prévus sont excessifs. Il aimerait savoir combien coûte une place en sous-sol, quelles sont les recettes que l'on peut en tirer et quel est le prix d'entretien par place.

M. Drême explique que pour la construction d'un parking en sous-sol, le prix dépend de nombreux paramètres comme la forme mise à disposition. C'est en moyenne entre 45 000 F et 70 000 F par places. Le parking de

Chêne-Bourg coûte 67 000 F par place. Le parking des Gazomètres aura finalement coûté 47 000 F par place, mais une grande partie du terrassement a été fait grâce à la décontamination du site. Concernant le rendement, un P+R est clairement déficitaire. Seuls les ouvrages mixtes ou visiteurs permettent d'arriver à un équilibre au bout d'un certain nombre d'années.

Un député PDC demande si la totalité des recettes provenant des macarons va pour la construction de nouveaux parkings.

M. Goumaz affirme que la totalité de ces recettes est destinée aux investissements.

Ce même député demande quelle est la situation concernant le partage des recettes des horodateurs dans les communes.

M^{me} Charat explique que les recettes des horodateurs ne reviennent de toute façon pas à la Fondation des parkings.

Un député UDC demande combien il faut de contrôleurs pour surveiller 100 places avec des horodateurs.

M. Goumaz dit qu'il y a 70 contrôleurs pour les 25 000 places.

Ce même député demande combien a coûté par jour la scan-car de Hollande.

M. Goumaz dit que cela a coûté entre 50 000 F et 60 000 F pour deux voitures.

M. Drême s'exprime sur le PL 11680 et dit que les frais des communes sont peu élevés pour mettre en place des zones bleues. A leurs yeux, cela ne serait ni le moteur ni le frein d'une décision éventuelle de mettre en place des zones bleues à macaron.

M. Goumaz explique qu'une grande évolution va arriver au niveau de la gestion du stationnement. La Fondation des parkings est un outil merveilleux pour gérer le stationnement. Elle permet de faire des choses qui n'existent pas ailleurs en Suisse. En créant la Fondation des parkings il y a 50 ans à Genève, on s'est doté d'un moyen permettant une approche globale.

M^{me} Charat aborde les conséquences des projets de lois et présente les risques liés au PL 11681. Le total net serait de 8 millions, car il y a des charges quant à la vente de ces macarons. Elle aborde ensuite le PL 11776. Il y a une volonté d'introduire des conditions d'attribution plutôt que d'augmenter le prix.

Un député PLR demande combien de personnes sur les 11% possédant un macaron par confort sous-louent leur place privée.

M. Prina répond que suite à une enquête aux Eaux-Vives, le département a pu se rendre compte qu'environ 30% des habitants possédant une place privée avaient recours à cette méthode. C'est une enquête qui était limitée du point de vue légal car on touche à la sphère privée.

M^{me} Charat explique que suite à l'introduction des nouvelles conditions, les habitants n'auront plus le droit d'avoir un macaron s'ils ont une place.

Ce système sera mis en place vers mi-2017, car il sera lié à la mise en place de la dématérialisation du macaron.

M^{me} Charat explique que pour financer tout ce qui est prévu par la Fondation des parkings, il faudrait augmenter le prix du macaron de 200 F à 800 F, mais que la Fondation des parkings, selon son plan financier, pourra couvrir ses besoins entre les emprunts, ses fonds propres et les recettes des macarons. Elle pourra donc tenir financièrement et investir selon son plan.

Un député Vert s'interroge sur la prise en compte des éléments impactant le stationnement qui sont apportés par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée dans la politique du stationnement qui est menée.

M^{me} Charat explique que, pour ce qui est du principe de compensation, la loi contient une possibilité de dérogation qui fait qu'il est possible de déroger à cette obligation de compenser.

M. Favre ajoute que le principe de compensation a figé l'offre de parking dans les zones denses. La loi permet néanmoins des dérogations dans les zones I et II. Elle permet par exemple de supprimer des places de parking pour créer une piste cyclable. Il faut tout de même respecter les quotas instaurés par cette dernière. Pour créer une zone piétonne, il faut créer des places de parking ou alors il faut les compenser dans les parkings existants à hauteur de 0,5% du quota des places chaque année. Il conclut qu'il n'y a pas d'incohérences entre la politique de stationnement et la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

M^{me} Charat explique quelles sont les mesures prises pour améliorer le stationnement des entreprises. Les macarons multizones apportent aussi une réponse et ils sont assez largement utilisés. Concernant la disponibilité des cases livraisons, il y en a environ 2000 et les professionnels peuvent les utiliser pendant 20 minutes, mais ce temps peut être doublé si nécessaire. De plus, les professionnels ont également le droit de déroger à la durée de stationnement limitée en restant quatre heures dans les zones bleues ou blanches s'il y a une activité autour de leur véhicule.

M^{me} Charat explique que la mise en place des zones bleues se fait pour les habitants et non pour les pendulaires.

Un député UDC demande si le macaron est un impôt ou une redevance.

M^{me} Charat explique qu'elle ne considère cela ni comme un impôt ni comme une redevance. C'est plutôt une facilitation, car cela ne garantit pas une place de parking mais permet simplement de déroger à la durée limite de stationnement. Ce n'est pas une utilisation tarifée du domaine public, car il n'y a pas de rapport entre ce que l'on paie et ce que l'on obtient.

Ce même député demande si M^{me} Charat a des informations sur le bilan concernant la politique de stationnement d'Hermance.

Un autre député UDC ne comprend pas comment le coût du contrôle peut être de 300 000 F alors qu'il y a 70 contrôleurs.

M^{me} Charat explique que la Fondation assure le contrôle sur cinq communes (Genève, Lancy, Vernier, Carouge et Plan-les-Ouates). Elle a donc cinq contrats de prestations différents. 300 000 F, cela représente le coût pour Vernier. Le coût sur le territoire de la Ville de Genève est de 9 millions. La Fondation des parkings répartit ses contrôleurs en fonction des besoins des communes.

Ce même député rappelle qu'un véhicule sur trois possède un macaron et il demande si ce chiffre concerne les véhicules dans les zones bleues ou ceux dans tout le canton.

M^{me} Charat dit que cela concerne l'ensemble des immatriculations des communes sur lesquelles il y a des zones bleues.

Elle poursuit en expliquant que le macaron engendre deux effets différents. Il permet aux habitants de laisser leur voiture toute la journée à côté de chez eux et d'utiliser les transports publics. Mais il a également pour effet d'inciter les pendulaires à venir autrement qu'en voiture, car il n'est pas possible de laisser une voiture toute la journée dans une zone bleue. La Fondation des parkings obéit à un cadre strict fixé par le canton pour la distribution des macarons.

M. Prina ajoute que mis à part les macarons pour les entreprises, il faut avoir une carte grise démontrant que l'on est immatriculé à l'adresse en question.

Un député PDC demande, concernant PL 11681, s'il y a déjà des communes qui ont renoncé à créer des zones bleues en raison de questions financières.

M^{me} Charat dit que depuis 2011 jusqu'à maintenant, ce n'est pas arrivé.

Un député PLR aimerait donner des informations sur Hermance. Il existe une zone blanche sur des parcelles communales. Il est possible de stationner sur cette zone blanche avec un disque bleu pendant quatre heures ou avec un

macaron habitant ou travailleur pour les employés de la commune pour 200 F par année. Ceci est géré par la Fondation des parkings. Il y a en outre à l'entrée d'Hermance une zone bleue pour les pendulaires. Elle est sur une parcelle privée appartenant à la commune et elle est gérée par la commune. Les pendulaires peuvent se garer sur cette zone mais doivent payer un macaron 960 F par année. Il y a aussi un horodateur qui est mis à disposition. Tout cela revient à la commune.

1^{er} débat sur le PL 11681 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Zone bleue et macarons : Favorisons les communes genevoises)

Le commissaire PDC dit que son groupe n'entrera pas en matière sur ce projet de loi. La modification de l'art. 7D n'est pas très claire. Ils considèrent que les communes n'ont pas besoin de moyens supplémentaires pour mettre en place des zones macarons. Il vaut donc mieux affecter les recettes de ces macarons pour les P+R dans l'intérêt général du canton.

Un représentant Vert pense que le frein au développement de ces zones n'est nullement dû au manque d'argent. Ce projet de loi n'est donc pas très utile, il est contre-productif. Les verts n'entreront pas en matière.

Une députée PS affirme que son parti n'entrera pas en matière pour les raisons évoquées précédemment. Il faut se concentrer sur la construction de P+R et donc laisser à la Fondation des parkings les moyens de faire cela.

Un député PLR affirme que le PLR n'entrera pas en matière sur ce projet de loi, car la politique des macarons est déjà efficace. Le seul défaut est le manque de places en zones bleues dans certains quartiers comme les Pâquis et la Jonction. Il manque des parkings pour les habitants à des prix accessibles. C'est la tâche de la Fondation des parkings et elle a besoin de moyens pour cela. Ce ne serait donc pas une bonne politique de détourner cet argent en direction des communes.

Un député UDC affirme que l'UDC entrera en matière. Ils pensent que ce serait un petit plus pour inciter certaines communes à faire des zones bleues. Il sera possible de discuter par la suite de la clé de répartition. Il est justifié, dans un premier temps, d'entrer en matière sur ce projet de loi.

Un représentant du MCG affirme également que le MCG entrera en matière, et ce pour les mêmes raisons que l'UDC.

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11681 :

Pour : 5 (2 UDC, 3 MCG)

Contre : 9 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)

Abstentions : –

L'entrée en matière du PL 11681 est refusée.

1^{er} débat sur le PL 11776 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 105) (Pour un plafonnement acceptable du prix du macaron en zone bleue)

Un commissaire UDC dit que son groupe entrera en matière sur ce projet de loi. L'Etat est incapable de revoir à la baisse ses dépenses publiques et il cherche par tous les moyens à augmenter ses recettes. Le caractère impopulaire d'une hausse d'impôt oblige l'Etat à augmenter les taxes, les redevances, les contraventions et les macarons. Le 1^{er} mars 2012, le prix du macaron a été augmenté à 200 F, ce qui va aussi à l'encontre du principe de libre choix du mode de transport qui est prévu dans la constitution à l'art. 190 al. 3. Ce dernier dit que l'Etat garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport. Beaucoup d'anciens immeubles ne disposant pas d'un parking en sous-sol obligent leurs habitants à stationner sur des zones bleues. Ces immeubles sont essentiellement occupés par la classe moyenne dont les revenus sont parfois juste suffisants pour boucler les budgets.

Le représentant du PDC dit que le groupe PDC n'entrera pas en matière sur ce projet de loi. Ils trouvent que le prix actuel du macaron est modeste comparativement à la moyenne suisse. Il mériterait donc plutôt d'être augmenté. Ce projet de loi plafonnerait le prix du macaron à 200 F, ce qui ne laisserait plus aucune marge de manœuvre. Si on veut éviter que les voitures arrivent au centre-ville, il faut tout faire pour décourager les gens d'y venir.

Un député Vert affirme que son groupe n'entrera pas en matière sur ce projet de loi. Il ajoute que si l'on considère qu'une place de stationnement est précieuse, cela a un prix et un coût.

Un commissaire PS dit que le groupe socialiste n'entrera pas en matière sur ce projet de loi. Les recettes des macarons permettent de financer les P+R et les parkings habitants. En plus de cela, le prix du macaron est un des plus bas de Suisse et l'impôt sur les véhicules automobiles est un des plus bas de Suisse. Cela a un coût de se parquer sur le domaine public. Actuellement, le macaron revient à 16,70 F par mois. Si le prix de ce dernier devait augmenter à 240 F, cela représenterait 20 F par mois. Ces prix ne sont pas complètement disproportionnés pour l'empiètement d'un véhicule sur le domaine public.

Un député PLR affirme que le PLR n'entrera pas non plus en matière sur ce projet de loi. Le PLR pense que 200 F c'est tout à fait raisonnable mais que plafonner le prix du macaron à ce montant n'est pas une bonne idée.

Un représentant MCG affirme que le MCG soutiendra ce projet de loi. Ce n'est pas parce que cette taxe est bon marché qu'il faut nécessairement augmenter son prix. Il est utile et pertinent de poser un principe de limitation. L'avoir placé aussi bas peut poser un problème, car le plafond est égal au plancher, mais par esprit de coalition le MCG soutiendra l'UDC.

M. Barthassat dit que ce ne serait pas du délire de faire payer un macaron 50 F par mois. Cet argent serait utile à la Fondation des parkings pour construire des P+R et des parkings pour les habitants.

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11776 :

Pour : 5 (3 MCG, 2 UDC)
 Contre : 9 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)
 Abstention : –

L'entrée en matière du PL 11776 est refusée.

Conclusion

La commission a été saisie de deux projets de lois concernant le stationnement, les zones bleues et l'utilisation du macaron.

L'une souhaite la modification de l'article 7D, alinéa 2 et l'autre l'article 7D, alinéa 3 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05).

La loi actuelle se présente ainsi :

Section 3 Stationnement à usage public des véhicules

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 francs** 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 francs à 480 francs 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.

Les modifications proposées sont les suivantes :

Art. 7D, al. 2 (nouvelle teneur)

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 **200 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 400 F pour une année.**

Art. 7D, al. 3 (nouvelle teneur)

³ Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings **et aux communes genevoises qui participent à l'effort de la création de zones bleues** pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.

La question de savoir si le prix d'un macaron doit évoluer dans la durée ou être plafonné s'est donc posée. Le constat est que l'utilisation du domaine public, comme le service public lui-même, a un coût. Ce qui doit pouvoir être réévalué sans qu'une limite se pose, mais qui de toute évidence l'est déjà dans la loi actuelle. Dès lors, une limitation encore plus restrictive n'apporterait aucune valeur ajoutée.

Il est temps d'arrêter de faire croire que les services à la population peuvent être gratuits. Les conséquences de baisses de tarifs comme pour les Transports publics genevois ont démontré qu'ils sont néfastes pour l'offre et pour l'utilisateur.

La question soulevée par l'autre projet de loi ne semble pas atteindre son but. L'idée des auteurs est d'encourager les communes à créer des zones bleues afin que leurs habitants les utilisent et non pas des pendulaires.

La création de zones bleues peut certes être une solution, mais ce n'est de loin pas la seule. Il faut différencier la création de ces parkings sur l'espace public communale et sur l'espace privé communale. Il faut également noter que souvent les communes qui souhaitent créer des parkings en infrastructure peuvent le faire en lien avec la Fondation des parkings ou seules.

Des mécanismes d'aide au développement des infrastructures existent déjà dans ces dernières. Dès lors, ce projet qui souhaite favoriser la création de P+R par la Fondation des parkings ne ferait que lui en supprimer les moyens.

Pour les différents motifs exposés dans ce rapport, le rapporteur vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à suivre la majorité de la commission et à rejeter ces deux projets de lois.

Projet de loi (11681-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (*Zone bleue et macarons: Favorisons les communes genevoises*)

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 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 7D, al. 3 (nouvelle teneur)

³ Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings et aux communes genevoises qui participent à l'effort de la création de zones bleues pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Projet de loi (11776-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) *(Pour un plafonnement acceptable du prix du macaron en zone bleue)*

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 (LaLCR) (H 1 05), du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 7D, al. 2 (nouvelle teneur)

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 200 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 400 F pour une année.

Art. 2 Entrée en vigueur

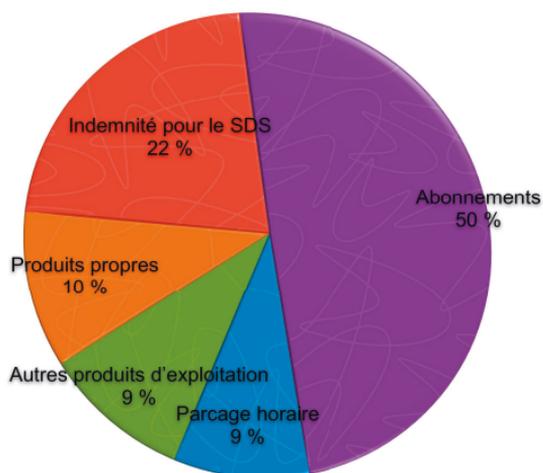
La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.



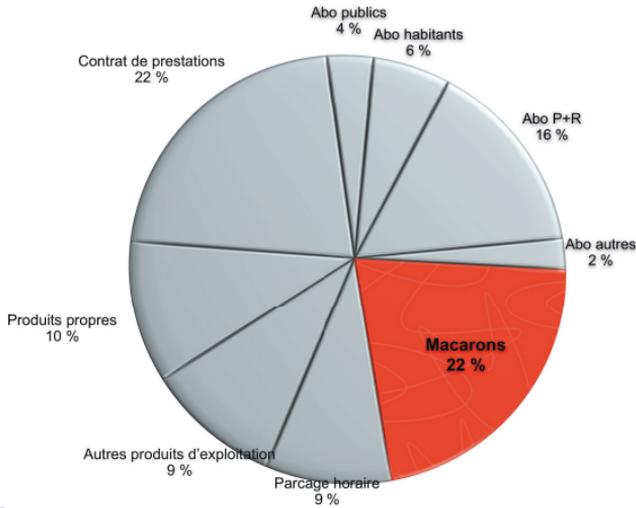
PL 11681 PL 11776

Commission des Transports
29 novembre 2016

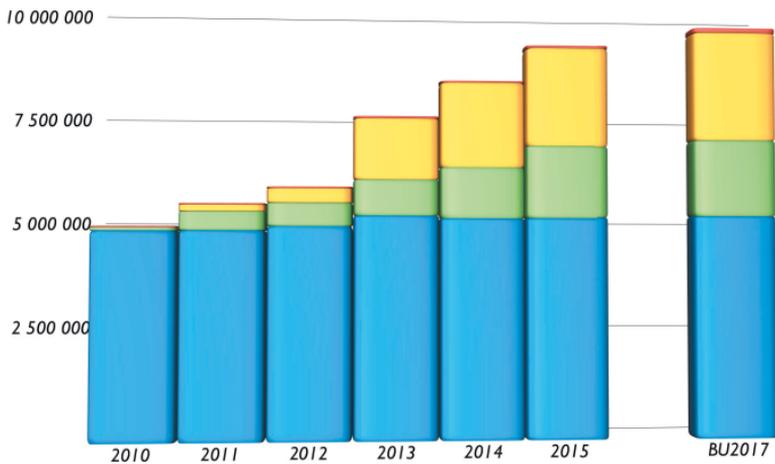
BU 2017 : Produits de la Fondation

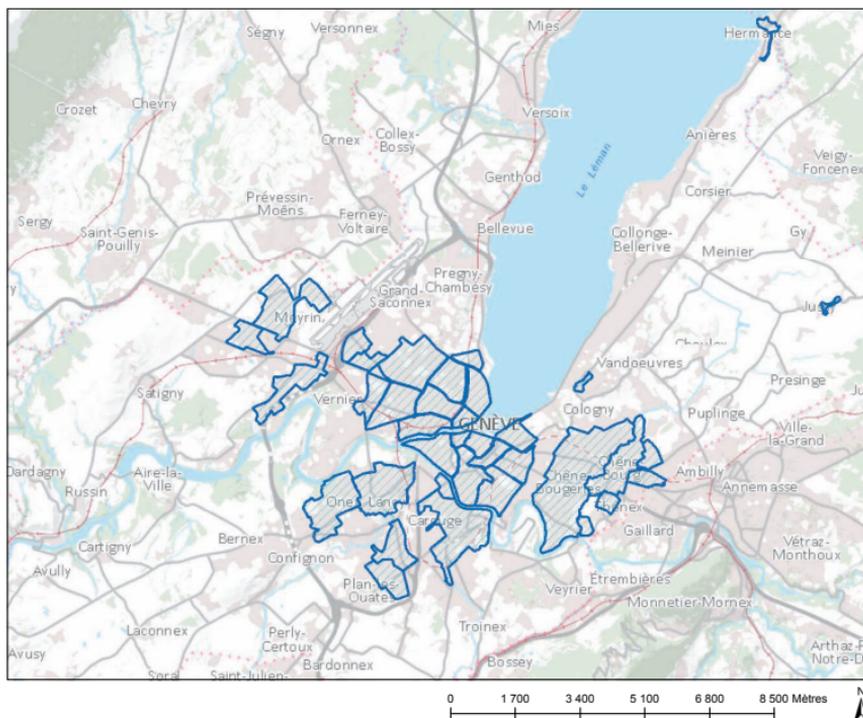


BU 2017 : Produits de la Fondation



Recettes macarons





Prestations actuelles aux Communes

- **Gestion des macarons**
(Mise en oeuvre, aide aux communes, suivi, renouvellement)
- **Gestion des horodateurs**
(Entretien, Tri-monnaie, gestion centralisée, rachats et renouvellement (?))
- **Contrôle du stationnement**
- **Construction et financement de parkings**
(CEVA Chêne-Bourg, Bachet, Patinoire,...)
- **Gestion de parkings**

Investissements parkings

Ouvrages à construire	Type	Type de construction	Places	Début construction	Fin travaux	Coûts* (CHF)
Gazomètres	Mixte	S/Terrain	200	2015	2017	8 492 239
Gare Chêne-Bourg	Mixte	S/Terrain	505	2017	2019	29 795 000
Vandoeuvres-Cologny	P+R	Surface	80	2018	2018	659 087
Bernex Amont (Ouest) Vailly provisoire	P+R	Surface	300	2018	2019	2 471 574
MICA	P+R	Surface	250	2018	2018	2 059 645
Bachet-Gui phase 1	Mixte	S/Terrain	647	2018	2020	33 644 000
Jonction de Ferney	P+R	Surface	200	2019	2019	1 678 034
Bernex Aval (Est) Suzettes	P+R	S/Terrain	250	2019	2020	14 521 450
Nouveau parking des Alpes	Mixte	S/Terrain	500	2020	2021	25 000 000
Trèfle-Blanc	P+R	S/Terrain	1214	2019	2021	71 198 000
Perly-Est	P+R	Élévation	800	2021	2023	26 774 677
TOTAL			4946			216 293 706

(*) inclus CHF 34 Mio de subventions

Bilan des places à l'issue de la période

Affectation des places	Nouvelles places définitives (*) créées dans la période	Places perdues dans la période	Bilan nouvelles places	Places en service en 2016	Total des places en service prévu	Augmentation
P+R	2 930	340	2 590	5 526	8 116	+ 47%
Habitants	811		811	1 463	2 274	+55%
Visiteurs	905		905	900	1 805	+100%
TOTAL	4 646	340	4 306	7 889	12 195	+55%

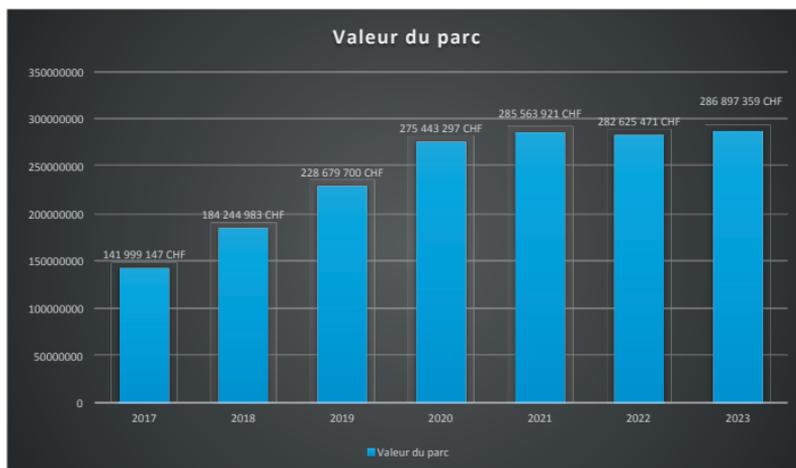
(*) En plus, la Fondation des parkings construira en 300 places P+R provisoires. (Bernex Amont)

Investissements

Investissements de la Fondation



Valeur comptable du parc

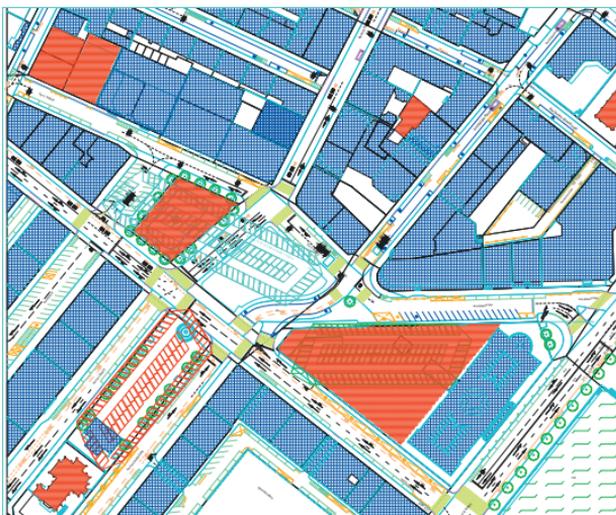


Parking des Gazomètres



F FONDATION
DES
PARKINGS

Parking des Alpes



LEGENDE:

Parking VERT - Variante 3 dans le parc Brunschwitz

100 places / étage x 5 étages = 500 places
500 places @ 30000CHF/place = 150 Mio
(pas d'empirisme sous le domaine public - nombreux arbres, le bail du restaurant doit être révisé)

Parking DOUGÉ - Variante 4

100 places / étage x 5 étages = 500 places
500 places @ 30000CHF/place = 150 Mio
(emprise sous le domaine public env. 30000m² possibilité d'implanter des bâtiments, dépend de la réaffectation de la gare de bus - CCE14)

Parking St-EU - Variante 5

150 places / étage x 5 étages = 750 places
750 places @ 30000CHF/place = 225 Mio
(emprise sous le domaine public env. 30000m²)

1701 004 Révisé 2010



1701 Parking des Alpes

VARIANTES 3 - 4 ET 5

Page

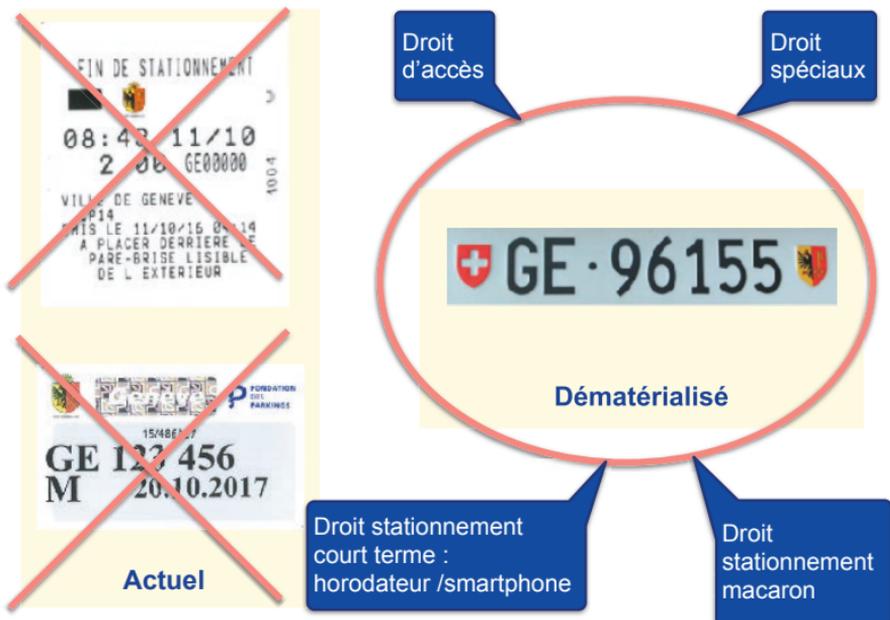
3



Investissements période 2017-2021

- 11 nouveaux parkings, 4700 places : CHF 216 Mio
- 2 vélostations, 1500 places : CHF 3.8 Mio
- Renouvellement des horodateurs : env. 2 Mio
- Informatique et projets : env. 6 Mio
- Projets Mobilité : 5 Mio
- Scan Car : 0.5 Mio
- Infoparking : 0.2 Mio

Dématérialisation des droits de stationnement



Nouvelle génération d'horodateurs (2015-2017)



Païement par téléphone

Flux d'activité

flux d'activité

Stationnement libre
n° immatriculation: GE123456
code tarif: 45000
tarif: 14.00 €

Stationnement
n° immatriculation: GE123456
tarif: 14.00 €

Votre flux enregistré p. le flux d'activité

Stationnement conditionnel
Payement par votre licence de stationnement.
Rendez-vous paybyphone.ch

code tarif: 12345
n° immatriculation: GE123456
montant total: 14.00 €

fin de stationnement: 16:30

nouveau stationnement

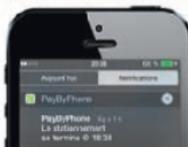
interrompre le stationnement

Notifications iPhone

Suivi en temps réel



Alerte fin de stationnement



Emails

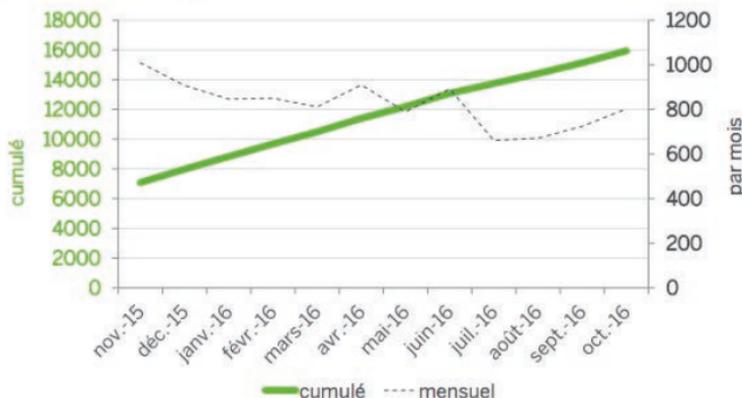


SMS

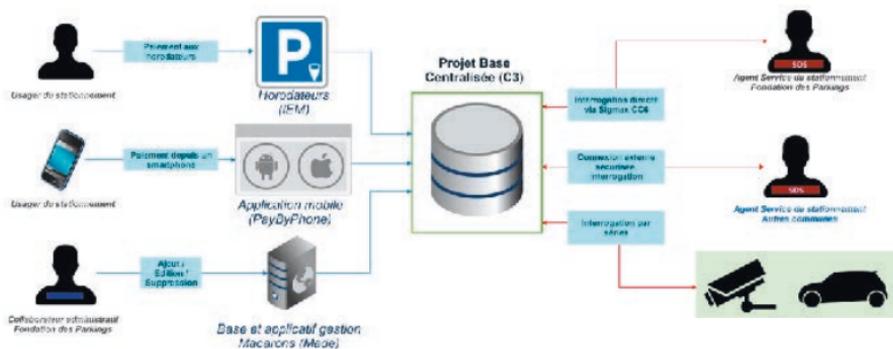


Païement par téléphone

nombre d'inscriptions



Base de données centralisée Gestion des droits de stationnement



GE-96155





Communes et dématérialisation

- **Besoin d'uniformisation dans les droits de stationnement**
 Paiement par téléphone
 Horodateurs connectés
 Macarons dématérialisés
- **Besoin de standardisation des moyens de contrôle**
- **Compétences centralisées**
- **Partage des coûts de développements**

Dématérialisation : situation

Dématérialisation requiert une infrastructure systèmes complexe autour d'une base de données centralisée.

- **Ville de Genève**
Dématérialisation opérationnelle dès fin 2017
- **Communes**
Paiement par téléphone : possible, requiert contrôle dématérialisé, clarification du litige Etat-Communes
Macarons habitants et professionnels : possible dès 2017, requiert contrôle dématérialisé
Macarons à gratter : nécessite l'uniformisation sur le canton
Horodateurs : équipements connectés nécessaires, requiert contrôle dématérialisé
- **Contrôle**
Dématérialisé à la Fondation des parkings
Mise à disposition d'une Application à l'attention des agents municipaux des Communes
Mise à disposition de l'infrastructure ScanCar

La Dématérialisation permet

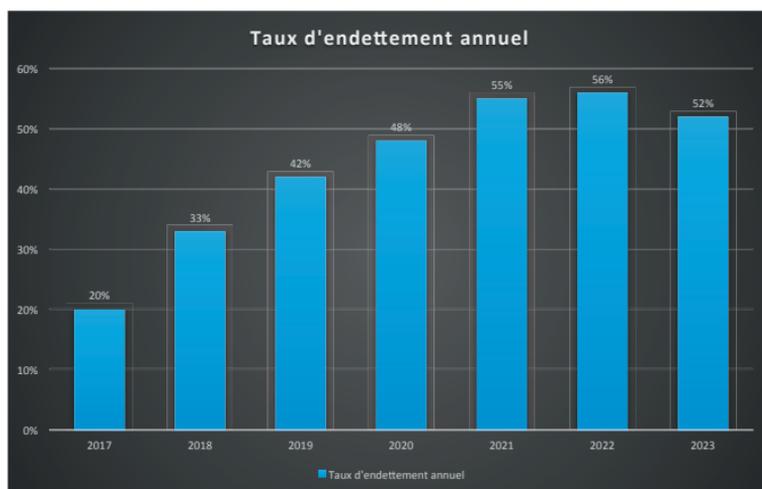
- **Un meilleur service pour le public**
Suppression des tickets
Nouveaux moyens de paiement
Paiement à distance
Services en ligne (prochainement)
- **La génération de données utiles**
Prédiction des taux d'occupation
Détection des zones disponibles et des zones saturées
Réservation des places de parking
- **L'obtention d'un meilleur taux de paiement**
Disponibilité des moyens de paiements
Efficacité du contrôle

Services aux usagers



Résultat net





Merci de votre attention!



STATIONNEMENT : MACARONS HABITANTS ET P+R EXAMEN DES PL 11681 ET 11776

COMMISSION DES TRANSPORTS

MARDI 29 NOVEMBRE 2016



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

SOMMAIRE

I. DOCUMENTS CADRES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

II. STATIONNEMENT DES HABITANTS ET MACARONS

III. PARC-RELAIS (P+R)

IV. CONTENU DES PROJETS DE LOI

V. CONSÉQUENCES DES PROJETS DE LOI



I. DOCUMENTS CADRES



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

PLAN DIRECTEUR DU STATIONNEMENT (GRAND CONSEIL 22 MARS 2012)



Objectif 1 Vie urbaine

Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement



Objectif 2 Habitants

Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers



Objectif 3 Pendulaires

Maîtriser le stationnement pendulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière



Objectif 4 Visiteurs

Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs



Objectif 5 Cyclistes

Développer une offre de stationnement pour deux roues non-motorisés répondant à l'augmentation de la demande



Objectif 6 Motocyclistes

Développer de façon appropriée l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public et d'accroître la sécurité



Objectif 7 Autres usagers

Mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, livraisons, cars, taxis, etc.

DU PLAN DIRECTEUR AU PLAN D'ACTION 2013-2019

La LaLCR prévoit que le Conseil d'Etat établisse un plan d'action pour une période pluriannuelle sur la base du plan directeur. (art.7 alinéas 2 et 3)

Le plan d'action est une déclinaison opérationnelle du plan directeur

Il est une "feuille de route" des actions à engager sur le canton d'ici à 2019 en matière de stationnement



PLAN D'ACTION 2013-2019

6 THÉMATIQUES / 18 ACTIONS

- 1- Stationnement dans les communes,
- 2- Stationnement privé,
- 3- Parkings publics,
- 4- Parcs relais,
- 5- Deux-roues motorisés,
- 6- Stationnement des transports professionnels

II. STATIONNEMENT DES HABITANTS



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

STATIONNEMENT DES HABITANTS

LE MACARON (EN LIEN AVEC LES ZONES BLEUES)

- Depuis 1998 (introduit en Ville de Genève)
- Dispositions : stationnement illimité (dérogation à limitation de la durée), ne garantit pas une place.
Références légales : Art 7D "zones de parcage" de la LaLCR / art 7C "macarons" du RaLCR
- Délivrance : Fondation des parkings
- Prix : 200F par année (prix moyen en Suisse : 355 F).
- Recettes : reviennent à la Fondation des parkings pour le financement de P+R et parkings habitant (référence légale : LFPark)
- 33 000 macarons vendus par année, dont 22 000 en Ville de Genève

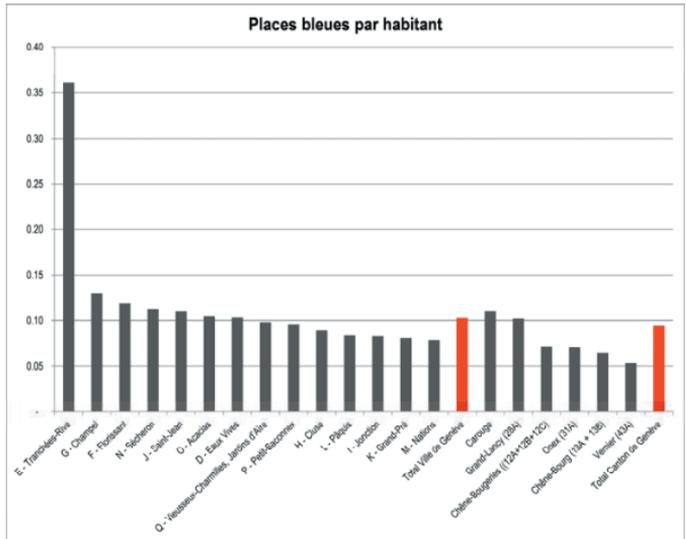


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

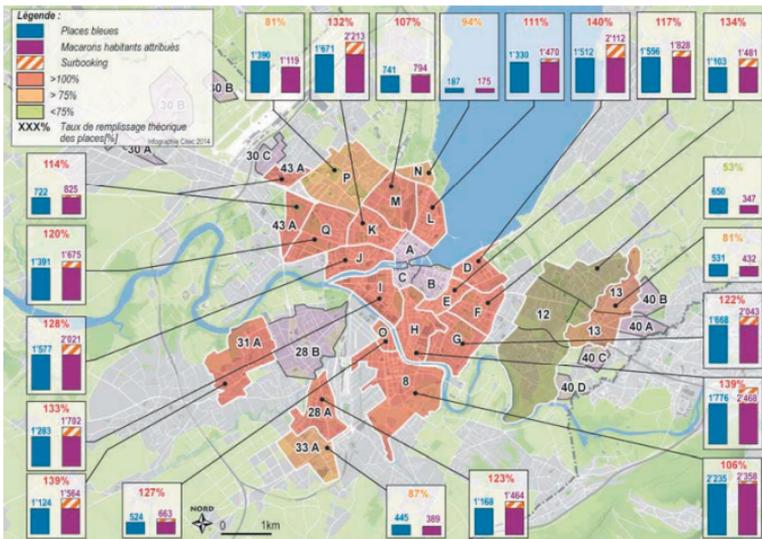
29.11.2016

STATIONNEMENT DES HABITANTS

1 place bleue pour 10 habitants



STATIONNEMENT DES HABITANTS



STATIONNEMENT DES HABITANTS

➤ CONTRÔLE DES ZONES BLEUES MACARONS

- Un contrôle confié à la FdP par l'Etat : cas de la Ville de Genève
- Des communes faisant appel à la Fondation des parkings : Lancy, Carouge, Plan-les-Ouates et Vernier
- Des communes s'appuyant sur les Agences de police municipale : Les Trois-Chênes, Onex, Meyrin.

➤ COÛT DU CONTRÔLE PAR ANNÉE

9,7 MIO EN Ville de Genève par année, entre 300 000 F et 600 000F par an pour les communes (Lancy, Carouge, Plan-les-Ouates, et Vernier)

- RECETTES DES AMENDES D'ORDRE : elles reviennent aux communes (entre 500 000 F et 1,3 mio par an selon les communes)



STATIONNEMENT DES HABITANTS

DES ÉVOLUTIONS À VENIR :

- Modifications du RaLCR en lien avec le "surbooking" constaté :

Introduction de conditions d'attribution :

- 2 macarons/foyer maximum
- Pour ceux ne louant pas un parking ou n'étant pas propriétaire d'une place

Quand : 2017

- Dématérialisation des macarons : 2017.



IV. P+R



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

P+R

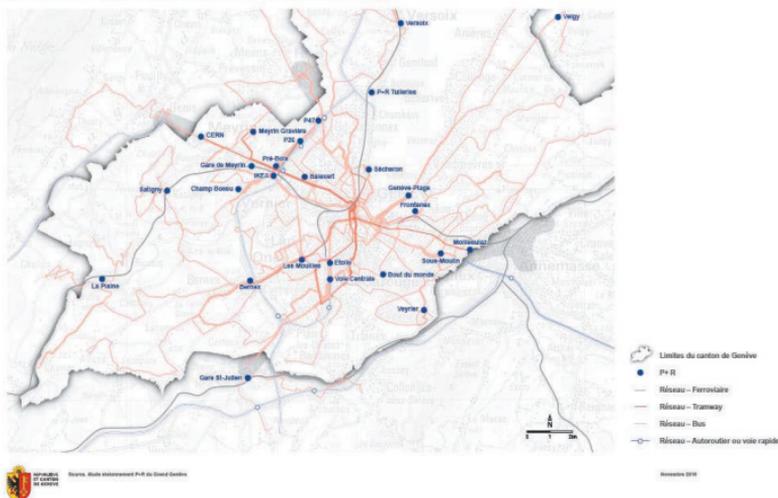
- Près de 5 800 places
- 4 200 abonnés avec des conditions d'attribution (2km depuis son lieu d'origine et son lieu de destination).
- Un taux de fréquentation en moyenne de 55% avec des disparités territoriales.
- Sur le Canton construction, exploitation, gestion par la Fondation des parkings (LF Park).
- Un coût allant de 5 000 F la place (en surface) à 50 000 F (parking souterrain).
- Des projets d'ici à 2020 : + 5 000 places sur le Canton (ex. Bernex-Vailly, Bachet, Trèfle Blanc, Chêne-Bourg, Eaux-Vives, Perly, Puplinge, des extensions pour Tuileries, la Plaine, P47 et Gravière).



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

P+R

P+R ET RÉSEAUX STRUCTURANTS
 (FERROVIAIRE, TRAMWAY, BUS ET AUTOROUTIER)


Source: State environment P+R du Grand Genève

Limites du canton de Genève

- P+R
- Réseau – Ferroviaire
- Réseau – Tramway
- Réseau – Bus
- Réseau – Autoroutier ou voie rapide

Novembre 2014


 Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports
 29.11.2016

TARIFS POUR LES 23 P+R DU CANTON

3 types de prix pour les P+R (90F, 130F et 170F/ mois). Un avantage tarifaire pour les abonnées à l'année. Un abonnement journalier à 14F pour certains parkings *

Des abonnements annuels de plus en plus nombreux : 40% en 2014 contre plus de 50% fin 2015.

7 parkings proposent du stationnement pour les vélos (B) Avec 3 tarifications distinctes.

P+R avec horodateurs (stationnement à l'heure possible) soulignés.

Recette pour la FdP : De 20F/mois à 100 F/mois suivant le parking, 70F étant reversés à UNIRESO

PARKING	P+R	P+R	P+B	P+B	P+R+B	P+R+B
	Mensuel	Annuel	Mensuel	Annuel	Mensuel	Annuel
<u>BALEXERT</u>	130	1160	-	-	-	-
<u>BERNEX*</u>	130	1160	90	990	150	1380
<u>BOUF-DU-MONDE*</u>	130	1160	-	-	-	-
CERN	170	1600	-	-	-	-
CHAMP-BOSSU	90	720	-	-	-	-
<u>ETOILE</u>	170	1600	130	1430	190	1820
<u>FRONTENEX</u>	170	1600	-	-	-	-
<u>P.26</u>	130	1160	-	-	-	-
P47	90	720	-	-	-	-
<u>GENEVE-PLAGE</u>	170	1600	130	1430	190	1820
LES MOUILLES	130	1160	-	-	-	-
<u>MEYRIN-GRAVIERE*</u>	130	1160	-	-	-	-
<u>MOILLESULAZ</u>	170	1600	-	-	-	-
<u>PRE-BOIS</u>	90	720	40	720	100	830
<u>SECHERON</u>	130	1160	90	990	150	1380
<u>SOUS-MOULIN</u>	170	1600	130	1430	190	1820
VEYRIER	130	1160	-	-	-	-
<u>CARRE DE MEYRIN*</u>	90	720	-	-	-	-
<u>VOIE CENTRALE</u>	130	1160	90	990	150	1380
<u>TUILERIES*</u>	90	720	-	-	-	-
<u>VERGERS</u>	130	1160	-	-	-	-
<u>VERSOIX</u>	130	1160	-	-	-	-
<u>KEA</u>	90	720	-	-	-	-


 Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports
 29.11.2016

PROJETS DE LOI



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

RAPPEL DES PROJETS DE LOI

PL 11681

Art. 7D, al. 3 (nouvelle teneur)

Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings et aux communes genevoises qui participent à l'effort de la création de zones bleues pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.

PL 11776

Art. 7D, al. 2 (nouvelle teneur)

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 200 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 400 F pour une année.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

CONSÉQUENCES DES PROJETS DE LOI



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

CONSÉQUENCES DES PROJETS DE LOI

PL 11681 : Art. 7D, al. 3 (nouvelle teneur)

Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings et aux communes genevoises qui participent à l'effort de la création de zones bleues pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.

- Les communes concernées par des problèmes de stationnement ont déjà mis en place des zones bleues macarons.
- Les recettes des macarons sont consacrées au financement des parkings habitant et P+R : 7 mio (macaron habitant), 1,6 mio (macaron entreprise et macarons multizones "tout public" et "plus"). Soit un total annuel de l'ordre de 8 mio par an (net)
- Les recettes des macarons habitant devraient déjà baisser de 10 à 20% en raison de l'introduction de conditions d'attribution.
- Le coût de la politique cantonale en matière de P+R : + 5 000 places représentant environ 130 mio d'ici à 2020, soit plus de 30 mio par année, sans compter les parkings "habitant" (ex.Gazomètres : 8,5 mio)

Ce PL risque de freiner le déploiement des P+R sur le canton, tout en ne constituant qu'un faible avantage pour les communes prises individuellement.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

29.11.2016

CONSÉQUENCES DES PROJETS DE LOI

PL 11776

Art. 7D, al. 2 (nouvelle teneur)

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 200 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 400 F pour une année.

- Dernière augmentation : mars 2012 (de 180F/an à 200F/an).
- Pas d'intention de modifier le prix mais plutôt les conditions d'attribution.
- Le seuil de 200F obère cependant toute marge de manœuvre.
- Genève est 40% moins cher que la moyenne suisse (355F).
- En raison du prix, le macaron est utilisé "par confort" par environ 11% des habitants en complément d'une place privée.

Ce PL en ôtant toute marge de manœuvre, risque de freiner la construction de parkings "habitant" et de P+R sur le canton et ne permet aucun ajustement en matière de politique relative aux macarons.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
29.11.2016

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Date de dépôt : 20 mars 2017

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ SUR LE PL 11681

Rapport de M. André Python

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le but de ce PL est de donner plus d'autonomie et de liberté d'agir sur la problématique du stationnement dans les communes genevoises.

En modifiant l'alinéa 3 de l'article 7D, cela permettrait aux communes d'engager du personnel de contrôle local et de favoriser la création d'emplois où il n'est pas nécessaire d'avoir des qualifications élevées. De plus, ce personnel pourrait aisément être utilisé pour les événements spécifiques de la commune.

Cela pourrait avoir des conséquences bénéfiques sur le taux de chômage.

Par ces motifs, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de voir également cette modification sous cet angle.

Date de dépôt : 20 mars 2017

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ SUR LE PL 11681

Rapport de M. André Pfeffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'unique objectif de ce projet de loi est de favoriser les petites communes pour créer des zones bleues et y effectuer les contrôles adéquats.

Les communes qui désirent continuer à collaborer avec la Fondation des parkings seraient libres de le faire.

Par contre, celles qui souhaitent assument ces tâches elles-mêmes recevraient une incitation financière.

Une décentralisation de ces fonctions a des avantages :

1. les communes connaissent leurs besoins ;
2. une surveillance par un agent local serait plus efficiente ;
3. ces recettes pourraient favoriser l'engagement de policiers municipaux ;
4. le « surbooking » n'existerait certainement plus ;
5. la commune connaissant ses habitants, il n'existerait plus de vente en faveur de ceux qui possèdent des parkings privés ;
6. la vente de macaron à ceux qui ne remplissent pas les critères n'existerait plus, etc.

Le trafic de transit et les stationnements de pendulaires indésirables sont en progression constante.

Toutes les communes sont concernées et une aide financière leur permettrait de réguler ces deux problèmes.

Cette loi ne pénaliserait nullement la Fondation des parkings. La clé de répartition du produit de la vente des macarons serait déterminée par le Conseil d'Etat. Minimum 70% seraient encaissés par cette fondation et sa capacité pour les investissements, notamment des P + R, resterait intacte.

Pour le bon fonctionnement de la politique cantonale pour le stationnement, tout comme pour avoir une utilisation optimale des P + R, il est absolument nécessaire que les stationnements dans les communes rurales soient contrôlés et maîtrisés.

Date de dépôt : 6 janvier 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LE PL 11776

Rapport de M. Bernhard Riedweg

Mesdames et
Messieurs les députés,

C'est suite à une déclaration dans la presse locale de Monsieur le conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, proposant d'augmenter le prix du macaron, passant outre la décision du Grand Conseil, que ce projet de loi a été soumis aux députés. Cette hausse du prix du macaron avait pour objectif un meilleur contrôle de sa distribution afin d'éviter les abus.

L'Etat cherche par tous les moyens à prélever des recettes supplémentaires non liées à un impôt ce qui est fort impopulaire par les temps qui courent ; ce sont donc les taxes, les émoluments, les redevances voire les contraventions ainsi que le tarif annuel du macaron en zone bleue qui sont visés, ce que les signataires de ce projet de loi désapprouvent.

Faut-il rappeler que des hausses du prix du macaron, de 20 F pour le porter à 200 F pour les habitants et de 40 F, soit de 360 F à 400 F, pour les entreprises, sont entrées en vigueur il y a plus de quatre ans soit le 1^{er} mars 2012 après que nous ayons connu un prix stable depuis son introduction sur le territoire de la Ville de Genève en 1998 ; à leur tour, les communes de Lancy, Carouge, Plan-les-Ouates, Vernier, Meyrin, Onex et les Trois-Chêne ont appliqué les hausses à partir de 2011. Ce projet de loi tente donc de fixer le prix maximal des 30 000 macarons vendus dans notre canton à 200 F.

Une augmentation du prix du macaron pourrait inciter certaines personnes à se départir de leur véhicule pour des questions d'économie, ce qui va à l'encontre de la liberté individuelle du choix du mode de transport prévu à l'article 190, alinéa 3 de la constitution de la République et canton de Genève. Une augmentation de tarif du macaron concerne avant tout la classe moyenne déjà fortement sollicitée de toutes parts, dont le pouvoir d'achat diminue sans cesse depuis des années. L'automobiliste ne doit pas être la victime des difficultés financières qu'éprouve le canton de Genève suite à une gestion déficiente des deniers publics et à son opulent train de vie. En

fait, les prélèvements des collectivités publiques sont une ressource gouvernementale illimitée puisque la pression fiscale s'aligne sur les besoins de l'administration et jamais sur les moyens financiers des contribuables.

Selon la configuration géographique et la distance entre les lieux du domicile et du travail ou de loisir, il n'est pas du tout évident et rationnel d'emprunter les transports publics genevois pour les déplacements tant professionnels que privés, d'où la nécessité de disposer d'un véhicule et d'une place de stationnement en voirie, car dans les zones urbaines de nombreux anciens immeubles ont été construits sans être dotés de parkings souterrains. La mobilité représente un budget conséquent pour certaines familles lorsqu'il s'agit de payer entre autres des impôts pour les plaques, les assurances, la taxe à la valeur ajoutée, la taxe sur les carburants et la vignette autoroutière qui n'est qu'un macaron rectangulaire.

Augmenter le prix du macaron de stationnement tombe au mauvais moment, la conjoncture n'étant pas favorable.

La minorité de la commission vous demande de bien vouloir voter l'entrée en matière de ce projet de loi et vous en remercie.