

Date de dépôt : 10 janvier 2012

- a) **RD 841-A** **Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur du stationnement**
- b) **R 685** **Proposition de résolution de M^{mes} et MM. François Gillet, Patricia Läser, Alain Meylan, Florian Gander, Antoine Barde, Anne Marie von Arx-Vernon, Patrick Lussi, Jacques Jeannerat, Guillaume Sauty et Daniel Zaugg approuvant le Plan directeur du stationnement sous réserve de modifications**

Rapport de M. Alain Meylan

Mesdames et
Messieurs les députés,

Après quelques échanges verbaux comme d'habitude riches en couleurs, le Grand Conseil a renvoyé le 24 septembre 2010 ce RD 841 pour étude à la Commission des transports par 59 voix oui contre 9 non. Ce RD déposé par le Conseil d'Etat le 23 août a fait l'objet de travaux attentifs de la commission dans ses séances du 14 et 28 juin, 30 août, 6 et 13 septembre, 18 octobre, 6, 13 et 20 décembre 2011.

Ce RD a été traité en même temps que le PL 10816. Ces deux objets sont indissociables tant les discussions ont été menées de concert et souvent mélangées. Il est donc utile pour le lecteur d'avoir lu les 2 documents pour tenter d'en prendre toute la mesure.

La présidence des commissions a été assurée par MM. Broggin et Gillet avec grande maîtrise.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{mce} Cherbuliez et par MM. Demain, Siegrist, Castro et Riondel. La commission les remercie de leur précieuse collaboration.

Enfin, relevons l'engagement et la participation de la conseillère d'Etat M^{me} Michèle Künzler et de ses collaborateurs qui l'ont à un moment ou à un autre accompagnée, à savoir M^{mes} Dougoud et Charat ainsi que MM. Favre, Delacrétaz, Prina et Widmer. Un grand merci pour leurs avis concrets et précieux.

Séance du 14 juin 2011

Présentation du Plan directeur du stationnement (PDS) par le département

(annexe 1 : PowerPoint de la présentation)

M^{me} Künzler introduit cette présentation. Elle indique que ce RD sur le plan directeur du stationnement est le premier du genre et s'inscrit comme quatrième pilier de la mobilité. Pour compléter l'ensemble des aspects considérés, le département remettra prochainement un plan consacré aux P+R et un plan sur le réseau routier.

Ce rapport contient un décompte exact du nombre de places publiques de stationnement, ce qui n'est pas encore le cas pour les places privées (en cours).

Ce plan du stationnement vise à la fois les besoins des habitants, des pendulaires, des visiteurs et des clients (livraisons). Son objectif tend à récupérer de l'espace public et à opérer une meilleure gestion du trafic. Il vise également à mieux envisager la problématique des deux-roues motorisés ou non.

Il s'agit également d'envisager la planification étendue des P+R, y compris à l'extérieur des frontières (par exemple, à Veigy ou Bonneville).

En ce sens, des actions devront être entreprises sur la tarification des P+R.

Elle insiste sur la nécessité de mieux gérer le nombre de places de stationnement vides au sein des parkings, dont le coût n'est pas négligeable puisqu'il se situe entre 50 et 70 000 F/place – d'où une volonté naturelle de rentabiliser ces investissements.

Elle cède la parole à M. Gérard Widmer.

M. Widmer rappelle au cours de cette présentation que ce premier plan directeur est aussi le résultat d'une politique menée depuis 20 ans, et ambitionne de déterminer de nouvelles cibles.

Il faut l'envisager à ce stade dans une vision à long terme sur 10 ou 15 ans (hors du découplage classique sur 4 ans), dans une perspective globale de fortes interactions et de coordination avec les quatre piliers de la politique de la mobilité.

Questions et discussions

Un député (L) s'étonne du lien effectué entre les besoins des pendulaires et le souhait d'une mobilité douce en vélo qui lui paraît, pour ce type d'utilisateurs, assez peu crédible.

Un autre objectif visé par la présentation tend à renforcer tous les modes de stationnement confondus, tout en précisant qu'à chaque stade le contrôle et le coût seront augmentés.

De cette présentation ressort également l'intention de libérer de l'espace public pour le stationnement, notamment par une augmentation des parkings en ouvrage, dont le commissaire voudrait connaître la localisation.

Il aimerait également quelques précisions sur l'intention de tarifier le stationnement des 2RM. Dans une logique identique, on pourrait imaginer de faire subir le même sort aux vélos ; or cette hypothèse n'est pas envisagée.

M. Widmer rectifie l'interprétation selon laquelle il s'agirait de proposer aux pendulaires de se rendre sur leur lieu de travail uniquement à vélo car cette hypothèse n'a évidemment pas de sens pour ceux qui résident à une certaine distance, mais garde du sens pour les personnes situées entre 3 et 5 km de ce lieu.

Par ailleurs, il faut toujours envisager cette possibilité dans le cadre général de la mobilité douce, comprenant également la marche à pied et les transports publics.

Il ressort que l'offre de places publiques en surface est assez forte à Genève et pourrait faire l'objet d'une réorientation vers les transports publics dans la perspective d'améliorer les déplacements mais également la fluidité générale du trafic.

M^{me} Künzler évoque des centaines de places de stationnement inutilisées dans les parkings en ouvrage, or ces places disponibles ne sont pas, contrairement à certaines affirmations, particulièrement chères à la location (180 F par mois).

Elle insiste sur la vision globale de ce plan directeur, notamment sur les questions de tarification en indiquant que la situation genevoise se caractérise en la matière par un coût bien moins élevé que dans beaucoup de localités en Suisse.

Elle rappelle également que l'objectif premier de ce plan directeur consistait à élaborer un inventaire exact de la situation permettant notamment de lutter contre un certain nombre de contrevérités (cherté, insuffisance des places disponibles...).

Enfin, elle insiste sur le coût d'investissement lié aux places inutilisées (entre 50 et 70 000 F/place).

Le Président ajoute que la réglementation sur les macarons prévoyait une marge de manœuvre située entre 180 et 240 F par an, et que la situation actuelle se caractérise par un prix-plancher.

M. Widmer indique quelques projets de parkings (extension à Rive ou au Mt-Blanc).

Cependant, ce rapport tente également de fixer les règles et les principes globaux de cette politique en vue d'une certaine harmonisation.

On considère que le rayon raisonnable d'un parking se situe entre 300 et 500 m.

Quant à la tarification du stationnement des vélos, elle pourrait être envisagée pour autant que les cycles soient identifiables (réglementation fédérale).

Dans le même sens, il évoque les solutions du type P+R avec la possibilité d'un abonnement.

Un député (Ve) constate que le problème de l'identification des vélos s'est encore renforcé avec la suppression de la vignette ; ce qui n'est évidemment pas le cas pour les motos.

Le député (L) précité reprend le rapport en première page, et souhaiterait savoir si l'on se trouve toujours dans l'hypothèse proposée de permettre à la commission de se prononcer sous la forme d'une résolution dans les trois mois. Si tel n'était pas le cas, l'examen de ce rapport divers deviendrait caduc.

Un député (MCG) revient à l'intention constamment répétée de favoriser la diversité des modes de déplacement, or à la lecture de ce rapport subsiste l'impression d'une certaine forme de pénalisation des transports à moteur.

Le commissaire reste également dubitatif quant à la qualification générale de *pendulaire* à tous ceux qui effectuent un déplacement vers leur lieu de travail, alors qu'il faudrait probablement distinguer les résidents et les pendulaires.

A ce sujet, il souhaiterait pouvoir disposer d'estimations chiffrées pour ces deux catégories respectives.

Quant à la solution des P+R, elle ne semble pas encore particulièrement développée (2 structures de ce type en 10 ans), ce qui ne paraît pas suffisant à inciter les usagers à modifier leurs habitudes.

M. Widmer dément toute intention d'accroître inutilement le niveau des sanctions, mais a plutôt celle d'aller toujours dans le même sens, celui d'une meilleure gestion de la circulation de l'ensemble des usagers.

Il ne s'agit pas non plus de faire front contre les automobilistes mais de développer l'ensemble de l'offre de transport.

Sur le nombre de pendulaires, il confirme que, entre les pendulaires genevois, vaudois ou fribourgeois, l'on estime cette masse à environ 100 000 pour 250 000 places de travail, dont la plus grande part reste l'apanage des résidents genevois.

M. Delacrétaz rappelle que les experts considèrent que la qualité de pendulaire s'applique à tous ceux qui effectuent un trajet entre leur domicile et leur lieu de travail, quel que soit le moyen de transport.

Cette qualification s'oppose à la catégorie des clients ou des visiteurs.

En outre, un résident habite sur place et bénéficie donc de la possibilité d'un stationnement de proximité.

M. Widmer revient sur le développement jugé lacunaire des P+R, pour indiquer que les autorités françaises se sont engagées jusqu'en 2014 sur cet aspect ainsi que sur le développement des transports publics régionaux.

M. Favre indique que de nouveaux P+R ont été financés par les collectivités françaises et récemment ouverts sur le tronçon entre St-Gervais et Genève, en complémentarité du train – par exemple à Bonneville.

Il évoque l'implication des sociétés autoroutières dans ces projets transfrontaliers impliquant l'inauguration d'un P+R fonctionnant parfaitement depuis quelques mois.

Des démarches volontaires sont engagées avec les régies afin d'améliorer le taux de remplissage des parkings.

Quant aux flux de pendulaires, en 2005, les plus importants provenaient du canton de Vaud, par train (50'000 et probablement le double en 2030) ou autoroute (100'000).

Un député (S) rappelle à ses collègues l'écart significatif entre le stationnement résident (macaron, 180 F par an) et la location d'un parking (180 F/mois).

Il s'interroge sur l'éventualité de revoir la tarification et la flexibilité des zones Macarons, en expliquant que certains automobilistes seraient certainement disposés à parquer leur véhicule à plus grande distance de leur domicile dans des zones aujourd'hui sous-utilisées.

M. Delacrétaz peut parfaitement imaginer une réflexion allant dans le sens d'une plus grande souplesse sur les limites de zones mais indique qu'il sera particulièrement difficile de pouvoir identifier et séparer les usagers qui déclarent utiliser régulièrement leur véhicule, de ceux qui prétendent un usage irrégulier et qui par conséquent auraient droit à un tarif différencié.

Quant à l'idée sous-jacente d'une certaine gratuité des parkings en périphérie, on peut s'interroger sur l'accord des communes concernées.

Il reconnaît que le système des macarons souffre d'un manque de souplesse par sa liaison obligatoire avec la notion de domiciliation.

Ce même député (S) précise que, dans son hypothèse, le tarif du macaron peut varier, à la hausse comme à la baisse, étant entendu que ce système offrirait par exemple l'avantage de la certitude de disposer d'un espace de stationnement, contrairement à la situation actuelle dans de nombreux quartiers.

Un député (MCG) s'interroge sur la position du département vis-à-vis de l'IN 144. D'autre part, il constate qu'à l'heure actuelle, aucune taxe n'est appliquée aux vélos, ce qui constitue donc une discrimination, alors que les cyclistes devraient en toute logique assumer une part de la charge liée à leur stationnement sur la voie publique.

M. Delacrétaz répète qu'une telle intention n'est pas soutenue par la réglementation fédérale et établit un parallèle avec la taxation sur les sacs poubelle et la grande variété des situations au plan national. Il reconnaît qu'une telle hypothèse n'a, par conséquent, pas fait l'objet d'un examen approfondi.

Un député (UDC) note une coquille dans le texte du RD qui mentionne de manière incorrecte la M 1796 (au lieu de la M 1763) et souhaite également une réponse à la question posée concernant la décision par voie de résolution dans les trois mois.

Au titre de l'objectif de récupération de l'espace public urbain, il cite l'exemple de la ville de Lyon.

Il s'interroge en outre sur l'accès respectif des vélos et des motos dans les parkings, qui semblent considérer comme une situation acquise l'avantage donné aux 2RM par rapport aux vélos ; or cet acquis n'est pas démontré ou analysé au sein du rapport.

M. Widmer renvoie le commissaire à la page 38 du rapport (bilan du stationnement, description complète, et des éléments d'information dans les lignes directrices du Plan directeur du stationnement).

A propos de Lyon, il rappelle que cette ville est dotée d'1 RER et d'un métro et de trams dans les zones commerciales. Strasbourg connaît également une forte offre de transports collectifs.

A Genève, au centre-ville, 12 000 places de stationnement sont ouvertes au public (voir [pages 53-54](#)).

Un député (PDC) tient à rappeler à ses collègues que l'élaboration de ce plan directeur avait été dûment demandée lors de la précédente législature et ne constitue pas par conséquent une sorte d'élucubration du DIM mais seulement l'inventaire de la situation existante.

Les outils d'évaluation et d'intervention manquaient, ce rapport permet d'avancer, ce dont il remercie le département.

Il suggère à ses collègues de l'UDC et du MCG de lire attentivement le contenu du rapport avant de se lancer dans d'inutiles procès d'intention à l'égard du département.

Il note que la volonté supposée de décourager l'utilisation des véhicules à moteur n'est pas prouvée, si l'on considère par exemple la possibilité pour les 2RM de bénéficier de places gratuites dans certains parkings.

Il constate que ce rapport fut l'occasion d'une consultation assez large des acteurs concernés, et souhaiterait connaître le degré d'adhésion manifesté à l'égard de ce plan directeur.

Par ailleurs, il souhaiterait également une vérification quant au caractère ou non contraignant du délai de trois mois dans lequel la commission devait/doit se prononcer.

M. Delacrétaz confirme les consultations engagées auprès du CODEP et des principales associations actives sur les questions de transport et de déplacement.

Il ignore si ces dernières se sont finalement prononcées formellement à l'issue du processus. Il rappelle que de manière globale, la question du stationnement résulte d'un compromis entre différents besoins. Il se reporte au contenu de la présentation.

M. Widmer indique que, sur les questions de compensation, des variantes peuvent apparaître mais ni le principe ni les objectifs ne sont remis en cause. Il s'agissait évidemment d'une consultation de ces associations, sans caractère décisionnel.

Un commissaire (Ve) rappelle que les réglementations fédérales en matière de protection de l'air et de bruit militent en faveur du développement de la mobilité douce, dont le vélo qui présente l'avantage d'un impact environnemental neutre. Il observe d'ailleurs, et de manière significative, que

dans le canton de Vaud toutes les mesures envisagées par ce plan directeur figurent dans le cadre général de politique de santé publique.

Il souhaiterait entendre les auteurs sur les solutions de *car sharing* du type MOBILITY et leur place au sein de ce plan directeur.

M. Widmer indique que ce plan tient évidemment à développer la mobilité alternative, notamment dans le cadre du développement des nouveaux quartiers dans lesquels sont notamment incluses des places de stationnement dédiées à l'auto-partage.

Si ce plan directeur du stationnement ne fixe pas, à ce stade, d'action précise en la matière, il encourage nettement ce type de solution.

Il confirme que le **numéro de la motion doit être modifié** (M1763).

La commission s'accorde pour auditionner la coordination transport, le GTE, la fondation des parkings et l'ACG.

Par ailleurs, la commission estime nécessaire et logique de traiter le PL 10816 en même temps que le RD 851.

Séance du 28 juin

Cette séance permet aux deux associations concernées de s'exprimer tant sur le PDS que sur le PL 10816. Il n'est reporté ici seulement les propos des auditionnés sur le RD car les discussions ont porté principalement sur le PL 10816 et sont donc consignées dans le rapport de celui-ci. Merci au lecteur de s'y rapporter.

Audition du GTE (M. Roulet et De Oliveira)

M. De Oliveira commente le PDS. En page 53 du rapport figure le taux de stationnement entre Genève, Bâle et Zurich pour un même périmètre considéré. On entend souvent dire qu'il y a beaucoup de places à Genève, mais on voit ici que les taux de stationnement sont ici quasiment identiques. Il s'agit là des sources de la DGM qui a repris un rapport de l'Université de Genève. En page 55, il est question des éléments pour un diagnostic un et mécanisme de compensation. Le GTE considère que la compensation doit se faire dans un sens comme dans l'autre, il est donc nécessaire de faire des places de compensation si une zone piétonne est créée et vice-versa. Il ajoute que cela ne ressort pas clairement du rapport, la compensation 1/1 n'est pas tout à fait définie et de plus, le mécanisme de compensation ici visé prévoit que 5 places de deux-roues motorisés équivalent à 1 place voiture. En gros, si l'on supprime 20 places voitures dans un quartier et que l'on en fait 100 places motos, les statistiques de la DGM considèrent qu'il n'y a pas eu

de suppression de places voitures, ce qui paraît totalement différent pour les habitants. Il n'est donc pas possible de considérer que 5 places motos équivalent à 1 place de voiture. Les principes sur le stationnement ne sont pas clairement définis et laissent beaucoup de marge à l'autorité. Le PL définit, lui, des principes beaucoup plus clairs.

Certaines mesures sont prises dans le Plan directeur du stationnement, comme l'idée de supprimer des places scooters-motos au profit des vélos. Supprimer ces places amène aussi des problèmes, tout comme les places voitures. Au niveau des deux-roues motorisés, il est apparu dans la presse l'idée de faire payer le stationnement en surface. Visiblement, cet article se réfère au Plan directeur du stationnement. Il estime qu'il n'est pas très intelligent de vouloir taxer les deux-roues, le GTE n'y est pas du tout favorable. Pour les macarons, une mesure est aussi prévue, il s'agit de l'augmentation du prix afin d'éviter les transferts entre stationnement sur fonds privé et stationnement sur fond public. L'idée est d'augmenter le prix pour rendre plus attractif le parking souterrain. Le prix du macaron est de 180 F par année et les parkings souterrain à 180 F par mois. En doublant le prix du macaron, il restera toujours une grande différence de prix sur l'année, le macaron sera de toute façon bien moins cher. Il estime que le fait de doubler le prix du macaron ne va pas inciter à utiliser une place de parking. Il estime que cette augmentation n'est pas efficace.

Audition de coordination transport (MM. Deneys et Calame)

M. Deneys commente plan directeur du stationnement. Il salue ce plan directeur, dont les objectifs sont louables. Pour les macarons, il estime qu'il est indispensable d'étendre ce système à toute l'agglomération. Il avait aussi une remarque concernant le stationnement des vélos. Il a été évoqué de séparer les places deux-roues motorisés des places vélos, cela a fait l'objet d'une pétition de ProVelo renvoyée au Conseil d'Etat par le Grand Conseil. Aujourd'hui, ces places ne sont toujours pas séparées à Genève. Cette façon de faire existe déjà depuis longtemps, il prend l'exemple de Bâle. Il demande également des places de stationnement couvertes pour les vélos. De façon générale, ProVelo remarque un manque de places pour les deux-roues, motorisés ou non. Il y a un vrai manque.

Séance du 30 août

Audition de la Fondation des Parkings (MM. Goumaz, Drôme et Mascali)

M. Goumaz remercie la commission de les recevoir, lui et ses collaborateurs. Il commence par se prononcer sur le Plan directeur du stationnement. Pour la Fondation des parkings (ci-après : la Fondation), ce document est le bienvenu. La Fondation avait demandé ce document depuis longtemps, car elle est en confrontation permanente avec tous les aspects du stationnement, que ce soit avec les P+R, les parkings habitants ou la voirie et le contrôle du stationnement. Il estime que ce document est assez complet, il énumère le catalogue des problématiques liées à la mobilité, il regroupe les grands thèmes de la mobilité. Il estime que le problème de la mobilité est extrêmement complexe et a énormément de facettes. Il pense qu'il est bien de reconnaître, à travers ce document, que la problématique du stationnement est un problème à part entière dans toute la philosophie de la mobilité. Le stationnement est un outil très important pour l'État et sur lequel il est possible d'avoir un grand impact sur les comportements. Il rappelle qu'une voiture est stationnée les 90% à 95% du temps, il faut donc savoir où elle peut aller. Le stationnement est un élément au même titre que les transports publics.

Il ajoute que le sujet est très complexe et que les places de stationnement sont très limitées, d'autant plus au centre-ville. Il estime que les conflits sont inévitables et qu'il faut faire des arbitrages. Il pense qu'il est important d'avoir un écrit qui essaie de définir la situation et les règles que l'on souhaite y apporter.

Il informe que l'augmentation du nombre de véhicules est une réalité et il faut traiter cette augmentation. L'essor de la mobilité douce et des transports publics est aussi une réalité. Il y a aussi une volonté et une nécessité de récupérer de l'espace public, que ce soit pour la mobilité douce ou pour revaloriser l'espace urbain. Il remarque que toutes les villes vont dans ce sens. Un autre axe important concerne les deux-roues motorisés. Il informe que leur nombre d'immatriculations est passé de 10 000 à 50 000 en quelques années, ce qui pose des problèmes considérables que l'on n'a peut-être pas vus venir. Actuellement, il n'y pas de réponses satisfaisantes à ce problème. Un autre aspect concerne le problème d'extension de la mobilité dans les communes. Il prend en exemple Lancy qui va passer au macaron. Il remarque que le problème s'étend. Tous ces sujets mentionnés dans le plan directeur sont importants.

Il pense que le fait de citer les problèmes dans un document est un bon début, mais il estime qu'il faut aller beaucoup plus loin. Souvent, les mesures avancées consistent à créer un groupe de travail. Il pense qu'un groupe de travail ne donne souvent pas des résultats rapides. Il ressent le besoin de mettre en œuvre rapidement ces idées mises sur papiers. IL souhaite aller plus loin. Il remarque également que le principe de la compensation est intégré dans le Plan directeur du stationnement, alors que le projet de loi ne mentionne pas ce dernier. Il souhaite que ce principe de compensation soit clarifié assez rapidement. Il aimerait aussi trouver une solution rapidement pour les deux-roues motorisés. Pour faire tout cela, il faut bien connaître le domaine, il faudrait des experts qui travaillent dessus. Il affirme qu'il faut se donner les moyens, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle, le groupe de travail n'étant pas assez rapides.

En résumé, ce plan directeur pose bien les problèmes, mais il est nécessaire d'avoir un travail d'expert derrière pour réaliser les choses le plus rapidement possible.

Le Président demande si M. Goumaz a un commentaire à faire sur le PL 10816, qui modifie assez en profondeur l'art. 7 LaLCR.

M. Goumaz n'a pas vraiment de commentaire à faire si ce n'est qu'il s'étonne que le projet de loi ne cite pas le plan directeur et n'y fasse pas référence. Sur le principe, il estime que la compensation est une des mesures à mettre en place. Devoir libérer la voirie est une chose qui devient inévitable, il faut donc aborder ce sujet sans trop tergiverser. Il estime que la direction que prend ce projet de loi est la bonne.

Questions des commissaires

Un député (Ve) remarque qu'il est urgent d'agir par rapport aux deux-roues motorisés. Il demande quelles sont les mesures que la Fondation préconise et estime que la Fondation a la charge des contrôles et que rien ne l'empêche d'amender tous les scooters parkés sur les trottoirs.

M. Mascali rappelle qu'aujourd'hui environ 50 000 deux-roues sont immatriculés pour seulement 12 000 places de stationnement. Sa première demande serait de créer des aménagements pour ces deux-roues et d'avoir ensuite une politique au niveau des contrôles qui suivent par rapport aux aménagements qui seront mis en place.

S'agissant de la répression, si demain il donne l'instruction aux contrôleurs d'amender les scooters, il se retrouve pendu le jour d'après. Tout le monde croit que le stationnement sur les trottoirs est autorisé, alors qu'il est interdit par la loi. Il ajoute qu'il est obligé de tolérer cette situation pour la

simple raison qu'il n'y a pas de places de stationnement pour les deux-roues. Il y a donc une incivilité de fait, d'habitude.

Un député (PDC) demande s'il existe des études sur l'intérêt de prévoir davantage de places en ouvrage, donc en souterrain.

M. Goumaz répond que les places en souterrain sont faites au cas par cas, comme à Cornavin avec 70 places occupées. Cela va de pair avec un contrôle fait sur la place, qui est totalement nécessaire. Il s'agit d'un parking payant à 40 F par mois. Le fait d'amender un scooter sur un trottoir alors qu'il n'existe pas de places n'est pas la solution. La Fondation essaie de faire au mieux avec ce qu'elle a. Si le scooter ne dérange pas, les contrôleurs n'amendent pas. Environ 40 places pour deux-roues motorisés vont être construites à Saint-Antoine.

Un député (MCG) demande si les vélos électriques sont inclus dans la catégorie des deux-roues motorisés. Il demande également si les places qui doivent être aménagées doivent l'être pour les scooters et motos et aussi pour les vélos, électriques ou pas.

M. Goumaz répond que les nouvelles tendances en matière de mobilité doivent aussi être traitées. Aujourd'hui, il ne peut pas avoir de réponses claires sur ces points.

Un député (S) remarque qu'il n'y a pas vraiment de vision globale selon M. Goumaz et se pose la question de comment les demandes supplémentaires de macarons sont gérées lorsque l'on construit un nouvel immeuble dans un quartier par rapport aux places disponibles et qui ont déjà été octroyées aux gens qui sont sur place.

M. Goumaz répond qu'à l'heure actuelle la Fondation ne gère pas, elle donne le macaron simplement à tout le monde, il n'y a pas de liste d'attente. Certaines villes ont des quotas, mais pas Genève.

M^{me} Dougoud précise que pour les nouvelles constructions, il existe un règlement selon lequel la nouvelle construction doit répondre à ses propres besoins de stationnement. La nouvelle construction aura donc de toute façon un parking privé.

M. Goumaz rappelle que le macaron ne donne pas droit à une place. Il ajoute que, dans certaines villes, les macarons ne sont pas donnés à ceux qui possèdent déjà un parking. Il pense qu'il s'agit d'un paramètre intéressant à considérer. Genève ne tient pas cela en compte.

Ce même commissaire (S) remarque qu'en ville de Genève il y a souvent des commerçants dans des quartiers à zone bleue. Ces sociétés n'ont droit qu'à deux macarons. Elle demande comment la Fondation gère cette

demande, car certaines sociétés ont besoin de plus de deux macarons, comme une carrosserie ou un mécanicien.

M. Goumaz répond que, normalement, les entreprises ont droit à deux macarons. Il estime que la voie publique n'est pas faite pour stocker des voitures non plus. Il comprend bien que ces entreprises souhaitent faire marcher leur commerce, mais certaines abusent aussi de la voie publique.

Un député (MCG) demande le nombre de macarons vendus par rapport au nombre de places à Genève.

M. Goumaz répond que dans les quartiers chauds comme les Pâquis ou les Eaux-Vives, le taux est d'environ 150 à 160%.

Et poursuit en demandant s'il est possible de connaître le nombre de places qui se créent chaque année.

M^{me} Dougoud répond que le nombre de places n'augmente pas.

M. Goumaz ajoute que le nombre de macarons n'augmente pas en ville de Genève, il reste assez stable chaque année.

Un député (UDC) souhaite en venir au problème des véhicules tampon professionnels, c'est-à-dire un véhicule de société qui stationne la nuit et le matin – l'employé arrive et fait le changement de véhicule à la même place. Il demande si ce problème a été identifié et s'il existe des solutions, bien que cette manière paraisse légale.

M. Drème répond que, si les communes signalent un abus d'utilisation de la voie publique pour ce type de raison, la Fondation essaie de voir et de proposer des places à ces sociétés dans les parkings alentours gérés par la Fondation. La Fondation préfère que les parkings soient utilisés au lieu de la voirie, c'est ce qui a été mis en place à Sous-Moulin suite à des plaintes des communes.

Le député (UDC) demande si l'offre de parking n'est pas trop onéreuse et que cela conduit les gens à utiliser de manière un peu « sauvage » le domaine public. Il fait référence ici aux entreprises.

M. Goumaz répond et estime qu'il s'agit d'une réalité qui ne concerne pas que les entreprises. Une bonne partie des problèmes liés au stationnement vient du fait que les gens pensent que le stationnement est un dû. Aujourd'hui, les gens et les politiques ne se rendent pas compte que la place de parking coûte 50 000 F. Il faut se demander si c'est à l'utilisateur de payer ce coût ou si c'est au contribuable. Il ajoute que l'on devrait progressivement revaloriser le coût d'une place de parking et que les gens commencent à s'habituer à payer une place comme un service.

Séance du 6 septembre

Audition de l'ACG (MM. Mermoud et Rütsche)

Le rapporteur fait également figurer le même compte rendu ici que dans le rapport sur le PL 10816, car les remarques, commentaires et questions concernent les 2 sujets bien que le PL 10816 soit particulièrement traité par l'ACG.

M. Mermoud annonce que le comité de l'ACG s'est réuni la veille pour étudier essentiellement le PL 10816. Il va donc donner l'avis du comité et non de l'AG de l'ACG.

Ils ont saisi le but des auteurs du PL, à savoir de maintenir des places de parc ou, plus précisément, de les remplacer par la mise à disposition de ces places en ouvrage.

Le comité estime que ce PL, soit la question du stationnement en particulier, est un problème éminemment politique, qui est différent selon les quartiers et régions.

Il conclut en disant que ce PL ne peut être intégré tel quel dans la loi existante. En revanche, s'il pouvait faire avancer le débat et permettre de trouver un accord sur ce dossier, comme cela s'est fait dans d'autres villes, l'ACG y serait favorable.

Il sait que certains voudraient supprimer toutes les places de parking en surface alors que d'autres voudraient les maintenir. Il faut trouver une voie médiane, une solution qui permette de résoudre le problème des parkings, lequel est lié à toute la question de la circulation, de la mobilité et des choix des différents modes de transport. L'ACG n'a pas de solution et les opinions divergent fortement selon les communes. Il précise que cette importante réflexion sur les parkings dépasse largement le cadre restreint des communes.

Enfin, il ajoute que, dans les quartiers dans lesquels il y a des commerces et donc des besoins en parkings, ils ne peuvent tout simplement pas supprimer ces places au gré des constructions ; il faut maintenir des places de parking et trouver des solutions. A l'inverse, si par exemple il faut faire une voie de bus réservée et que cela implique la suppression de places de parking, ce choix sera certainement pris rapidement. Il répète qu'il convient de trouver des solutions médianes, au cas par cas des problématiques connues dans chaque région.

Un commissaire (S) constate qu'aujourd'hui il y a un vrai problème de circulation et que l'article 7 du PL demande, comme M. Mermoud l'a relevé, la compensation. Les communes genevoises riveraines de la frontière se plaignent du nombre important de voitures qui passent leurs frontières. Il lui

demande s'il ne trouve pas cela contradictoire, dans l'idée notamment de la construction du CEVA et estime que ce PL va dans un sens qui n'est pas dans l'intérêt des communes. En effet, le PL préconise de construire plus de places de parking si d'autres sont supprimées ailleurs. De plus, il considère qu'il manque une vision globale de la situation genevoise. Selon lui, il faudrait commencer par savoir quelle est la politique en matière de stationnement à Genève.

La vision globale est absente et les mesures sont prises au coup par coup. On ne va pas dans le sens des communes qui en ont assez que la circulation leur pourrisse la vie en permanence.

Il aimerait avoir leur sentiment sur ce point, notamment s'ils estiment que ce PL est un emplâtre sur une jambe de bois qui ne résoudra absolument pas le problème de la circulation à Genève et si l'ACG ne va pas demander une réflexion globale sur ce que l'on veut faire à Genève en matière de circulation.

Il conclut en disant que Genève est devenue une ville très polluée, avec les problèmes de circulation importants.

M. Mermoud redit qu'il ne voit pas bien ce PL s'intégrer dans la loi. Il cite l'article 7A du PL, qui supprimerait l'actuel article 7A de la loi, lequel traite des macarons et ne peut être supprimé sans qu'il y ait une discussion plus large sur la problématique. Le PL peut par contre éventuellement relancer la discussion et, en cela, le comité de l'ACG y est favorable.

Il admet, comme presque tout le monde d'ailleurs, que le trafic est insupportable à Genève. Il relève que le CEVA n'est pas encore construit. Il faut des P+R et c'est peut-être dans ce domaine que le canton reste peu efficace. Il cite l'exemple d'un projet de P+R à Sécheron ; cela est très bien mais, pour arriver là, les voitures devront déjà traverser plusieurs autres communes.

Il conclut en disant que la réflexion sur les parkings doit aller bien au-delà de ce PL. Il imagine qu'ils en traiteront ultérieurement avec le RD 841. Il répète enfin qu'il faut trouver des voies médianes, des solutions négociées qui satisfassent les uns et les autres et permettent aux commerces de continuer à fonctionner et à avoir de la clientèle qui puisse s'y rendre, par divers moyens de transports.

Un commissaire (Ve) comprend que l'ACG est favorable à l'idée d'un compromis en matière de stationnement, lequel ne devrait toutefois pas être imposé par la loi mais devrait faire l'objet d'une véritable négociation, afin que les gens soient vraiment d'accord sur une solution.

M. Mermoud pense effectivement que cela doit passer par un compromis ; comme cela s'est fait ailleurs, il n'y a pas de raison que ce ne soit pas faisable à Genève.

Ce commissaire poursuit au sujet du financement, et relève que l'article 7B articule des chiffres très précis s'agissant des mètres d'écart entre la place supprimée et la place compensée. Chacun sait que les parkings en ouvrage coûtent fort cher à la construction. Ainsi, elle souhaite savoir si les communes sont prêtes à financer des parkings en ouvrage, lorsqu'elles suppriment des places de stationnement sur leur territoire.

M. Mermoud répond que ces exigences en matière de distance lui semblent difficilement applicables car il n'y a pas toujours de la place, dans un rayon donné, pour construire des parkings. Il relève que certaines communes ont construit des parkings et que, même si ceux-ci sont payants, cela ne finance pas complètement la construction. Parfois, au lieu de construire, les communes mettent à disposition du terrain, des sous-sols de bâtiments publics, etc. Il croit que les automobilistes sont aussi prêts à payer volontiers leur place, s'ils en trouvent une, lorsqu'ils vont dans les commerces notamment.

Le commissaire relève que les communes ont effectivement déjà des parkings, qui ne sont pas toujours pleins. Il se demande si ces places libres pourraient être prises en compte dans une compensation en disant qu'il est possible de supprimer des places en surface en tenant compte du fait qu'il y a des places libres en sous-sol.

M. Mermoud relève que les communes qui ont construit des parkings l'ont souvent fait en suivant plus ou moins cette règle, soit dans l'idée de libérer des surfaces. Or, ces places ne peuvent libérer des places en surface à des kilomètres.

Il faut par ailleurs maintenir une partie des places de parking pour faire marcher le commerce notamment. Si l'on veut diminuer le nombre de places, il faut avoir des P+R et des transports publics efficaces. Il cite l'exemple de la commune de Chambésy-Pregny, qui est envahie depuis quelques années par des voitures de pendulaires, qui s'y garent pour prendre le bus. Cela est bien dans un sens car cela signifie que ces pendulaires prennent les transports publics, mais cela signifie également qu'ils ne peuvent pas les prendre ailleurs ; il y a ainsi un problème, quelque chose qui ne fonctionne pas bien. Il convient de construire des P+R à la frontière et au bout des lignes de tramway, car ces voitures ne peuvent bloquer l'accès aux commerces, dans les communes suburbaines.

Un député (MCG) constate que nombre de communes commencent à avoir des zones bleues à macarons. Or, c'est la Fondation des parkings qui gère ces zones bleues. Il souhaite savoir ce que les communes pensent de la gestion des zones bleues, si elles préfèrent la confier à un service tel que la Fondation des parkings ou, au contraire, s'en charger elles-mêmes.

Le Président constate qu'ils abordent ici le RD 841. Il suggère donc à M. Mermoud de donner l'avis du comité de l'ACG sur cet objet et, par là même, de répondre à la question.

M. Mermoud évoque le RD 841. Il avoue ne pas l'avoir lu mot pour mot, vu sa taille, et ajoute que c'est une bonne initiative de faire un Plan directeur de stationnement. Il note que les communes sont toutefois assez frustrées, car ce rapport reste très théorique alors qu'elles aiment les projets concrets.

Il estime que, pour les P+R, il n'est pas nécessaire d'encore créer des groupes de travail, comme mentionné dans le RD 841. Sur ce point, la Fondation des parkings est déjà un groupe de travail. Il faut être plus directif sur ce point et avancer.

S'agissant des zones bleues, les communes doivent les créer afin de limiter la durée de stationnement pour éviter de paralyser la vie économique par des véhicules pendulaires, frontaliers, stationnés durant toute la journée.

La solution temporaire est bien les zones bleues mais, à terme, il faut que les pendulaires puissent accéder à des P+R aux frontières puis à des lignes de transports publics, afin de libérer des places de stationnement dans les communes.

Il note que le phénomène est petit à petit repoussé du centre vers la périphérie, au fur et à mesure que les zones blanches sont supprimées au centre.

Il conclut en disant que ce rapport manque de solutions concrètes.

Le député (MCG) revient à sa question sur la gestion des zones bleues et des macarons attribués, ainsi que sur le contrôle. Son groupe a proposé que les communes gèrent leurs propres macarons. Il demande l'avis de l'ACG sur ce point.

M. Mermoud dit qu'il y a nombre d'avis différents sur ce point. La Fondation des parkings propose un service et a du personnel qui sait travailler dans ce domaine. Certaines communes font appel à ce service alors que d'autres communes ou groupements de communes se sont organisés avec des agents de police municipale, lesquels connaissent les lieux et ont l'avantage de la proximité.

Le député (MCG) dit que l'idée serait pour les communes d'avoir le choix, lequel n'existe à ce jour pas.

M. Rütsche signale qu'il accompagne administrativement la Commission consultative de sécurité municipale, dans laquelle siègent des magistrats. Il indique que certaines zones bleues à macarons sont éloignées du centre et que, de ce fait, leur surveillance ne pourra être assurée par la Fondation des parkings. Dès lors, une certaine souplesse devrait être envisagée de sorte que, si ce sont les communes qui doivent assurer la surveillance et infliger les amendes, elles puissent également bénéficier de la recette de la vente des macarons.

Il précise que ceci ne constitue pas un débat qui a eu lieu au sein du comité de l'ACG, mais qu'il peut évoquer la question car elle a été abordée en Commission consultative de sécurité municipale.

Un député (PDC) demande s'ils ont l'impression que les communes ont une volonté d'adopter des zones bleues.

M. Mermoud répond par l'affirmative. Les communes, surtout suburbaines, essayent de trouver des solutions et la seule est celle du macaron. Or, il faut aussi s'interroger sur où mettre ces pendulaires qui seront « chassés » de ces communes de par la création de zones bleues. Il répète qu'il faut absolument construire des P+R à des endroits stratégiques pour accueillir les véhicules de ces personnes. Il estime notamment que, pour les frontaliers vaudois, il faudrait un P+R aux Tuileries avec des milliers de places et des transports publics tous les quarts d'heures. Ce sont ce genre de projets qu'il faut viser à moyen terme.

Un député (Ve) relève que la fréquence des trains régionaux est prévue et constate que M. Mermoud voit une construction conséquente à la sortie de l'autoroute, aux Tuileries.

Un député (UDC) a entendu M. Mermoud dire que le RD 841 était un peu théorique ; or, dans certains domaines, des solutions, qu'il qualifierait de radicales ou lapidaires, sont proposées. Il se réfère aux pages 27, 35 et 39 dudit rapport, qui concernent les deux-roues motorisés. Dans les propositions, il est dit que l'offre pour les deux-roues motorisés va être stoppée. Il demande si l'ACG a vu ce problème et si elle adhère à ce qui est dit dans le rapport sur ce point, sachant que nombre de personnes venant des communes utilisent un scooter pour se rendre au centre-ville.

M. Mermoud répond qu'ils n'ont pas évoqué ce cas. Il admet qu'il y a de plus en plus de scooters, afin de permettre plus de fluidité. Il considère que ce moyen de transport est une solution. Ils n'ont pas évoqué de limitation drastique des deux-roues.

Un député (S) évoque le vote d'un crédit, par le GC, au sujet du parking de la route du Bois-Brûlé ; l'idée était alors de construire un P+R à cet endroit, avec un arrêt de bus pour que les frontaliers français et vaudois puissent en bénéficier. A ce jour, ce parking n'est plus un P+R mais sert de stationnement pour des petits avions. Il a l'impression que les députés ont été trompés sur ce point, puisqu'ils ont voté un crédit pour un P+R et qu'il n'y a finalement pas de P+R là-bas. Il demande si les communes de la rive droite, touchée par cela, réagissent.

Il constate qu'il y a un transfert des voitures-tampons des zones à macarons, en ville de Genève, aux communes qui n'en ont pas. Les communes n'ont pas les moyens de mettre des amendes alors il s'interroge sur les solutions possibles. Il avait fait des recherches et sait qu'il y a des P+R qui ne sont pas utilisés, cela en raison du manque de mesures d'accompagnement.

M. Mermoud relève que l'ACG avait traité de la question du P+R du Bois-Brûlé. Par contre, les communes de la rive droite ne l'ont pas vraiment évoquée. Il ajoute qu'ils ont souvent évoqué le projet de la route du Bois-Brûlé en disant qu'elle sera vraiment efficace lorsqu'ils auront la route des Nations. En revanche, il n'a pas souvenir que, au moment du vote du crédit, la construction d'un P+R était prévue.

Il estime que les P+R doivent être construits dans des zones stratégiques et croit qu'il faut aussi étudier la mise en valeur des parkings existants, en envisageant par exemple des parkings mixtes, partiellement P+R. Il est persuadé qu'un P+R est attractif s'il y a des transports publics efficaces et réguliers à proximité ; les deux vont de paire.

Il conclut en disant qu'au niveau de l'ACG ils n'ont pas fait d'étude particulière sur ce parking en particulier.

Ce même député demande si l'ACG a des contacts avec les communes françaises et vaudoises voisines pour discuter des questions de stationnement.

M. Mermoud répond qu'ils ont effectivement eu des contacts. Selon lui, personnellement, il y a des démarches importantes à faire avec les communes voisines pour les P+R, lesquels rendraient service à tout le monde. Il croit d'ailleurs que les communes françaises n'y sont pas opposées.

Un député (MCG) relève que M. Mermoud a indiqué que les zones bleues n'étaient pas forcément la solution, car il fallait à terme trouver un lieu pour stationner les véhicules des pendulaires. Il relève que la Ville de Genève ne s'est pas posé la question en mettant des zones bleues à macarons et des zones à parcomètres. Cela a eu pour effet que les frontaliers se sont déplacés et se garent désormais ailleurs. Il cite l'exemple de la commune de Carouge,

qui comporte encore des zones blanches et qui est saturée par ces véhicules, ce qui rend le parage difficile pour les habitants de la commune. Il faudrait inciter les gens à trouver d'autres solutions pour se garer. Il y a par exemple le tramway, depuis Annemasse. Il croit que si les gens sont mis face aux faits, ils n'ont pas d'autre choix que de s'adapter. Il estime que ce n'est pas aux résidents de la commune de devoir s'adapter et de devoir tourner parfois durant plus de 30 minutes avant de pouvoir trouver une place.

Il n'est pas favorable au fait de persécuter les gens en permanence et d'infliger des amendes sans arrêt dans les zones bleues, mais croit qu'il faudrait confier le contrôle de ces zones bleues aux APM et que ceux-ci effectuent des contrôles sporadiques en des lieux bien déterminés.

Il a compris que le contrôle des zones bleues à macarons ne doit pas forcément être réalisé par la Fondation des parkings. Ainsi, si la Fondation ne procède pas au contrôle, il demande s'il est exacte que la commune ne paie rien à ladite Fondation.

M. Mermoud confirme cela. Il répète que, s'agissant des zones bleues à macarons, les communes n'ont aucune obligation vis-à-vis de la Fondation des parkings.

Il répète que, selon lui, la zone bleue à macarons est la seule solution que les communes ont pour le moment, afin que leurs habitants puissent se garer à proximité de leur logement. Ce que le député (MCG) a évoqué au sujet de Carouge correspond à ce qui se passe dans toutes les communes suburbaines. Il redit qu'il faut, à terme, trouver une autre solution plus durable pour les frontaliers, soit des transports publics qui doivent être accompagnés de P+R. Il rejoint le député (MCG) sur le fait qu'il faut que les habitants trouvent des places de parking sur lesquelles ils peuvent se garer longtemps ; la solution est le macaron.

Un député (Ve) relève que les P+R sont effectivement trop près du centre de Genève et qu'ils devraient être construits en amont. Il demande, par rapport au PL, si ce ne serait pas aussi une solution de permettre la compensation de ces places supprimées au centre par des P+R en périphérie. Il convient de savoir ce qui est souhaité, que les gens viennent en voiture au centre ou, au contraire, qu'ils laissent leur voiture en périphérie.

Il demande s'ils pensent qu'il est possible d'amender ce PL pour prévoir la possibilité d'une compensation en périphérie.

M. Mermoud répond que cela ne résoudrait pas tout. Il faut aussi avoir des places de parking au centre pour faire vivre ce centre. Il y a des gens qui habitent au centre, d'autres qui ont besoin de places de parking pour réaliser leur activité économique, etc.

M. Rütscbe signale que le P+R est une réponse à la question des pendulaires et non à toute la problématique du parking. Il note que le RD 841 aborde ces questions et a des mérites sur ce point. C'est un bon outil de travail, qui met en évidence les besoins des habitants.

Il est toujours surpris qu'à Genève on n'arrive pas à résoudre des problèmes qui, ailleurs, se sont réglés par des accords. Il cite Bordeaux, qui a à la fois des transports publics au centre mais également des possibilités de parkings.

Séance du 13 septembre

M^{me} Künzler signale que le Plan directeur du stationnement (PDS) répond à de nombreuses interrogations soulevées par la commission lors des séances précédentes. Elle explique que l'objectif premier du PDS est de récupérer et redistribuer l'espace public tout en respectant le principe de compensation (p.37 du RD). Elle ajoute que le PDS prévoit un recensement des places et une amélioration du stationnement des habitants. Par ailleurs, elle rassure les députés face aux inquiétudes sur la capacité à compenser et à répondre aux besoins des habitants et des visiteurs. Quant aux mesures concrètes, elle informe que la compensation se fera par des places de parkings supplémentaires à Rive ou au Lac. Elle précise que la délégation au transport du Conseil d'Etat a pu consulter les projets des parkings de Rive et Lac. Elle indique que le Conseil d'Etat révélera sa position le mois prochain.

M^{me} Künzler demande, aux auteurs du PL 10816, s'il était voulu que les parcmètres, zones bleues et macarons soient supprimés, car cela contrevient à l'objectif de compensation. Elle imagine qu'il s'agit d'une erreur de plume. Par ailleurs, elle souligne qu'il est matériellement impossible de compenser toutes les places de parking dans les 250 mètres. Elle invite les députés à adopter le PDS qui couvre les mêmes objectifs que le projet de loi. Elle précise que des réflexions ont lieu sur la tarification, sur la mutualisation des parkings en ce qui concerne les places vacantes de certains propriétaires et sur la meilleure utilisation possible de l'existant. Elle conclut que des parkings seront construits si le besoin s'en fait sentir.

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

Cette demande n'est pas retenue par la commission qui, le reste de la séance, débat du PL 10816. Les propos sont consignés dans le rapport y relatif.

Séance du 6 décembre

Le Président demande aux différents groupes de s'exprimer sur le PL 108016, dont la version finale prend en compte plusieurs aspects du RD 841. Il leur demande si leurs critiques ou craintes émises à l'égard du RD 841 lorsqu'il a été étudié par la commission ont trouvé leurs réponses dans la version finale du PL 10816.

Concernant le fait que le groupe socialiste se soit finalement opposé au PL 10816, alors qu'il s'y était montré favorable au début, un député du groupe justifie ce refus par les modifications apportées au texte, notamment l'amendement 7B, al. 1, lettre b), en particulier sa formulation : « à titre exceptionnel », preuve que certains groupe ne montrent pas de volonté de consensus.

Les Verts déclarent appuyer et accepter le RD 841. Ils déplorent par contre que la commission, dans le PL 10816, se soit prononcée pour le statu quo en matière de stationnement, allant par là même à l'encontre des propositions du RD 841.

Le Président demande aux groupes d'exprimer clairement, dans leurs prises de paroles, quels sont selon eux les avantages et inconvénients du PL 108016.

Pour le MCG, un député rappelle qu'il était, au départ, opposé au PL qui proposait le cloisonnement des différents types de stationnement. Il soutient la version finale du texte, qui a été modifiée dans le bon sens, tout en regrettant qu'il ne prend pas assez en compte le déficit de parkings deux-roues motorisés, alors même qu'il s'agit d'un mode de transport en pleine croissance.

Un député exprime le soutien du groupe UDC au PL 108016. En revanche, son groupe s'oppose au RD 841, mais seulement car celui-ci contient l'idée de cloisonner et restreindre le stationnement des deux-roues motorisés (pp. 5, 32, 35, 46, du RD).

Un député (L) exprime sa surprise concernant la position des socialistes sur le PL 108016. Selon lui, les quelques amendements faits par la commission vont dans le sens de la volonté du Conseil d'Etat, en précisant sa marche de manœuvre. Il s'inquiète donc de l'existence d'un agenda caché du groupe socialiste, contrairement aux Verts qui exprime clairement leurs positions.

Un député (PDC) rappelle que le Conseil d'Etat ne s'opposait pas aux modifications apportées par la commission. Le groupe PDC est satisfait du texte du PL et le soutiendra.

Le député (S) répond qu'il n'existe pas d'agenda caché des socialistes et précise que le mécontentement de son groupe vis-à-vis du PL 108016 ne provient que de l'art. 7B (le groupe ne s'oppose pas au reste du texte). Quant au RD 841, les socialistes ne s'y opposeront pas, bien qu'il regrette que le plan soit lacunaire au sujet des collaborations avec la France voisine et du projet d'observatoire du stationnement.

Un député (Ve) ne comprend pas que le député (L) ait parlé de *consensus*. Il salue le pragmatisme de M^{me} Künzler, bien que le groupe des Verts ne soutienne pas la position de sa ministre. Il ne peut pas accepter que l'on fige la situation actuelle, alors même que celle-ci est appelée à changer, d'autant plus en matière de mode de transport.

Le député (L) s'excuse d'avoir utilisé le mot *consensus*, en lieu et place de *compromis*.

Un député (PDC) aimerait rebondir sur l'intervention du député (Ve) précédent. Il fait remarquer que, si la situation genevoise est amenée à suivre les tendances actuelles, le futur apportera aussi une augmentation de la part des personnes âgées dans les transports, dont le mode de déplacement reste encore à inventer.

Un député (Ve) serait très satisfait si, à l'avenir, le domaine public n'était plus utilisé que par les usagers qui en ont vraiment besoin, comme les personnes âgées et les professionnels.

Le Président aimerait recentrer le débat sur le point de l'ordre du jour, le RD 841 et pas le PL 108016, même si les deux sont intimement liés.

Il rappelle que la question sur laquelle la commission est appelée à donner une réponse est de savoir si la commission prend acte du RD 841, avec les remarques des différents groupes qui seront présents dans les rapports, ou si la commission aimerait formuler une résolution.

Un député (UDC) est d'accord avec l'ensemble des 7 objectifs du RD, mais s'oppose à la volonté de restreindre les deux-roues motorisés. Il aimerait que l'objectif 6 (deux-roues motorisés) soit traité sur un pied d'égalité avec les autres objectifs.

Un député (L) indique qu'il y a quelques semaines encore, le groupe libéral aurait refusé le RD. Toutefois, l'ouverture affichée lors des dernières séances et les compromis trouvés dans le PL 10816 amènent le groupe libéral à prendre acte du RD 841, sans s'y opposer. Il demande en revanche si la commission ne serait pas obligée de se prononcer par une résolution, comme le lance entendre le dernier paragraphe de la première page du RD. Enfin, il fait remarquer que la commission avait mis au jour à l'époque quelques différences entre le discours de la conseillère d'Etat et le contenu du RD.

M. Widmer rappelle au député (UDC) que le renforcement des contrôles ne se trouve pas uniquement dans l'objectif 6 (concernant les deux-roues motorisés), mais que la notion de contrôle se retrouve également dans les objectifs 2 et 3 (sur les habitants et les pendulaires). En fait, le contrôle est un élément indispensable à la gestion du stationnement, car il permet d'augmenter le nombre de places disponibles par une rotation plus importante, imposée par la limitation de la durée de stationnement. Quant au nombre de places destinées à ce mode de transport, il déclare que la maîtrise de cette offre de stationnement est la traduction d'une volonté politique, mais il rappelle toutefois que, ces dernières années, son nombre a fortement augmenté, passant de 4 000 en 1990 à 11 000 en 2007 (au centre-ville), pour respectivement 39 000 et 49 000 véhicules immatriculés. Pour comparaison, M. Widmer déclare qu'il y a 230 000 voitures de tourisme immatriculées à Genève en 2010 pour seulement 33 000 places de parking voitures au centre-ville.

M^{me} Charat poursuit sur le thème des parkings-relais. Elle reconnaît qu'il est vrai, comme l'a mentionné la commission, que le plan directeur reste assez abstrait concernant les P+R, mais il s'agit d'un document cadre dont le département avait besoin pour mettre en place des projets concrets. Un plan d'action viendra dans un deuxième temps, en 2012. M^{me} Charat déclare ensuite que l'Etat mène une vraie réflexion transfrontalière en matière de P+R, devant déboucher sur une politique transfrontalière, tant il est vrai qu'une bonne part des pendulaires viennent de France voisine. Le but est de réguler le trafic pendulaire.

Le député (UDC) remercie le département pour sa réponse et précise que le refus de son groupe provient d'une inégalité de traitement entre les vélos qui sont encouragés, d'une part, et les deux-roues motorisés dont on veut restreindre l'utilisation, de l'autre.

Le Président rappelle que les deux points seront liés en plénière et que la commission doit déterminer si elle désire adjoindre une résolution au RD 841.

Il déclare que la question de savoir s'il est obligatoire que la commission formule une résolution est un point qui doit être clarifié pour la semaine prochaine.

Un député (L) rappelle que comme les deux objets sont liés formellement, on ne peut pas s'appuyer sur l'un pour se prononcer sur l'autre.

Le Président met aux voix le RD 841.

Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 841, sans lui adjoindre de résolution, par :

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

Contre : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Abstention : –

Catégorie de débat : 2

Séance du 13 décembre

M^{me} Künzler explique que tout plan directeur doit être adopté par voie de résolution. Dans le cas présent, elle indique que le problème est que la commission a modifié une loi relevant du domaine du plan directeur du stationnement (PL 10816), alors que d'ordinaire le processus se déroule dans l'autre sens (adoption du plan directeur par les députés avec recommandations au CE pour les futures lois). En plénière, M^{me} Künzler propose de lier les deux points (PL 10816 et RD 841) en votant d'abord le PL. Elle signale que deux hypothèses se profilent. Dans la première, le parlement refuse la loi : il adopterait alors une résolution simple disant que les députés prennent acte du plan directeur. Dans la deuxième, la loi est acceptée : le parlement adopterait alors une résolution qui validerait le plan directeur avec les modifications nécessaires découlant de l'adoption de la loi, notamment au niveau du mécanisme de compensation. En conséquence, M^{me} Künzler signale que deux versions de résolutions devront être disponibles.

M. Favre revient sur le projet de résolution simple, envoyé aux députés, modèle souvent inclus directement dans le plan directeur. Comme M^{me} Künzler, M. Favre signale que de petites modifications doivent être apportées au plan directeur, suite à la teneur du PL 10816.

Le Président récapitule la situation : il annonce qu'il y aurait en fait trois objets liés dans le débat au Grand Conseil lors de la session de janvier (le PL 10816, le RD 841 et le PL 10852). Il reprend les deux modèles de résolution à voter en plénière en fonction du résultat du vote sur le PL 10816.

M. Favre liste très rapidement les modifications apportées au plan directeur du stationnement, pp. 23, 25, 29, 47 et 48. Il annonce que le Département transmettra ses modifications de façon exhaustive aux députés (annexe).

M^{me} Künzler précise qu'il serait plus pertinent de modifier le plan directeur après l'adoption en plénière pour ne pas imprimer des exemplaires inutilement. Elle propose que seuls les membres de la commission reçoivent le plan directeur modifié.

Le Président demande aux commissaires de s'exprimer sur ce principe.

Un député (S) rappelle la position du groupe socialiste et attire l'attention de ses collègues sur le fait que les majorités peuvent changer en plénière. Il approuve la démarche telle que décrite par M^{me} Künzler et indique que le PS votera la résolution.

Un député (UDC) demande si le modèle de résolution envoyé aux députés est une résolution provenant du Conseil d'Etat, ce que confirme le département. Dès lors l'UDC confirme qu'il s'opposera à la résolution, au vu de la philosophie du plan directeur concernant les deux-roues motorisés.

Le PDC exprime son soutien à la résolution à condition d'avoir le texte détaillé.

Le MCG présente une position similaire à celle de l'UDC. Il ne pourra pas soutenir une résolution qui approuve le plan directeur en l'état.

M^{me} Künzler résume et éclaircit la situation. Pour adopter le plan directeur, la commission et le Grand Conseil doivent adopter une résolution. Elle signale que le texte envoyé aux députés est un minimum. La deuxième version mentionnerait les petites modifications à apporter au plan directeur suite à l'adoption du PL 10816. Finalement, M^{me} Künzler déclare que les députés sont libres de présenter une résolution invitant le CE à modifier le plan directeur sur certains sujets et de la soumettre à l'approbation des commissaires.

M. Zaugg partage l'inquiétude technique de M. Lussi, car sur le fond, le groupe PLR votera la résolution. Il affirme que, fondamentalement, c'est le Grand Conseil qui adresse une résolution au CE. Il comprend ne donc pas comment et pourquoi l'UDC pourrait formuler maintenant une autre résolution, qui sera refusée. Selon lui, l'UDC peut rédiger une autre résolution qui sera proposée au Grand Conseil.

M^{me} Künzler confirme les propos de M. Zaugg, mais indique toutefois que même après adoption d'une résolution standard en commission, la minorité pourra proposer de l'amender en séance plénière.

M. Meylan rappelle que dans le cas du plan directeur des transports publics, le parlement s'est retrouvé avec deux résolutions différentes, ce qui est problématique. Il estime plus logique de proposer des amendements à un

seul libellé de résolution. Ensuite, M. Meylan rebondit sur la prise de parole de M^{me} Bolay, qui indiquait que les majorités pouvaient changer en plénière.

Il attire l'attention des commissaires sur le fait qu'un tel retournement pourrait s'avérer problématique. M. Meylan demande donc aux groupes de bien mesurer les conséquences de leurs positions.

Le Président rappelle que les majorités changent au Grand Conseil et que même si cela se produisait, il doute que cela produise un blocage général. Il signale également que le cas d'espèce se différencie de celui du plan directeur des transports publics évoqué par M. Meylan.

M^{me} Flamand fait remarquer que, si la résolution était refusée, cela ne signifierait pas que le plan directeur est refusé, mais que le Grand Conseil ne se prononce pas sur celui-ci. Ensuite, Mme Flamand constate qu'il n'y a aucune raison que les majorités changent radicalement en plénière.

Un député (UDC) rappelle que son groupe n'a pas l'intention de faire une obstruction quelconque, mais qu'il a simplement l'intention de présenter au Grand Conseil sa vision du stationnement.

Le Président déclare que la commission siégera la semaine suivante. Afin d'accélérer la procédure, il propose de passer au point suivant, sur lequel le département est venu présenter son point de vue, et demande au département de formuler les différentes résolutions imaginables pour la semaine prochaine. Le député (UDC) enverra ses propositions d'amendements directement au département.

Séance du 20 décembre

Le Président annonce aux commissaires qu'ils viennent de recevoir une nouvelle version de projet de résolution de même qu'un exemplaire récapitulant les modifications qui seraient apportées au Plan directeur du stationnement si le PL 10816 était accepté.

M^{me} Künzler présente le document répertorient les modifications qu'impliquerait l'adoption du PL 10816 par le Grand Conseil. Elle présente les deux parties du document : une version du texte avec modifications apparentes, une version finale du texte.

M. Widmer détaille les modifications apportées au plan directeur. Elles touchent principalement le principe de compensation, comme définit dans le PL 10816. L'année de référence a été corrigée, il s'agit désormais de 2011 (au lieu de 2010), conformément au PL. Finalement, dans ses annexes, le Plan directeur reprend les termes du PL en matière de compensation.

M^{me} Künzler déclare que ce document sera joint au rapport de majorité relatif au RD 841, présenté par M. Meylan.

Le Président rappelle que le plan directeur reprend mot pour mot la lettre du PL. Il demande aux commissaires s'ils ont des questions et remarques à ce propos.

Un commissaire (L) exprime sa surprise et son mécontentement suite à la conférence de presse tenue par la Ville le matin même. Il annonce ne pas y avoir assisté personnellement, mais qu'il en a eu des retours. Il déplore fortement que l'ouverture dont fait preuve la commission ne soit pas prise en compte.

M^{me} Künzler rappelle aux commissaires ce qu'a dit la Ville en conférence de presse : celle-ci souhaite s'attaquer aux pendulaires, ce sur quoi elle rejoint la Ville, et demande une compensation de 0.8. M^{me} Künzler rappelle aux commissaires que la compétence de la Ville se limite à faire des conférences de presse et celle du Grand Conseil est de faire des lois. Elle évoque la crainte de la Ville de voir échouer le projet du parking de Rive. M^{me} Künzler réaffirme qu'un des enjeux de la mobilité est la piétonisation de l'hyper-centre, ce sur quoi tout le monde est d'accord dans cette commission et à la Ville, malgré certaines divergences de position. Selon M^{me} Künzler, un des points positifs à retenir de la conférence de presse de la Ville est qu'elle a affiché la volonté de faire le ménage chez eux, notamment concernant les places de parkings de la GIM louées à des pendulaires.

Le Président trouverait dommage que la détermination affichée dans cette commission soit remise en cause par une conférence de presse de la Ville.

Un autre député (L) rappelle, à ceux qui l'avaient critiqué lorsqu'il avait tenu à inscrire dans la loi « à titre exceptionnel », que, alors que les députés n'ont même pas fini de voter la loi, la Ville propose déjà l'interprétation la plus défavorable aux voitures en affirmant que la compensation est de 0.8.

Un député (Ve) demande pourquoi des modifications devraient être apportées au plan directeur, alors que la commission a déjà approuvé le RD 841.

M^{me} Künzler clarifie la procédure. Elle rappelle qu'une adoption du plan directeur par voie de résolution est nécessaire et que deux versions de résolutions doivent être disponibles pour les débats en plénière, en fonction de l'adoption ou du refus du PL 10816.

Le Président rappelle que la commission a, lors de la séance précédente, pris acte du Plan directeur et qu'une résolution est nécessaire pour la mise en œuvre de celui-ci.

Un député (S) est quelque peu irrité par l'opinion exprimée par le parti libéral, qui devrait, selon lui, accorder à tous le droit de s'exprimer. Le parti libéral fait partie de la majorité, ce qu'il devrait assumer en laissant les minorités s'exprimer.

Un député (Ve) est effaré par les propos de certains partis qui, selon lui, impose leur compromis plutôt que de négocier des compromis. Il évoque la CAFI (Commission administrative des fondations immobilières) pour rappeler que cette commission, pourtant plutôt marquée à droite, a reconnu qu'il existe parfois des surplus en matière de stationnement en ouvrage. Le député (Ve) aimerait que les lois en matière de stationnement soient d'avantage respectées.

Le Président indique à un député (Ve) que ce que ce dernier appelle de ses vœux, la mutualisation des places, est un des éléments fondamentaux exprimés dans le PL 10816.

Ce député (Ve) aimerait modifier, en p. 23, au paragraphe intitulé « La récupération d'espaces publics urbains », la phrase « les places supprimées font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent ». Il estime que ce n'est pas possible.

Le département et le Président répondent qu'il s'agit d'un principe, précisé ensuite dans la loi.

En l'absence d'autres remarques, le Président aborde désormais le point du projet de résolution. Le projet de résolution est différent de celui que les commissaires ont reçu l'après-midi, car il n'est pas possible de joindre des annexes aux résolutions (les modifications venant d'être présentées). En revanche, il propose que l'on annexe les modifications au rapport de majorité du RD 841, présenté par M. Meylan, afin que les députés puissent le consulter lors des débats au Grand Conseil. Il donne la parole aux commissaires pour leurs questions et remarques.

Question et remarques

Un député (UDC) annonce que les amendements qui avaient été annoncés la semaine précédente ont certes été envoyés, mais très tardivement. Ils expriment l'attachement de son groupe à ce que les deux-roues et les deux-roues motorisés soient traités sur un plan d'égalité.

En réponse à la position de l'UDC, un commissaire (Ve) déclare que le plan directeur doit se contenter d'exprimer des lignes directrices, afin de laisser la marge de manœuvre nécessaire aux politiques. Il faudrait également arrêter de dénigrer les communes, comme c'est trop souvent le cas en commission. Enfin, ce député aimerait qu'on rectifie la phrase du plan

directeur de la p. 23 (celle que M. Brogginini avait voulu modifier), dans le sens de proposer un texte moins rigide.

M^{me} Künzler rappelle que le plan directeur a déjà été accepté et qu'il faut arrêter de vouloir le transformer. Les modifications présentées aujourd'hui à la commission se restreignent aux corrections imposées par le PL 10816.

Le Président précise qu'il est important que les objets soient présentés dans le bon ordre en plénière. Après l'approbation ou le refus du PL 10816, une seule proposition de résolution sera mise aux voix.

Un député (MCG) annonce que son parti soutiendra les amendements UDC et que s'ils sont acceptés, le MCG soutiendra le RD 841. Question est en outre posée de sa possibilité de prendre un second rapport de minorité si ce n'était pas le cas.

M^{me} Künzler clarifie la situation. Elle enjoint l'UDC d'amender la résolution avec une phrase du type « le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat de mieux prendre en compte la situation des deux-roues motorisés », sans le détail exhaustif de chaque modification. Cela imposera au CE d'apporter quelques modifications au plan directeur.

Le Président annonce un vote de principe sur la proposition UDC.

Un député (Ve) rappelle une fois de plus que le droit fédéral distingue clairement les deux-roues des deux-roues motorisés. Pour cette raison, l'amendement apporté par l'UDC serait, selon lui, contraire au droit supérieur.

M^{me} Künzler répond que certains commissaires n'ont pas lu correctement le Plan directeur : celui-ci fait une différence claire entre les vélos et les deux-roues motorisés, respectivement objectif 5 et 6. M^{me} Künzler demande ce qui gêne les groupes UDC et MCG au sujet des deux-roues motorisés. Elle rejette en effet toute volonté de restriction de ce mode de transport de la part du département.

Un député (MCG) rappelle le contraste entre le traitement accordé aux vélos et aux deux-roues motorisés ; pour l'un, le qualificatif est « développer », pour l'autre, « maîtriser ».

M^{me} Künzler n'aurait rien contre le fait de mettre « développer » sur les deux objectifs, mais rappelle que le département poursuit l'objectif de réprimer le stationnement illégal des deux-roues motorisés.

Le Président rappelle aux groupes MCG et UDC que la commission a rajouté le terme « motorisé » à l'art. 7B du PL 10816, repris par le plan directeur. Il propose qu'on apporte quelques corrections au plan directeur qui iraient dans la direction proposée par l'UDC et le MCG, pour éviter des

propositions d'amendements ultérieures. Il leur demande si cela leur conviendrait.

Le député (UDC) rappelle que son but n'est pas de faire de l'opposition de principe mais que la philosophie dont fait preuve le Plan directeur au sujet des deux-roues motorisés le dérange. Il répond au député (Ve) qu'actuellement le stationnement vélo et deux-roues motorisés est clairement séparé « conformément au droit fédéral » (p. 23).

Le Président rappelle que ce débat a déjà eu lieu en partie lors de précédentes séances et, après encore quelques propos échangés entre le député (UDC) et M^{me} Künzler, estime nécessaire de faire voter le principe d'une modification en écartant la demande d'un député (L) souhaitant avoir une formulation concrète d'un amendement au motif d'éviter de perdre du temps.

Les commissaires refusent d'amender la proposition de résolution par :

Pour :	4 (2 MCG 1 UDC 1 R)
Contre :	8 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 L)
Abstentions :	3 (1 R, 2 L)

Le Président met aux voix la proposition d'amendement du député (UDC) visant à modifier le plan directeur : modifier en p. 24, ainsi que ses reprises aux pp. 27 et 38, le titre de l'objectif 6 : « Motocyclistes : ~~Maîtriser l'~~ **Développer de façon appropriée une** offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin de protéger l'environnement, d'améliorer la qualité de l'espace public et accroître la sécurité ».

Les commissaires acceptent de modifier le Plan directeur du stationnement par :

Pour :	10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	–
Abstentions :	5 (2 S, 3 Ve)

Le député remercie le département pour cette modification et déclare qu'il retire le rapport de minorité de son groupe pour le RD 841. Il demandera à son groupe de voter la résolution.

Un député (MCG) exprime sa satisfaction face à la modification votée par la commission, mais exprime néanmoins quelques réserves dans la description de l'objectif 6. Il réserve encore la position de son groupe sur le RD 841.

Le groupe Vert annonce que l'inscription de la compensation dans le Plan directeur va sûrement entraîner le refus de la résolution par le groupe vert.

Le Président met aux voix la proposition de résolution.

Les commissaires acceptent la proposition de résolution par :

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

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés,

Il a été délicat de résumer les débats concernant le RD 841 dont on ne savait pas s'il fallait une résolution ou non ainsi que la mise en perspective du PDS avec le PL10816 voté avant le PDS.

Ainsi, après un premier vote sur le PDS, la voie de la résolution a été choisie. Finalement, celle-ci modifie le PDS, ce qui a eu pour conséquence de modifier le vote final des groupes.

Avec regret, le rapporteur note le refus de l'alternative (Ve et S) d'accepter la résolution concernant le PDS, qui par ce vote, sanctionne leur magistrat et sa politique des transports pourtant résolument axée en faveur d'une mobilité différente allant incontestablement dans leur direction.

C'est dommage car les modifications apportées par le PL 10816 sont certes un peu plus « cadrantes » que le plan initial mais n'en détournent pas pour autant sa philosophie.

Voilà bien la preuve que le compromis était tout simplement impossible avec des groupes dont le seul objectif est l'opposition et qu'il est bien facile, après, d'hurler aux loups.

J'ose croire que le vote de ces trois objets donne une nouvelle impulsion à une politique des transports qui doit évoluer on le sait par une amélioration des transports publics, mais aussi par la prise en compte d'autres intérêts, notamment par le développement des parkings comme le demande par ailleurs notre constitution.

Passons donc par-dessus ce dogmatisme rétrograde pour enfin engager une politique du stationnement visant à dynamiser notre économie et minimiser les impacts écologiques tels que la pollution et le bruit, comme le demande aussi notre constitution. Voter ces objets, c'est y répondre !

Je vous remercie de faire confiance aux travaux, pas simples, de la commission qui ont débouché sur un résultat solide et je vous invite Mesdames et Messieurs les députés, à suivre la majorité de la commission dans ses conclusions.

Annexes :

- 1. Présentation PP par la DIM du PDS*
- 2. Les modifications du plan directeur du stationnement suite au PL 10816*
- 3. Le plan directeur du stationnement tel que finalement adopté par la commission par le biais de la résolution.*

Secrétariat du Grand Conseil

R 685

Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. François Gillet, Patricia Läser,
Alain Meylan, Florian Gander, Antoine Barde,
Anne Marie von Arx-Vernon, Patrick Lussi,
Jacques Jeannerat, Guillaume Sauty et Daniel
Zaugg

Date de dépôt : 23 décembre 2011

Proposition de résolution

approuvant le Plan directeur du stationnement sous réserve de modifications

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

- le rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur du stationnement ;
- l'adoption par le Grand Conseil du projet de loi 10816 ;
- les incidences du PL 10816 sur le Plan directeur du stationnement, en particulier de son art. 7B sur les mécanismes de compensation ;

approuve le Plan directeur du stationnement sous réserve des modifications liées à l'application du projet de loi 10816.

Le plan directeur du stationnement

Commission des Transports 14 juin 2011

Gérard Widmer
Direction Générale de la Mobilité



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DGM

14 juin 2011 Page 1

L'objet du plan directeur

- fixer les objectifs de la politique de stationnement à moyen terme (dépasser la période quadriennale)
- identifier les objectifs sectoriels à développer
- servir de cadre de référence pour les acteurs impliqués

→ servir à l'établissement d'un plan d'actions



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DGM

14 juin 2011 Page 2

Contenu

- les places à usage public → plan d'actions stationnement
- les P+R → plan d'actions parc-relais 2011-2014
- les places privées → L.5.05.10 places de stationnement sur fonds privés

→ Champ d'intervention du plan directeur stationnement : l'ensemble des places à usage public, sur voie publique et dans les parkings à usage publics

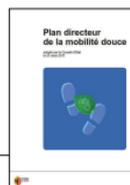
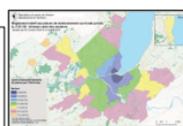


REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DGM

14 juin 2011 Page 3

- Le plan directeur du stationnement complète les documents cadres suivants :



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DGM

14 juin 2011 Page 4

La démarche

Codep	sept. 2008 - juin 2009
PFI	octobre 2008
Groupe de travail Codep	juillet 2009 – mars 2010
DELTAR	16 avril 2010
Conseil d'Etat	25 août 2010
Commission transports GC	dès sept.2010



Les principes du plan directeur

Les mesures principales à développer



Les principes du plan directeur

- stationnement des habitants
- stationnement des pendulaires
- stationnement des visiteurs et des clients



Les principes : habitants #1

→ *satisfaire la demande dans la mesure des possibilités*

- soutenir l'application du système « zone bleue-macarons » dans les communes
- libérer une partie des rues du stationnement
- compenser dans certains cas les places supprimées par la construction de places en ouvrage pour les habitants
- si manque de places pour les habitants, examiner toutes les solutions possibles pour augmenter l'offre



Les principes : habitants #2

- encourager la réduction de la dépendance automobile par le développement des mobilités alternatives (transports publics, vélo, auto-partage, etc.)
- ne pas empêcher les habitants de posséder une voiture, mais les inciter à moins l'utiliser

Les principes : pendulaires

→ réduire l'offre afin de limiter le trafic motorisé aux heures de pointe

- inciter les pendulaires à utiliser les transports publics et les parcs-relais P+R.
- recentrer l'action publique sur l'encouragement plus concret des deux-roues non motorisés
- renforcer les contrôles sur voie publique
- revoir les conditions d'octroi d'abonnements dans les parkings publics

Les principes : visiteurs et clients

→ **renforcer l'accessibilité des centres urbains, tous modes de transport confondus.**

- récupérer l'espace public à d'autres fins que le stationnement voitures
- mettre en cohérence les tarifs de stationnement pour inciter les automobilistes à se garer en ouvrage plutôt que sur la voie publique
- améliorer l'offre de stationnement grâce à un renforcement des contrôles

Les principes du plan directeur

Les mesures principales à développer

Objectif 1 - Vie urbaine

Les mesures principales à développer



- Optimiser l'usage des parkings à usage public en ouvrage existants
- Conditionner la réalisation de parkings en ouvrage à la suppression de places sur voie publique.
- Garder la possibilité de considérer la demande de places supprimées hors du quartier sur des axes TC bien desservis

Objectif 2 - Habitants

Les mesures principales à développer



- Augmenter les quotas de places habitants dans certains parkings en ouvrage à usage public (au détriment des pendulaires)
- Si le besoin est mis en évidence, autoriser de nouveaux parkings en ouvrage à usage public pour les habitants,
 - Favoriser une génération de trafic minimale en agissant sur le tarif (tarif progressif selon l'usage)
 - Eviter que l'habitant stationne son véhicule sur voie publique

Objectif 3 - Pendulaires

Les mesures principales à développer



- Revoir les conditions d'attribution des abonnements dans les parkings publics pour éviter un usage par les pendulaires.
- Diminuer les sous-locations à des pendulaires, entreprendre une démarche avec les régies afin de mieux remplir les parkings de logements pour les habitants
- Améliorer l'offre P+R cantonale et transfrontalière

Objectif 4 - Visiteurs, clients

Les mesures principales à développer



- Favoriser le stationnement de courte durée pour accroître le nombre d'usagers potentiels
- Orienter les usagers courte durée (moins de 90 minutes) vers les parkings en ouvrage à usage public
- Elargir les conditions d'utilisation des P+R pour des visiteurs de moyenne durée, les soirs et les week-ends, mais également la journée

Objectif 5 - Cyclistes

Les mesures principales à développer



- Aménager et sécuriser des places de stationnement vélos en utilisant les possibilités réglementaires actuelles.
- Créer des pôles multiservices vélos à proximité des interfaces TC structurantes
- Etablir une norme pour les abords des équipements publics existants

Objectif 6 - Motocyclistes

Les mesures principales à développer



- Différencier le stationnement 2RM sur voie publique
- Favoriser une complémentarité voie publique / parkings en ouvrage
- Renforcer le contrôle du stationnement hors cases
- Évaluer les effets de l'instauration d'un système de gestion (tarification, durée limitée, etc.)

Objectif 7 - Autres usagers

Les mesures principales à développer



Pour les cases livraisons

- Préciser les conditions de l'utilisation des cases livraisons en fonction du type de commerce desservi et établir une carte des cases livraisons
- Renforcer le contrôle

Pour les professionnels

- Développer un "macaron à gratter" pour une utilisation sur places horodateurs (camionnette outils, livraison chantiers, interventions urgences) **réalisé !**



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

DGM

14 juin 2011 Page 19

Objectif 7 - Autres usagers

Les mesures principales à développer

Pour les cases handicapés :

- Répondre à la demande de proximité du domicile et du lieu de travail de la personne concernée
- Proposer une norme pour les équipements publics et le stationnement sur voirie



Pour les cars :

- Evaluer l'adéquation entre les lieux de dépose et de stationnement



Pour les taxis :

- Adapter la localisation des aires de prise en charge en fonction des demandes et de l'espace à disposition



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

DGM

14 juin 2011 Page 20

Groupes de travail identifiés

1) Suivi du contrôle du stationnement

participants : Etat, FdP

2) Amélioration du taux d'occupation des parkings liés aux logements pour les habitants

- › Bilan par quartier des places stationnement publiques et privées
- › Prix du macaron
- › Récupération espace public à d'autres fins que le stationnement

participants envisagés : Etat, Ville, FdP, caisses de pension, GIM, repr. propriétaires et régies, Fondations, ...

→ **Étude en cours sur les LUP avec les FIDP, la Ville de Genève, l'Office du Logement et la DGM.**

3) Stationnement professionnel via le groupe transports professionnels

4) Exploitation des parkings en ouvrage à usage public

- › conditions d'attribution des abonnements pendulaires
- › cohérence des tarifs de stationnement sur voie publique, en ouvrage et macarons
- › stationnement des 2 roues motorisés en ouvrage

participants envisagés : Etat, Ville, FdP, propriétaires parkings à usage publics, repr. commerçants, év. Police



DGM

14 juin 2011 Page 21

Planning des groupes de travail

- sept. 2011 constitution des groupes de travail
- sept. 2011 début des groupes de travail
- mars – juin 2012 rendu des groupes de travail
- juil. – oct. 2012 rédaction du plan d'actions
- dès nov. 2012 validation du plan d'actions



DGM

14 juin 2011 Page 22

Merci de votre attention...



DGM

14 juin 2011 Page 23

Nouvelles cibles de l'action publique

Le bilan a fait apparaître de nouvelles cibles de l'action publique, qui n'avaient pas été identifiées auparavant comme prioritaires ou qui avaient été sous-estimées :

→ la récupération d'espaces publics urbains :

pour améliorer la qualité des rues et des places des centres urbains, clé essentielle de leur attractivité, il faut libérer une partie des voies publiques du stationnement, grand consommateur d'espace, en coordination avec la réalisation simultanée d'aménagements d'espaces publics par les communes lorsque la route est de compétence communale. 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.

→ la distinction du stationnement des deux-roues motorisés et des vélos :

aujourd'hui, conformément à la législation fédérale, les places de stationnement sont les mêmes pour les deux-roues motorisés et non motorisés, ce qui provoque de fréquents conflits d'usages. De plus, compte tenu de leurs impacts très différents sur l'environnement (air, bruit), la santé de la population et l'ambiance des quartiers, il faut sortir de la confusion et recentrer l'action publique sur l'encouragement concret des deux-roues non motorisés.

→ l'extension de la gestion dynamique du stationnement dans les autres communes que la ville de Genève :

certaines des communes les plus urbaines de Genève nécessitent la mise en place d'une gestion du stationnement, soit pour garantir leur fonctionnement propre, soit pour se prémunir des effets de bord du contrôle du stationnement en Ville de Genève. En fonction des situations particulières à évaluer de cas en cas, l'Etat de Genève soutiendra l'application du système « zone bleue-macarons » sur leur territoire.

→ une tarification cohérente du stationnement sur voie publique et en ouvrage :

les tarifs de stationnement (horodateurs, abonnements, etc.) doivent être mis en cohérence de façon à inciter les automobilistes à se garer plutôt en ouvrage (parkings en sous-sol ou en surface) plutôt que sur la voie publique.

→ un développement de l'offre de parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière :

pour les parcs-relais P+R, il s'agit de développer l'offre à une échelle régionale et transfrontalière afin de réduire le plus possible la portée du déplacement en voiture individuelle en proposant une alternative en transports collectifs au plus près du lieu de domicile. Cela traduit la ferme volonté des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

4.2 Sept objectifs sectoriels

La politique du stationnement public dans les centres urbains se structure en sept objectifs sectoriels, résumés dans le présent chapitre.

Les mesures de mise en œuvre sont détaillées au chapitre 4.3 par fiche spécifique.

Objectifs généraux liés au stationnement

- Meilleure qualité de vie
- Respect de l'environnement
- Promotion de l'économie



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.

Objectif 1, vie urbaine **récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement**

Le stationnement automobile est un grand consommateur d'espace. Or, si l'espace disponible est souvent abondant en périphérie, il est particulièrement limité dans les centres urbains. En outre, les espaces publics sont sollicités par de multiples usages et porteurs d'enjeux majeurs pour la vie sociale et l'attractivité commerciale et touristique.

Depuis 1990, la surface de voie publique utilisée pour le stationnement est restée quasi inchangée. Pour améliorer l'attractivité des centres et la qualité des espaces publics, la libération de la fonction de stationnement d'une partie des voies publiques s'avère nécessaire.

Le moyen envisagé est de compenser la création de places en ouvrage par la suppression de places en surface, comme cela a déjà été fait lors de la construction du parking Saint-Antoine (libération de la promenade) ou des parkings pour habitants des Tilleuls et du Prieuré, selon des modalités définies précisément dans la fiche de mesures liée à cet objectif (cf. p.28 et annexe 2).

De telles politiques de valorisation des espaces publics accompagnées de compensation des places créées en ouvrage par un nombre équivalent de places supprimées en surface sont opérationnelles à Berne et à Zurich, sur la base d'accords négociés avec les parties concernées définis par rapport à un nombre de places de référence («Compromis de circulation pour le centre-ville» à Berne, «Compromis historique» à Zurich).

Dans le centre-ville de Genève où la pression sur l'espace public est forte, le principe de compensation doit se baser sur le nombre total de places à usage public de 2011, comme année de référence.

Valable pour l'ensemble du canton, la réalisation de cet objectif passe par la mise au point d'une méthode pour un diagnostic de la situation du stationnement dans les quartiers en tenant compte des offres privée et publique de stationnement, des activités présentes dans le quartier, des taux de motorisation, etc. Cette méthode implique une connaissance du nombre total de places de stationnement public et privé. Elle sera un outil d'aide à la décision pour les six autres objectifs également (cf. annexe 2).

Objectif 2, habitants **améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers**

Dans les contextes urbains les plus denses, certains quartiers présentent un déficit de places de stationnement pour habitants. Pour y remédier, trois groupes de mesures sont envisagés :

- renforcer l'offre de stationnement pour habitants en utilisant les places libres dans les parkings en ouvrage ou en libérant des places dans ces parkings au profit des habitants.
- soutenir la mise en place de zones bleues + macarons dans d'autres communes que la ville de Genève, présentant un caractère de centres urbains secondaires ou étant victimes des effets de bords liés à leur non intégration dans le système existant en ville de Genève

Objectif 4, visiteurs **garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs**

L'accessibilité des services, des commerces et des loisirs des centres urbains doit être garantie pour les différents moyens de transports et notamment pour les voitures en complément aux transports collectifs et aux modes doux. Toutefois, l'offre répondant à ces besoins est prioritairement celle des parkings en ouvrage à usage public.

Trois groupes de mesures peuvent la conforter :

- l'extension du stationnement de courte durée à d'autres communes que la ville de Genève, pour améliorer leur capacité d'accueil de visiteurs et de clients
- l'élargissement des conditions d'utilisation des parcs-relais P+R pour des visiteurs de moyenne durée (carte journalière touristique, par exemple).
- le renforcement du contrôle des stationnements illicites

Objectif 5, cyclistes **développer une offre de stationnement pour deux-roues non motorisés répondant à l'augmentation de la demande**

Le vélo est efficace pour des trajets jusqu'à 5 km en ville. Son utilisation est en forte augmentation à Genève, provoquant des problèmes croissants de stationnement (manque de places, gênes pour les vélos et les piétons).

Pour soutenir ce moyen de transport favorable à l'environnement, il faut adapter l'offre de stationnement à la demande.

Les moyens utilisables sont notamment :

- augmenter, sur le domaine public, les places de stationnement sécurisées et de qualité pour vélos (systèmes du type rack ou Pédale-Parc)
- utiliser les possibilités réglementaires pour différencier l'usage des cases deux-roues pour réserver certains de ces espaces de stationnement sur voie publique aux vélos uniquement
- créer des pôles vélos multiservices (stationnement, entretien, location, etc.) aux grandes interfaces multimodales (notamment gares CEVA)
- établir une norme pour la réalisation, sur domaine public, de places de stationnement vélos aux abords immédiats des équipements publics existants
- équiper les nouvelles constructions de garages à vélos
- veiller au respect des normes d'introduction de places vélos dans les nouvelles constructions
- prévoir l'équipement de bornes de recharge électrique pour les places de stationnement afin de rendre plus aisée l'utilisation des vélos à assistance électrique.

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**

L'explosion de l'usage de motos et scooters à Genève pour les déplacements pendulaires nécessite d'apporter une réponse appropriée en matière d'équipements de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'éviter l'occupation excessive de l'espace public, au détriment des piétons et des cyclistes.

Les moyens utilisables sont notamment :

Objectif 1 Vie urbaine: Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement



- L'espace public est contraint et convoité dans les zones denses, spécialement dans le centre-ville
- Une gestion adaptée du stationnement peut permettre de réduire ou de relocaliser le nombre de places et ainsi d'améliorer la qualité de vie pour une plus grande convivialité de l'espace public

Principales localisations de cet enjeu :
Centre-ville et centres secondaires

Des résultats acquis

- Libération d'espace public pour des aménagements publics (parcs, promenades, trottoirs plus larges...) suite à la construction de parkings en ouvrage réaffectés: parkings St-Antoine, Tilleuls, Prieuré

L'orientation directrice

Les zones denses du canton étant déjà fortement dotées en parkings à usage public, **l'offre totale de places pour le stationnement à usage public doit y être maintenue à son niveau de 2011**. Ainsi, tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation et d'adaptation de la typologie des places de stationnement, il est appliqué le principe de compensation (cf. annexe 2)

L'objectif est de récupérer l'espace public à d'autres fins que le stationnement voitures. L'espace public libéré peut être converti en zone piétonne ou de rencontre, redistribué en faveur des vélos, d'espaces de livraison ou transformé en espaces verts.

Dans les autres communes et surtout les centres urbains secondaires, la même orientation directrice peut être poursuivie, sans fixation d'un niveau de référence et même si la densité actuelle du bâti ne le nécessite pas encore.

Les mesures à développer

- Optimiser l'usage des parkings à usage public en ouvrage existants afin de permettre de compenser d'éventuelles suppressions de places sur voie publique.
- Conditionner la réalisation de parkings en ouvrage à la suppression de places sur voie publique selon le mécanisme de compensation défini (cf. annexe 2).
- En cas de suppression de places sur voirie destinées aux habitants d'un quartier et s'il n'y existe pas d'alternatives adéquates de stationnement en ouvrage, étudier la possibilité de reporter la compensation hors du quartier sur des axes bien desservis par les transports collectifs.
- Poursuivre le recensement du stationnement privé en partenariat avec les propriétaires, les caisses de pension et les régies immobilières.
- Etablir un suivi du nombre de places de stationnement, tous types, dans les quartiers concernés

La démarche

Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat, la Ville et la Fondation des parkings pour la définition de la diagnostic de la situation du stationnement dans les quartiers et les communes.

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



- Le nombre de motocycles (scooters inclus) est en forte augmentation, leur stationnement est problématique
- Cette augmentation pose également des problèmes d'environnement indéniables (bruit, pollution, etc.)
- L'enjeu est de développer de façon appropriée l'offre, sans chercher à augmenter l'usage des deux roues motorisés dans le centre-ville

Principale localisation de cet enjeu :
Centre-ville, centres secondaires, gares

Des résultats acquis

- Une augmentation du nombre de places de stationnement deux-roues de +156% entre 1990 et 2008 (non différenciées entre motocycles et vélos pour la plupart)
- L'occupation des cases deux-roues dans les secteurs les plus centraux montre une forte prépondérance des deux-roues motorisés par rapport aux vélos.

L'orientation directrice

- Développer l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public, tout en cherchant à maîtriser le nombre de deux-roues motorisés (motocycles, scooters)
- Utiliser les possibilités réglementaires pour différencier le stationnement deux-roues motorisés du stationnement vélos sur les cases 2 roues sur voie publique

Les mesures à développer

- Expérimenter la différenciation du stationnement vélos de celui des deux-roues motorisés dans des secteurs-test
- Recenser l'offre de cases deux-roues hors voie publique, aux abords des équipements publics dans un premier temps puis dans l'ensemble du canton
- Favoriser une complémentarité de l'offre sur voie publique avec celle en ouvrage à usage public
- Renforcer le contrôle du stationnement hors cases, principalement dans les lieux où cela gêne les piétons
- Évaluer les effets de l'instauration d'un système de gestion (tarification, durée limitée, etc.) après avoir utilisé les possibilités réglementaires pour différencier le stationnement deux-roues motorisés du stationnement vélos sur les cases 2 roues sur voie publique

Annexe 2 : éléments pour un diagnostic et mécanisme de compensation

Diagnostic

Tous les quartiers de la Ville et des communes genevoises ne présentent pas une situation uniforme de saturation du stationnement sur leur périmètre, de même que la structure des activités. Certains présentent un caractère résidentiel plus marqué, ou plus axés sur une mixité activités/logements, d'autres sont dotés de bâtiments plus récents, avec souvent des parkings souterrains, ou sont plus anciens avec un report du stationnement des habitants sur voie publique. En fonction du type de secteur, la demande de stationnement ou la superposition des demandes de stationnement variera au cours de la journée, de la soirée ou de la nuit.

Pour apprécier la situation du stationnement dans un périmètre, il y a lieu d'observer l'équilibre entre l'offre et la demande de stationnement dans un quartier.

En matière d'offre de stationnement, l'ensemble de l'offre publique et l'offre privée est nécessaire à connaître. Par offre publique, il faut entendre toutes les places de stationnement sur voie publique, les places en ouvrage à usage public, les parkings habitants. Par offre privée, les places n'étant pas accessibles à tous, sans avoir d'autorisation ou de bail spécifique. Suivant les quartiers, notamment les plus centraux avec une mixité habitat-activités élevée, il peut tout à fait être considéré que les cases deux roues soient incluses pour le calcul de l'offre de stationnement.

Concernant la demande de stationnement, son estimation est très complexe. Il y a lieu de distinguer entre celle émanant par les habitants d'un secteur, celle des commerçants, celle des travailleurs y étant actifs et celle des visiteurs. Les éléments à disposition sont les données issues des divers recensements ou sources de données (habitants, logements, emplois, voitures immatriculées, déplacements domicile-travail, surfaces commerciales, types d'activités, etc.). A ces éléments, il faut ajouter une batterie d'hypothèses sur les parts modales et se baser sur les objectifs de répartition modale pouvant être déduits par exemple du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés.

Cette méthode de diagnostic novatrice servira d'outil d'aide à la décision pour les sept objectifs du plan directeur et sera utilisée pour l'évaluation de tout nouveau projet de création de parkings.

La connaissance du nombre de places privées est une première étape qu'il s'agira de compléter par une connaissance de l'utilisation de ces places. Il conviendra notamment de définir si une place est liée à un bail et si cette place est accessible à un habitant en faisant la demande. L'évaluation et le suivi précis de l'utilisation des places privées est une tâche relativement lourde, étant donné le nombre de propriétaires et le nombre de régies concernées. Une démarche avec les plus importants propriétaires, notamment les caisses de pensions, ainsi que les représentants des propriétaires et les régies pourrait permettre d'avoir une meilleure connaissance des situations du stationnement dans les immeubles.

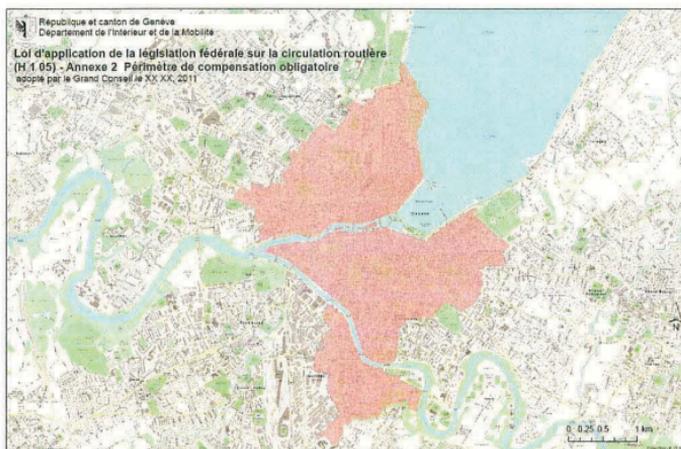
Sa définition et sa mise en œuvre impliquent la création d'un groupe de travail transversal pour assurer de son utilisation la plus pertinente et adéquate possible.

Mécanisme de compensation

Tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation et d'adaptation de la typologie des places de stationnement, l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, s'opère 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.

Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève, comme représenté à la figure suivante :



Stationnement à usage public : périmètre de compensation obligatoire

En fonction du développement de l'urbanisation dans le canton de Genève, le périmètre des zones denses pourrait faire l'objet de modifications. Le plan d'actions quadriennal du stationnement évaluera la pertinence de modifications éventuelles.

Dans ce périmètre, l'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011. Cela signifie que le nombre de places de stationnement à usage public reste constant, dans la limite des compensations sous forme de places 2 roues qui pourraient être réalisées. 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.

La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement annuel des places à usage public.

Nouvelles cibles de l'action publique

Le bilan a fait apparaître de nouvelles cibles de l'action publique, qui n'avaient pas été identifiées auparavant comme prioritaires ou qui avaient été sous-estimées :

→ la récupération d'espaces publics urbains :

pour améliorer la qualité des rues et des places des centres urbains, clé essentielle de leur attractivité, il faut libérer une partie des voies publiques du stationnement, grand consommateur d'espace, en coordination avec la réalisation simultanée d'aménagements d'espaces publics par les communes lorsque la route est de compétence communale. 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.

Supprimé : L

Supprimé : compensation de places créées

Supprimé : travaux

Supprimé : en surface pourraient faire

Supprimé : dans certains cas l'objet de compensation en ouvrage.

→ la distinction du stationnement des deux-roues motorisés et des vélos :

aujourd'hui, conformément à la législation fédérale, les places de stationnement sont les mêmes pour les deux-roues motorisés et non motorisés, ce qui provoque de fréquents conflits d'usages. De plus, compte tenu de leurs impacts très différents sur l'environnement (air, bruit), la santé de la population et l'ambiance des quartiers, il faut sortir de la confusion et recentrer l'action publique sur l'encouragement concret des deux-roues non motorisés.

→ l'extension de la gestion dynamique du stationnement dans les autres communes que la ville de Genève :

certaines des communes les plus urbaines de Genève nécessitent la mise en place d'une gestion du stationnement, soit pour garantir leur fonctionnement propre, soit pour se prémunir des effets de bord du contrôle du stationnement en Ville de Genève. En fonction des situations particulières à évaluer de cas en cas, l'Etat de Genève soutiendra l'application du système « zone bleue-macarons » sur leur territoire.

→ une tarification cohérente du stationnement sur voie publique et en ouvrage :

les tarifs de stationnement (horodateurs, abonnements, etc.) doivent être mis en cohérence de façon à inciter les automobilistes à se garer plutôt en ouvrage (parkings en sous-sol ou en surface) plutôt que sur la voie publique.

→ un développement de l'offre de parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière :

pour les parcs-relais P+R, il s'agit de développer l'offre à une échelle régionale et transfrontalière afin de réduire le plus possible la portée du déplacement en voiture individuelle en proposant une alternative en transports collectifs au plus près du lieu de domicile. Cela traduit la ferme volonté des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

4.2 Sept objectifs sectoriels

La politique du stationnement public dans les centres urbains se structure en sept objectifs sectoriels, résumés dans le présent chapitre.

Les mesures de mise en œuvre sont détaillées au chapitre 4.3 par fiche spécifique.

Objectifs généraux liés au stationnement

- Meilleure qualité de vie
- Respect de l'environnement
- Promotion de l'économie



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.

Supprimé : Maîtriser

Supprimé : de protéger l'environnement,

Objectif 1, vie urbaine récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement

Le stationnement automobile est un grand consommateur d'espace. Or, si l'espace disponible est souvent abondant en périphérie, il est particulièrement limité dans les centres urbains. En outre, les espaces publics sont sollicités par de multiples usages et porteurs d'enjeux majeurs pour la vie sociale et l'attractivité commerciale et touristique.

Depuis 1990, la surface de voie publique utilisée pour le stationnement est restée quasi inchangée. Pour améliorer l'attractivité des centres et la qualité des espaces publics, la libération de la fonction de stationnement d'une partie des voies publiques s'avère nécessaire.

Le moyen envisagé est de compenser la création de places en ouvrage par la suppression de places en surface, comme cela a déjà été fait lors de la construction du parking Saint-Antoine (libération de la promenade) ou des parkings pour habitants des Tilleuls et du Prieuré, selon des modalités définies précisément dans la fiche de mesures liée à cet objectif (cf. p.28 et annexe 2).

De telles politiques de valorisation des espaces publics accompagnées de compensation des places créées en ouvrage par un nombre équivalent de places supprimées en surface sont opérationnelles à Berne et à Zurich, sur la base d'accords négociés avec les parties concernées définis par rapport à un nombre de places de référence («Compromis de circulation pour le centre-ville» à Berne, «Compromis historique» à Zurich).

Dans le centre-ville de Genève où la pression sur l'espace public est forte, le principe de compensation doit se baser sur le nombre total de places à usage public de 2011, comme année de référence.

Supprimé : 2010

Valable pour l'ensemble du canton, la réalisation de cet objectif passe par la mise au point d'une méthode pour un diagnostic de la situation du stationnement dans les quartiers en tenant compte des offres privée et publique de stationnement, des activités présentes dans le quartier, des taux de motorisation, etc. Cette méthode implique une connaissance du nombre total de places de stationnement public et privé. Elle sera un outil d'aide à la décision pour les six autres objectifs également (cf. annexe 2).

Objectif 2, habitants améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers

Dans les contextes urbains les plus denses, certains quartiers présentent un déficit de places de stationnement pour habitants. Pour y remédier, trois groupes de mesures sont envisagés :

- renforcer l'offre de stationnement pour habitants en utilisant les places libres dans les parkings en ouvrage ou en libérant des places dans ces parkings au profit des habitants.
- soutenir la mise en place de zones bleues + macarons dans d'autres communes que la ville de Genève, présentant un caractère de centres urbains secondaires ou étant victimes des effets de bords liés à leur non intégration dans le système existant en ville de Genève

Objectif 4, visiteurs **garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs**

L'accessibilité des services, des commerces et des loisirs des centres urbains doit être garantie pour les différents moyens de transports et notamment pour les voitures en complément aux transports collectifs et aux modes doux. Toutefois, l'offre répondant à ces besoins est prioritairement celle des parkings en ouvrage à usage public.

Trois groupes de mesures peuvent la conforter :

- l'extension du stationnement de courte durée à d'autres communes que la ville de Genève, pour améliorer leur capacité d'accueil de visiteurs et de clients
- l'élargissement des conditions d'utilisation des parcs-relais P+R pour des visiteurs de moyenne durée (carte journalière touristique, par exemple).
- le renforcement du contrôle des stationnements illicites

Objectif 5, cyclistes **développer une offre de stationnement pour deux-roues non motorisés répondant à l'augmentation de la demande**

Le vélo est efficace pour des trajets jusqu'à 5 km en ville. Son utilisation est en forte augmentation à Genève, provoquant des problèmes croissants de stationnement (manque de places, gênes pour les vélos et les piétons).

Pour soutenir ce moyen de transport favorable à l'environnement, il faut adapter l'offre de stationnement à la demande.

Les moyens utilisables sont notamment :

- augmenter, sur le domaine public, les places de stationnement sécurisées et de qualité pour vélos (systèmes du type rack ou Pédale-Parc)
- utiliser les possibilités réglementaires pour différencier l'usage des cases deux-roues pour réserver certains de ces espaces de stationnement sur voie publique aux vélos uniquement
- créer des pôles vélos multiservices (stationnement, entretien, location, etc.) aux grandes interfaces multimodales (notamment gares CEVA)
- établir une norme pour la réalisation, sur domaine public, de places de stationnement vélos aux abords immédiats des équipements publics existants
- équiper les nouvelles constructions de garages à vélos
- veiller au respect des normes d'introduction de places vélos dans les nouvelles constructions
- prévoir l'équipement de bornes de recharge électrique pour les places de stationnement afin de rendre plus aisée l'utilisation des vélos à assistance électrique.

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**

L'explosion de l'usage de motos et scooters à Genève pour les déplacements pendulaires nécessite d'apporter une réponse appropriée en matière d'équipements de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'éviter l'occupation excessive de l'espace public, au détriment des piétons et des cyclistes.

Les moyens utilisables sont notamment :

Supprimé : maîtriser

Supprimé : de protéger l'environnement,

Supprimé : profite d'avantages pas toujours licites (utilisation des aménagements cyclables, stationnement débordant sur les trottoirs, etc.) pour éviter les contraintes de circulation et de stationnement automobile, au détriment des cyclistes et des piétons. Et comme les deux-roues motorisés sont plus polluants que l'automobile et contribuent à dégrader la qualité des espaces publics et des quartiers : il faut en limiter l'expansion, au profit des modes doux et des transports collectifs.

Objectif 1 Vie urbaine: Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement



- L'espace public est contraint et convoité dans les zones denses, spécialement dans le centre-ville
- Une gestion adaptée du stationnement peut permettre de réduire ou de relocaliser le nombre de places et ainsi d'améliorer la qualité de vie pour une plus grande convivialité de l'espace public

Principales localisations de cet enjeu :
Centre-ville et centres secondaires

Des résultats acquis

- Libération d'espace public pour des aménagements publics (parcs, promenades, trottoirs plus larges...) suite à la construction de parkings en ouvrage réaffectés: parkings St-Antoine, Tilleuls, Prieuré

L'orientation directrice

Les zones denses du canton étant déjà fortement dotées en parkings à usage public, l'offre totale de places pour le stationnement à usage public doit y être maintenue à son niveau de 2011. Ainsi, tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation et d'adaptation de la typologie des places de stationnement, il est appliqué le principe de compensation (cf. annexe 2).

L'objectif est de récupérer l'espace public à d'autres fins que le stationnement voitures. L'espace public libéré peut être converti en zone piétonne ou de rencontre, redistribué en faveur des vélos, d'espaces de livraison ou transformé en espaces verts.

Dans les autres communes et surtout les centres urbains secondaires, la même orientation directrice peut être poursuivie, sans fixation d'un niveau de référence et même si la densité actuelle du bâti ne le nécessite pas encore.

Les mesures à développer

- Optimiser l'usage des parkings à usage public en ouvrage existants afin de permettre de compenser d'éventuelles suppressions de places sur voie publique.
- Conditionner la réalisation de parkings en ouvrage à la suppression de places sur voie publique selon le mécanisme de compensation défini (cf. annexe 2).
- En cas de suppression de places sur voirie destinées aux habitants d'un quartier et s'il n'y existe pas d'alternatives adéquates de stationnement en ouvrage, étudier la possibilité de reporter la compensation hors du quartier sur des axes bien desservis par les transports collectifs.
- Poursuivre le recensement du stationnement privé en partenariat avec les propriétaires, les caisses de pension et les régies immobilières.
- Etablir un suivi du nombre de places de stationnement, tous types, dans les quartiers concernés

La démarche

Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat, la Ville et la Fondation des parkings pour la définition de la diagnostic de la situation du stationnement dans les quartiers et les communes.

Supprimé : La Ville de Genève

Supprimé : les parkings en ouvrage

Supprimé : 0

Supprimé : toute nouvelle place de stationnement construite en ouvrage doit être supprimée sur voie publique de manière compensatoire

Supprimé : en remplaçant les places sur voie publique par des places en ouvrage

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

Supprimé : Maîtriser

Supprimé : de protéger l'environnement,



- Le nombre de motocycles (scooters inclus) est en forte augmentation, leur stationnement est problématique
- Cette augmentation pose également des problèmes d'environnement indéniables (bruit, pollution, etc.)
- L'enjeu est de développer de façon appropriée l'offre, sans chercher à augmenter l'usage des deux roues motorisés dans le centre-ville

Supprimé : maîtriser

Supprimé : pour diminuer

Principale localisation de cet enjeu :
Centre-ville, centres secondaires, gares

Des résultats acquis

- Une augmentation du nombre de places de stationnement deux-roues de +156% entre 1990 et 2008 (non différenciées entre motocycles et vélos pour la plupart)
- L'occupation des cases deux-roues dans les secteurs les plus centraux montre une forte prépondérance des deux-roues motorisés par rapport aux vélos.

L'orientation directrice

- Développer l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public, tout en cherchant à maîtriser le nombre de deux-roues motorisés (motocycles, scooters)
- Utiliser les possibilités réglementaires pour différencier le stationnement deux-roues motorisés du stationnement vélos sur les cases 2 roues sur voie publique

Supprimé : M

Supprimé : l'augmentation du

Les mesures à développer

- Expérimenter la différenciation du stationnement vélos de celui des deux-roues motorisés dans des secteurs-test
- Recenser l'offre de cases deux-roues hors voie publique, aux abords des équipements publics dans un premier temps puis dans l'ensemble du canton
- Favoriser une complémentarité de l'offre sur voie publique avec celle en ouvrage à usage public
- Renforcer le contrôle du stationnement hors cases, principalement dans les lieux où cela gêne les piétons
- Évaluer les effets de l'instauration d'un système de gestion (tarification, durée limitée, etc.) après avoir utilisé les possibilités réglementaires pour différencier le stationnement deux-roues motorisés du stationnement vélos sur les cases 2 roues sur voie publique

Annexe 2 : éléments pour un diagnostic et mécanisme de compensation

Diagnostic

Tous les quartiers de la Ville et des communes genevoises ne présentent pas une situation uniforme de saturation du stationnement sur leur périmètre, de même que la structure des activités. Certains présentent un caractère résidentiel plus marqué, ou plus axés sur une mixité activités/logements, d'autres sont dotés de bâtiments plus récents, avec souvent des parkings souterrains, ou sont plus anciens avec un report du stationnement des habitants sur voie publique. En fonction du type de secteur, la demande de stationnement ou la superposition des demandes de stationnement variera au cours de la journée, de la soirée ou de la nuit.

Pour apprécier la situation du stationnement dans un périmètre, il y a lieu d'observer l'équilibre entre l'offre et la demande de stationnement dans un quartier.

En matière d'offre de stationnement, l'ensemble de l'offre publique et l'offre privée est nécessaire à connaître. Par offre publique, il faut entendre toutes les places de stationnement sur voie publique, les places en ouvrage à usage public, les parkings habitants. Par offre privée, les places n'étant pas accessibles à tous, sans avoir d'autorisation ou de bail spécifique. Suivant les quartiers, notamment les plus centraux avec une mixité habitat-activités élevée, il peut tout à fait être considéré que les cases deux roues soient incluses pour le calcul de l'offre de stationnement.

Concernant la demande de stationnement, son estimation est très complexe.

Il y a lieu de distinguer entre celle émanant par les habitants d'un secteur, celle des commerçants, celle des travailleurs y étant actifs et celle des visiteurs. Les éléments à disposition sont les données issues des divers recensements ou sources de données (habitants, logements, emplois, voitures immatriculées, déplacements domicile-travail, surfaces commerciales, types d'activités, etc.). A ces éléments, il faut ajouter une batterie d'hypothèses sur les parts modales et se baser sur les objectifs de répartition modale pouvant être déduits par exemple du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés.

Cette méthode de diagnostic novatrice servira d'outil d'aide à la décision pour les sept objectifs du plan directeur et sera utilisée pour l'évaluation de tout nouveau projet de création de parkings.

La connaissance du nombre de places privées est une première étape qu'il s'agira de compléter par une connaissance de l'utilisation de ces places. Il conviendra notamment de définir si une place est liée à un bail et si cette place est accessible à un habitant en faisant la demande. L'évaluation et le suivi précis de l'utilisation des places privées est une tâche relativement lourde, étant donné le nombre de propriétaires et le nombre de régies concernées. Une démarche avec les plus importants propriétaires, notamment les caisses de pensions, ainsi que les représentants des propriétaires et les régies pourrait permettre d'avoir une meilleure connaissance des situations du stationnement dans les immeubles.

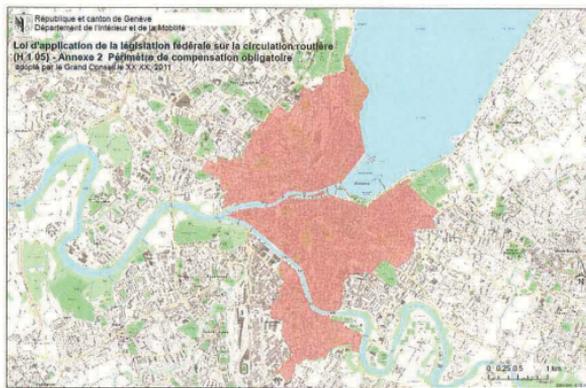
Sa définition et sa mise en œuvre impliquent la création d'un groupe de travail transversal pour assurer de son utilisation la plus pertinente et adéquate possible.

Mécanisme de compensation

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

- 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 ;
- 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.

Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève, comme représenté à la figure suivante :



Stationnement à usage public : périmètre de compensation obligatoire

En fonction du développement de l'urbanisation dans le canton de Genève, le périmètre des zones denses pourrait faire l'objet de modifications. Le plan d'actions quadriennal du stationnement évaluera la pertinence de modifications éventuelles.

Dans ce périmètre, l'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011. Cela signifie que le nombre de places de stationnement à usage public reste constant, dans la limite des compensations sous forme de places 2 roues qui pourraient être réalisées. 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.

La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement annuel des places à usage public.

Supprimé : s

Supprimé : Dans les secteurs où un manque de places de stationnement pour les habitants serait mis en évidence par le diagnostic tenant compte du stationnement sur fonds privés (cf. annexe 2), il pourrait être construit des places en ouvrage pour les habitants sans suppression de places de stationnement en surface. ¶

¶

Projet pa
en ouvr.
à usage ¶

Manque
de places ?
habitants

oui

définition
nb de places
habitants
à construire
(ou réserver)

pour le solde,
suppression
de places voitures
sur voie publique
en nombre
équivalent

récupération
pour espace
public

¶

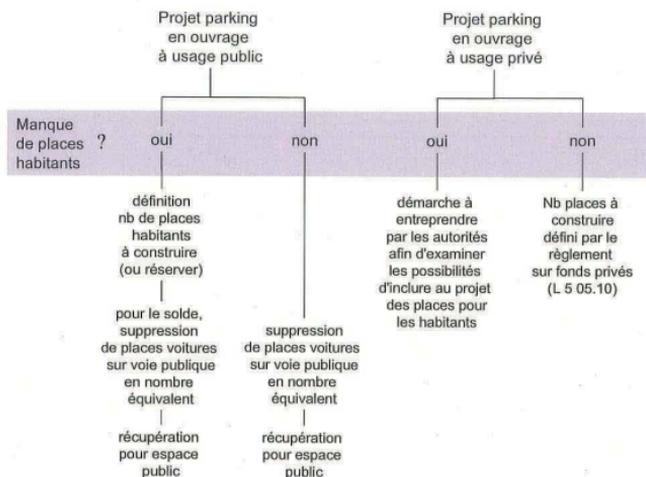
¶

Pour les parkings en ouvrage à usage privé, dans les secteurs présentant un déficit de places pour les habitants, les autorités publiques entreprennent des démarches auprès des promoteurs afin d'examiner les possibilités d'inclure au projet un nombre défini de places pour les habitants du secteur, le cas échéant avec participation financières des autorités au surcoût engendré. ¶

¶

Dans le cadre de projet d'aménagement entraînant une suppression de places sur voie publique, le mécanisme de compensation s'applique différemment selon le type de place. Pour les places en zone bleue avec macarons "résidents", dans les secteurs présentant un déficit de places pour les habitants, une compensation minimale au moins équivalente au nombre de places bleues supprimées doit être appliquée, soit en ouvrage, soit en surface. ... [1]

Dans les secteurs où un manque de places de stationnement pour les habitants serait mis en évidence par le diagnostic tenant compte du stationnement sur fonds privés (cf. annexe 2), il pourrait être construit des places en ouvrage pour les habitants sans suppression de places de stationnement en surface.



Pour les parkings en ouvrage à usage privé, dans les secteurs présentant un déficit de places pour les habitants, les autorités publiques entreprennent des démarches auprès des promoteurs afin d'examiner les possibilités d'inclure au projet un nombre défini de places pour les habitants du secteur, le cas échéant avec participation financières des autorités au surcoût engendré.

Dans le cadre de projet d'aménagement entraînant une suppression de places sur voie publique, le mécanisme de compensation s'applique différemment selon le type de place. Pour les places en zone bleue avec macarons "résidents", dans les secteurs présentant un déficit de places pour les habitants, une compensation minimale au moins équivalente au nombre de places bleues supprimées doit être appliquée, soit en ouvrage, soit en surface. Suivant les opportunités, une compensation supérieure au nombre de places supprimées pourrait être appliquée, le cas échéant avec participation financières des autorités au surcoût engendré.

Plan directeur stationnement

Manque
de places ?
habitants

comp
mir
à défi
pér
d'influ
ouvra
su

Supprimé :

¶ Selon notamment la situation du stationnement, la desserte en transports collectifs et les activités présentes dans la zone le nombre de places nécessaires à compenser pour le bon fonctionnement de la vie dans le quartier les compensations à trouver ne sont pas les mêmes. ¶ Ainsi, par compensation minimale, il est entendu le nombre minimal de places à compenser dans le périmètre d'influence. Le nombre de places à compenser peut ainsi être supérieur à ce minimal requis, en cas de manque de places pour les habitants. ¶ Par compensation maximale, il est entendu le nombre maximal de places à compenser, équivalent au nombre de places supprimées, mais ce nombre peut être inférieur selon les cas. Une analyse des besoins déterminera le nombre nécessaire. ¶ Pour déterminer le nombre de places à compenser dans les secteurs centraux, le principe d'équivalence entre places voitures et deux rous est admis. Selon ce principe, le remplacement d'une case voiture par cinq cases deux rous revient à augmenter l'offre de stationnement de quatre places. ¶