

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. David Martin, Caroline Marti, Thomas Wenger, Paloma Tschudi, Yvan Rochat, François Lefort, Salima Moyard, Grégoire Carasso, Marjorie de Chastonay, Alessandra Oriolo, Mathias Buschbeck, Frédérique Perler, Pierre Eckert, Isabelle Pasquier, Jean Rossiaud, Adrienne Sordet, Philippe Poget, Sylvain Thévoz, Delphine Klopfenstein Brogгинi, Léna Strasser, Katia Leonelli, Pierre Bayenet

Date de dépôt : 28 février 2019

Proposition de motion pour favoriser l'habitat sans voitures dans les PLQ

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

- que, dans plusieurs communes genevoises, les places de stationnement dévolues aux habitant.e.s ne trouvent plus preneur ;
- que cette situation résulte d'une évolution sociale claire vers une mobilité moins motorisée, le taux de ménages sans voiture étant passé de 30 à 41% en 15 ans en ville de Genève ;
- que le trafic individuel motorisé impacte significativement le bilan carbone du canton et que des objectifs de réduction d'émissions ont été adoptés dans le plan climat cantonal ;
- qu'un parking souterrain comporte de nombreux désavantages : sa construction est chère et se répercute sur les plans financiers de l'immeuble, son emprise produit des impacts négatifs sur la végétation en surface et limite l'infiltration des eaux, sans parler des volumes très importants de matériaux d'excavation qu'ils génèrent ;
- que les PLQ planifiés aujourd'hui se construiront dans 10 à 15 ans, que les habitudes de mobilité évoluent nettement vers une diminution des véhicules individuels motorisés et qu'une fois construit, un parking souterrain surdimensionné n'est pratiquement pas reconvertisible ;

- qu'à l'inverse, construire du logement avec peu ou pas de places de parking comporte de nombreux avantages : moins de trafic et donc moins d'accidents, une infrastructure routière revue à la baisse au profit des zones piétonnes et de rencontres ;
- que des quartiers sans voitures émergent en Suisse, mais aussi à Genève, avec des ratios de stationnement allant jusqu'à 0,16 place de stationnement par logement (contre 0,8 à 1 dans la plupart des nouveaux quartiers du canton !)
- que de grands propriétaires et promoteurs immobiliers, publics comme privés, souhaitent pouvoir construire moins de places de stationnement ;
- que d'autres cantons, comme Berne ou Bâle-Ville, ont adopté des pratiques exemplaires et ambitieuses en matière d'habitat sans voitures ;
- que la nouvelle stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité entend notamment actionner le levier du stationnement (fiscalisation des parkings gratuits sur le lieu de travail, renforcement des contrôles du stationnement et durcissement de l'octroi des macarons) ;
- que le plan d'action du stationnement 2013-2019 a fait plusieurs pas dans la bonne direction, mais qu'il faut aller plus loin à Genève en passant de la régulation stricte du stationnement à une évaluation plus globale de l'offre de mobilité disponible à un endroit donné,

invite le Conseil d'Etat

- à adapter la **procédure d'élaboration des futurs PLQ** afin de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage d'adapter à la baisse le nombre de places de stationnement en fonction de la demande à venir des futurs habitants et de l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;
- à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part prépondérante de surfaces de **pleine terre** adaptées pour la plantation de grands arbres ;
- à mener des expériences pilotes sur certains futurs PLQ pour des **quartiers sans voitures** (ni en surface, ni en sous-sol) afin de faire la démonstration des gains en termes de qualité de vie, d'environnement et de financement ;
- à étudier les possibilités de parkings réversibles (a priori en surface sous forme de silos).

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les député.e.s,

Dans plusieurs communes genevoises, en particulier celles bordant le centre-ville, on constate que les places de stationnement dévolues aux habitant.e.s ne trouvent plus preneur. Plusieurs nouveaux parkings souterrains construits selon les normes cantonales relatives au stationnement sont surdimensionnés par rapport à la demande. Ces constats sont le reflet de profonds changements dans les habitudes de mobilité à Genève, que la mise en service du Léman Express et les nouvelles générations ne feront que renforcer.

Des parkings souterrains surdimensionnés qui restent vides !

La presse cite deux exemples dans un article datant de 2017¹. La Société coopérative d'habitation Genève (SCHG) a récemment construit deux immeubles (au Mervelet et aux Charmilles). Une dizaine de places sur 60, respectivement une quinzaine de places sur 117, sont restées vides. La Caisse de pension de l'Etat de Genève (CEPG) se retrouve avec près de 500 places de parking en trop sur 8000, représentant un manque à gagner annuel qui frise le million de francs.

En ville de Genève, la situation ne semble pas meilleure : les parkings sont bien occupés, mais ceci est en grande partie dû au phénomène de sous-location des places aux pendulaires s'y rendant pour le travail. Ainsi, sur les 4000 places que la Ville de Genève met à disposition de ses habitant.e.s uniquement, 800 places ne trouvaient pas preneur début 2017.

Des chiffres tirés du plan d'action du stationnement indiquent, concernant les habitations à bon marché (HBM), que les parkings en sous-sol destinés aux locataires sont largement sous-utilisés : 48% sont loués par des locataires et 20 à 40% par des habitants du quartier. Entre 10 et 30% de ces parkings ne trouvent donc pas preneur.

Dans le contexte de suroffre en places de stationnement privé à Genève, décrit plus haut, de nombreux acteurs immobiliers souhaitent pouvoir construire moins de places de stationnement. A titre d'exemple, la Ville de Genève cherche explicitement à limiter les places dans les immeubles neufs.

¹ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/toujours-locataires-desertent-parkings/story/20530758>

Des parkings souterrains aux multiples impacts

Si la construction de stationnements en sous-sol offre des avantages évidents en termes de gain d'espace, ces ouvrages ont un impact de plus en plus évident sur la qualité de vie des quartiers du canton :

- Sur le plan financier, la construction d'un parking souterrain coûte entre 40 000 F et 60 000 F la place², voire plus selon les contraintes techniques ! Ces coûts étant reportés au plan financier de l'immeuble, les propriétaires cherchent à rentabiliser leur investissement et imposent bien souvent la location d'une place de parking à leurs locataires, quand bien même ceux-ci n'en ont pas besoin, ce qui, indirectement, renchérit leur loyer. Pour s'épargner des coûts inutiles, ces locataires sous-louent leur place à des usagers extérieurs au quartier, ce qui favorise globalement l'usage de la voiture pour la mobilité pendulaire. Finalement, lorsque le propriétaire n'impose pas la location d'une place de parking à ses locataires, la sous-occupation du parking peut mettre en péril la viabilité financière de l'ouvrage. En cas de sous-utilisation, cet investissement est donc perdu, car il est très difficile de réaffecter ces ouvrages à d'autres usages.
- Dans la plupart des nouveaux quartiers du canton, les arbres, la végétation et la qualité des espaces extérieurs en général pâtissent fortement de la présence des dalles de parking en sous-sol. Le manque de surfaces plantées en pleine terre empêche également l'infiltration des eaux. Dans un contexte de densification croissante et à l'heure où il est urgent de parer au phénomène d'îlots de chaleur urbains, il importe de réfléchir à deux fois avant de condamner les sols et la plantation d'arbres à cause d'ouvrages souterrains.
- Les ouvrages souterrains génèrent des volumes très importants de matériaux d'excavation qui – à l'exception de ceux dont la qualité permet le recyclage – sont évacués à la décharge à plusieurs dizaines de kilomètres, générant ainsi des nuisances liées au transport par camions (les décharges du canton arrivent d'ailleurs à saturation !).
- La planification, l'intégration des rampes d'accès et le financement des parkings souterrains requièrent une coordination très complexe entre les maîtres d'ouvrage du quartier, qui induit trop souvent des conflits, des retards et des surcoûts – sans même évoquer les cas de sites pollués.

² <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/toujours-locataires-desertent-parkings/story/20530758>

De plus en plus de ménages sans voiture

Le phénomène des parkings vides à Genève est le résultat d'une évolution sociale claire vers une nouvelle mobilité moins motorisée. Entre 2000 et 2015, la part des ménages sans voiture est passée de 30 à 41% en ville de Genève. Par ailleurs, la part modale du transport individuel motorisé diminue drastiquement entre 2000 et 2010, et ce, dans l'ensemble des zones du canton³. Les jeunes jouent un rôle important dans cette évolution : alors que 71% des 18-24 ans disposaient du permis de conduire en 1994, ils et elles ne sont que 61% en 2015, tandis qu'ils et elles sont 20% à posséder un abonnement général des CFF (contre 10% en 1994)⁴.

Le fort développement de l'autopartage permet aujourd'hui de n'utiliser une voiture que lorsque cela est nécessaire. Des services comme Mobility sont en forte croissance avec 11 000 membres à ce jour – 8700 en 2017 ! – et 190 véhicules en usage partagé sur le canton. Cette nouvelle offre répond en effet à une prise de conscience du faible usage des véhicules individuels (une voiture sommeille 90% du temps) sachant que posséder une voiture coûte en moyenne 700 F par mois en Suisse⁵.

L'habitat sans voitures : plein de bons exemples existent !

A ce jour, il existe en Suisse une dizaine de quartiers d'habitation avec peu ou pas de voitures, la plupart étant portés par des coopératives d'habitation⁶. A Zurich, la coopérative « mehr als wohnen », implantée dans le quartier Hunziker, propose 111 places de stationnement pour 370 appartements : 88 places pour habitant.e.s et 23 pour visiteur.euse.s, ce qui correspond à un ratio de 0,3 place par logement⁷. A Bümpliz, dans le quartier de Stöckacker, 24 places de stationnement ont été prévues pour 146 logements (7 pour les visiteur.euse.s, 2 pour l'autopartage, 15 pour les habitant.e.s), ce qui correspond à 0,16 place par logement⁸.

³ Cour des comptes, Rapport n°114, évaluation de la politique de mobilité douce, mars 2017

⁴ <https://habitat-mobilitedurable.ch/contexte/chiffres-et-faits/?L=1#c56>

⁵ <https://www.lematin.ch/suisse/En-Suisse-se-deplacer-en-voiture-coute-733-francs-par-mois/story/25053507>

⁶ <https://habitat-mobilitedurable.ch/exemples/quartiers-existants-ch/>

⁷ <https://habitat-mobilitedurable.ch/exemples/quartiers-existants-ch/zurich-leutschenbach-mehr-als-wohnen/?L=1>

⁸ <https://habitat-mobilitedurable.ch/exemples/quartiers-existants-ch/berne-stoekacker-sued/>

En ville de Genève, l'immeuble de la rue Soubeyran, inauguré en 2017 par les coopératives d'habitation Luciole et Equilibre, comprend 38 logements, 14 places de stationnement et 4 places visiteur.euse.s (un ratio de 0,47). Ces coopératives ont dû lourdement insister et persévérer pour obtenir des dérogations par rapport au règlement cantonal, car les services de l'Etat ne croyaient pas à ce projet et pensaient que le manque de places provoquerait des stationnements sur la voie publique. Aucun macaron permettant de stationner sur le domaine public n'est accordé aux membres de la coopérative, puisque ces derniers s'engagent à renoncer à un véhicule motorisé lors de leur emménagement. Il en résulte un quartier caractérisé par de nombreuses zones d'échanges et de rencontres, alors que la moitié des places de stationnement sont dévolues à l'autopartage.

Les avantages des quartiers avec peu/pas de voitures

Diminuer le nombre de places de stationnement lors de constructions de nouveaux logements est bénéfique sur plusieurs plans. Moins de voitures dans un quartier protège les populations particulièrement vulnérables (enfants, personnes âgées) d'accidents de la route. Une diminution des véhicules privés en circulation permet en outre de réduire l'emprise de l'infrastructure routière et libère l'espace public pour d'autres usages plus conviviaux tels que des zones de jeux, de rencontres et de verdure. Dans un canton comme Genève, appelé à être fortement densifié dans les prochaines années, ces transformations sont salutaires⁹.

Comme le rappelle le plan climat cantonal, « en 2012, les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la mobilité étaient responsables de 19% des émissions de GES totales du canton de Genève. Ces émissions sont dues essentiellement au trafic individuel motorisé (TIM), ainsi qu'au transport de marchandises (fret routier) ». Le plan climat cantonal vise une réduction de 32% des émissions de GES d'ici à 2030¹⁰. Faciliter la construction de quartiers sans voitures contribuera à atteindre cet objectif.

Le stationnement : principal levier de changement

Dans sa nouvelle stratégie, le Conseil d'Etat vise justement à activer le levier du stationnement : fiscalisation des parkings gratuits sur le lieu de travail, renforcement des contrôles du stationnement et durcissement de l'octroi des macarons. Le conseiller d'Etat chargé des transports affirmait

⁹ <https://habitat-mobiledurable.ch/quoipourquoi/pourquoi-sans-avec-peu-de-voitures/arguments/>

¹⁰ Plan climat cantonal, volet 2, pp. 13 à 15

ainsi dans la presse « vouloir démontrer qu'il y a un lien entre la disponibilité du stationnement et l'efficacité des investissements publics dans les infrastructures de transport »¹¹.

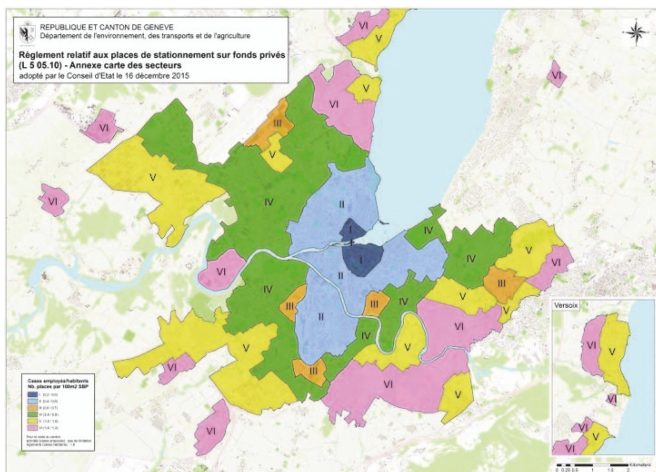
D'autres cantons ont adopté des pratiques exemplaires et ambitieuses en la matière. L'habitat avec peu ou pas de voitures est encouragé dans le canton de Bâle-Ville, qui n'impose aucune obligation de construire des places de stationnement dans les nouveaux quartiers. A Berne, les prescriptions ont été assouplies pour permettre aux maîtres d'ouvrage de renoncer aux places de stationnement au profit d'un concept de mobilité plus global.

Il s'agit donc de passer d'une approche de régulation du stationnement à une évaluation plus globale de l'offre de mobilité disponible à un endroit donné (p. ex. système d'autopartage équivalent à plusieurs voitures, nombre de places vélos, subventionnement d'abonnement TP, etc.).

A Genève, le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP) indique les ratios de stationnement applicables pour les logements et les activités. Des dérogations quant au nombre de places à aménager sont prévues. Une révision du règlement en 2015 a permis de revoir à la baisse les ratios, pour mieux coller à la situation de diminution du taux de motorisation¹².

Secteur Place /
logement

I	0
II	0,5
III	0,7
IV	0,8
V	1,0
VI	1,3
Autre	1,6



Extraits du RSFP (L 5 05.10)

¹¹ <https://www.tdg.ch/genève/Le-fisc-pourrait-taxer-le-parking-gratuit-au-travail/story/18623821>

¹² Plan d'action du stationnement 2013-2019, p.20

On voit néanmoins que les ratios appliqués restent largement supérieurs à ceux en vigueur dans les quartiers exemplaires cités plus haut (p. ex. 0,5 place/logement au PAV contre 0,16 à Stöckacker, dans le canton de Berne). Il faut donc aller plus loin.

L'Etat doit anticiper l'évolution des comportements et favoriser un habitat sans voitures

L'exécutif genevois a pris conscience de l'impact positif de leviers incitatifs pour encourager le transfert modal des transports individuels motorisés (TIM) vers les mobilités douces et les transports collectifs. Le plan d'action du stationnement 2013-2019 a fait plusieurs pas dans la bonne direction, mais il est trop timoré et arrive cette année à échéance : c'est donc le bon moment pour adopter une politique plus ambitieuse.

A ce jour, l'Etat continue à exiger la construction de centaines de places de stationnement dans le sous-sol des nouveaux quartiers. Des millions de francs sont dépensés et des milliers de mètres cubes de béton sont coulés dans le sol : un gaspillage dont il est urgent de prendre conscience !

Il manque à Genève une véritable stratégie visant à favoriser l'habitat avec peu ou pas de voitures dans les pratiques et procédures d'aménagement du territoire.

Dans ce but, la présente motion invite donc le Conseil d'Etat à revoir la procédure d'élaboration des PLQ pour laisser plus de liberté aux maîtres d'ouvrages d'adapter le nombre de places de stationnement à la demande au moment du dépôt de l'autorisation de construire.

Il est également invité à mener des expériences pilotes sur certains futurs PLQ pour des quartiers sans voitures (ni en surface ni en sous-sol).

Les PLQ doivent être élaborés de façon à laisser des surfaces conséquentes de pleine terre pour la plantation de grands arbres.

Enfin, le Conseil d'Etat est invité à étudier les possibilités de parkings réversibles (a priori en surface sous forme de silos) de façon à permettre d'adapter l'usage du bâti en fonction de l'évolution future des pratiques de mobilité des habitants.

Au vu de ce qui précède, nous vous encourageons, Mesdames et Messieurs les député.e.s, à soutenir cette proposition de motion, pour faire de Genève un canton ambitieux, proactif et exemplaire en matière d'habitat sans voitures.