

Date de dépôt : 6 mai 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de MM. Eric Stauffer, Thierry Cerutti, Jean-François Girardet, Pascal Spuhler, Sandro Pistis et André Python modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Zone bleue et macarons : le retour à la proximité !)

Rapport de majorité de M. Romain de Sainte Marie (page 1)

Rapport de minorité de M. André Python (page 44)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Romain de Sainte Marie

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le projet de loi 10852 de 2011 à 2014 à cause d'un gel de celui-ci. Le travail en commission a vu les auditions de M. Eric Stauffer, auteur du projet, de l'Association des communes genevoises avec M^{me} Catherine Kuffer, présidente, et M. Alain Rüsche, directeur général, de M^{me} Michèle Künzler, ancienne conseillère d'Etat, de M. David Favre, secrétaire général adjoint au DETA, et de M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure à la direction de la planification générale.

Les travaux de la commission ont été présidés par M. François Gillet et M. Daniel Zaugg.

Les procès-verbaux ont été pris par M. Aurélien Riodel.

Présentation du projet de loi

M. Stauffer, auteur du projet, commence par présenter le PL 10852. Il fait le constat que le domaine du stationnement (et celui de la circulation en général) n'est pas bien géré par l'Etat et ses ingénieurs. Grâce au PL 10852, les communes, de par leur proximité avec la réalité, sauront répondre avec satisfaction aux problèmes posés dans ces domaines.

M. Stauffer rappelle que l'idée du PL est d'inverser la hiérarchie décisionnelle actuelle : au lieu que ce soit l'Etat qui décide après consultation des communes, la décision finale dépendrait des communes, selon les recommandations du département.

M. Stauffer constate ensuite que, de manière générale, l'Etat tend à déléguer de nombreuses tâches aux communes, sauf pour ce qui produit des recettes, qui reste dans les mains de l'Etat. Il en va de même pour la question du parking, où l'Etat vend plus de macarons qu'il existe de places, dont le coût est justifié par les frais administratifs découlant de ce dispositif. Il annonce à ce propos à la commission que la Fondation des parkings aurait la volonté d'augmenter le tarif de celui-ci de 180 F à environ 220 F ou 240 F.

Pour M. Stauffer, les communes qui décident d'instaurer des zones bleues avec des macarons se retrouveraient coincées dans leur gestion, alors que si elles décidaient de mettre en place des parcomètres, elles pourraient garder les recettes dégagées par ceux-ci.

Ainsi, le PL qu'a signé M. Stauffer laisse la liberté aux communes de décider si elles installent des zones bleues. Le PL instaurerait également un système où les recettes produites par la vente de macarons, dont le prix est laissé au libre-choix des communes (entre 10 F et 240 F), reviendraient à ces dernières. L'entretien des places serait également délégué aux communes. Les signataires estiment que la gestion de la Fondation des parkings devrait se limiter au P+R, sans inclure la gestion des zones bleues.

Selon M. Stauffer, le PL se veut démocratique et relevant du bon sens. Il conclut en affirmant que l'avantage de ce PL serait de dégager des recettes pour les communes. Le PL offrirait également la possibilité aux communes d'engager des agents de sécurité municipaux supplémentaires, avec les effets positifs que cela aurait sur les problèmes de sécurité.

Finalement, M. Stauffer estime que ce PL ne présente que des avantages, notamment celui de pouvoir engager de nouveaux collaborateurs. De plus, ce PL serait un bon moyen de remédier aux pertes de recettes des communes dues à la suppression prochaine de la taxe professionnelle, dont les recettes reviennent aux communes.

Un commissaire (PLR) constate premièrement que l'art. 5, al. 1 inverse la situation actuelle. Il redoute cette inversion de la hiérarchie décisionnelle, qui impliquerait une perte de souveraineté pour le canton. Deuxièmement, il craint que les communes appliquent le principe du « pas dans mon jardin » et que le canton se retrouve coincé par des intérêts très locaux. Troisièmement, il demande si la question de la construction de nouveaux parkings, présent dans les textes de loi actuels, serait également déléguée aux communes.

M. Stauffer répond par l'affirmative à la question de M. Zaugg, car l'un ne va pas sans l'autre.

Un commissaire (PLR) redemande si les initiants ne craignent pas une perte de souveraineté du canton en matière de réglementation locale du trafic. Il craint que cela crée une grande confusion.

M. Stauffer estime que la situation est actuellement si mauvaise qu'il serait difficile qu'elle empire en déléguant le domaine aux communes. Par exemple, les communes frontalières sont actuellement impuissantes face au nombreux trafic pendulaire.

Une commissaire (PDC) demande si, par le fait de déléguer le stationnement aux communes, il n'existe pas un risque que le PL produise des injustices. Selon elle, le système actuel géré par le canton garanti une certaine égalité.

Un commissaire (UDC) remarque que le PL possède deux aspects indépendants l'un de l'autre : la circulation routière locale et le stationnement. Il estime que le PL va dans le bon sens pour ce qui est de la circulation. Concernant le stationnement, il ne voit pas d'avantage à revenir à la situation antérieure, comme le propose le PL. Enfin, le commissaire (UDC) demande si les initiants ont pris l'avis de l'Association des communes genevoises.

M. Stauffer répond qu'il n'a pas interpellé l'ACG, mais qu'il en a discuté de manière informelle avec plusieurs de ses membres, qui ont réservé un accueil favorable au PL (dû à l'aspect financier et à la possibilité d'engager de nouveaux agents de police municipaux).

Une commissaire (S) demande si M. Stauffer ne craint pas un certain désordre dans le domaine de la circulation et du parking, dans le cas où les communes se mettent à faire ce qu'elles veulent.

M. Stauffer répond qu'au contraire, cela obligera les communes à trouver des consensus au niveau du trafic local. De plus, il rappelle que la situation est déjà cloisonnée : les automobilistes ne peuvent pas se parquer, après la mise en place de zones bleues et de macarons, sur les places de la commune voisine.

Un commissaire (PLR) demande quelle était la raison qui a conduit les politiques à attribuer la gestion de ces domaines à l'Etat, alors qu'ils étaient auparavant gérés par les communes.

M. Stauffer répond que les prérogatives avaient été changées pour des raisons financières, notamment afin de dégager des recettes pour financer les nombreux et coûteux parkings relais. Avec le PL 10852, la Fondation des parkings continuerait de gérer les parkings dont elle est propriétaire, mais la construction de nouveaux ouvrages serait du ressort des communes.

Un commissaire (PLR) demande à M. Stauffer de préciser si les communes auront vraiment les compétences de création en matière de trafic, car le PL stipule que c'est le département qui soumettra aux communes ses propositions.

M. Stauffer confirme les propos du commissaire (PLR) : les communes accepteront ou refuseront les projets du département. M. Stauffer rappelle qu'actuellement, les communes ne sont pas assez écoutées. Le PL ne veut pas créer de multiples services communaux de la circulation, car c'est la tâche du département, mais que celui-ci prenne mieux en compte les situations locales.

Un commissaire (PLR) demande si les communes n'auront pas aussi autorité sur les routes cantonales, ce qui lui semble incongru.

M. Stauffer donne formellement raison au commissaire (PLR), mais il rappelle que l'esprit du PL est de plus faire appel au bon sens par la mise en place d'un processus plus participatif.

Un commissaire (MCG) rappelle que lors d'une précédente audition, l'Association des communes genevoises s'était montré intéressée par la possibilité que les communes puissent gérer elles-mêmes leurs macarons.

Audition de la Fondation des parkings

M. Jean-Yves Goumaz, directeur général, accompagné de M. Gaëtan Mascali, directeur section Stationnement, Fondation des parkings, remercie la commission de les recevoir. Il rappelle qu'en cas d'acceptation du PL, la Fondation se retrouverait avec un grand manque à gagner (environ 6 millions). Les collaborations entre la Fondation des parkings et les communes amènent M. Goumaz à constater qu'il est souvent difficile de trouver des spécialistes de la mobilité dans les communes, ce qui l'inquiète un peu dans la perspective de la mise en place du PL. Ensuite, il rappelle que la mobilité est un domaine qui doit être observé et géré avec du recul, car dans ce domaine, la fermeture d'un passage n'implique pas une réduction du flux, mais bien un déplacement de celui-ci. M. Goumaz rappelle que les utilisateurs, en particulier les professionnels et les touristes, ont besoin de

règles homogènes, ce qui pourrait être mis à mal par le PL. Pour ces raisons, déléguer la mobilité aux communes irait, selon M. Goumaz, à contre-courant d'un mouvement naturel qui tend à gérer le domaine de manière globale. Finalement, M. Goumaz évoque le risque de se retrouver avec 45 systèmes différents, notamment 45 uniformes et 45 formations distinctes.

Une commissaire (S) demande quel partenariat existe actuellement entre les communes et la Fondation des parkings, relativement à la mise en place de zones bleues.

M. Goumaz répond que les relations avec les communes, de plus en plus importantes, sont globalement très bonnes. De plus en plus de communes s'adressent à la fondation pour la mise en place de zones bleues. Au niveau du contrôle de celle-ci, les communes hésitent souvent entre la délégation et l'accomplissement de cette tâche.

M. Mascali évoque la situation des zones bleues à Lancy. Il déclare que les échanges sont presque quotidiens entre les agents de sécurité municipaux (et la commune en général) et la Fondation des parkings. Il rappelle que toutes les réclamations et que la gestion des contentieux est géré par la fondation.

Une commissaire (S) aimerait savoir s'il existe des différences de traitement entre les communes au sujet des amendes, notamment entre la Ville et les autres communes.

M. Mascali répond que les recettes des amendes d'ordres vont aux communes. En Ville de Genève, la situation est plus complexe, car les recettes des amendes d'ordre reviennent à l'Etat. Néanmoins, les recettes des amendes ne vont en aucun cas dans les caisses de la fondation.

M. Goumaz précise que le contrôle des zones bleues revient aux communes. Dans le cas de la Ville, le domaine a été transféré à l'Etat, qui l'a délégué à la fondation, raison pour laquelle les recettes du contrôle reviennent à l'Etat.

Un commissaire (MCG) demande d'abord comment la fondation pourrait répondre au fait que l'ensemble des 45 communes décideraient de mettre en place des zones bleues, puis s'il est vrai que le montant du macaron va augmenter à 240 F.

M. Goumaz répond premièrement que la fondation ne pourrait bien évidemment pas gérer des zones bleues dans l'ensemble des communes du jour au lendemain. En revanche, la fondation arrive à répondre à la demande de plus en plus forte en la matière. M. Goumaz répond que la décision d'augmenter le prix du macaron relève du Conseil d'Etat.

Un commissaire (MCG) demande si la fondation fait appel à l'Office cantonale de l'emploi pour l'engagement de nouveau personnel, ce que confirme M. Goumaz.

Le Président demande s'il est exact que les recettes des parcomètres reviennent à la fondation.

M. Mascali répond que la fondation est en charge de la collecte de la monnaie et de l'entretien des appareils en Ville de Genève, ce pour quoi la fondation est rémunérée, mais que les recettes des parcomètres ne lui reviennent pas.

Le Président déclare donc que ces recettes reviennent aux communes qui ont installé des appareils.

M. Mascali répond qu'il existe un flou en la matière et qu'il faut demander à la DGM.

Une commissaire (S) évoque le fait qu'un marché noir des macarons s'est développé ces dernières années, même si cela dépasse le cadre strict de la discussion du PL.

M. Mascali répond qu'il n'a pas connaissance d'un tel marché et que cela lui semblerait difficile. Il déclare qu'il est possible, pour les macarons professionnels, qu'un véhicule immatriculé dans un autre canton ou en France bénéficie d'un macaron, dans les cas où l'entreprise justifie des frais de déplacement. En revanche, M. Mascali évoque le fait que les places privées peuvent être sous-louées.

M. Goumaz complète en disant qu'il existe une période de latence lors d'un déménagement, ce qui explique que des véhicules immatriculés hors du canton bénéficient d'un macaron.

Un commissaire (UDC) fait part à ses collègues d'un léger malaise suite à l'audition de la fondation. A entendre les personnes auditionnées, on pourrait croire que leur institution est le modèle parfait de gestion du domaine, ce qu'il rejette, car la situation n'était pas pire avant elle. Deuxièmement, il rappelle que la mise en place de zones bleues en Ville a repoussé les « voitures ventouses » dans les communes périphériques, raison pour laquelle celles-ci instaurent, à leur tour, des zones bleues.

M. Widmer estime qu'il est nécessaire que le département puisse être auditionné. Pour ce qui est des recettes des horodateurs, elles devraient légalement revenir à l'Etat, bien que certaines communes les perçoivent actuellement. Il rappelle que les communes sont toujours partie prenante du processus décisionnel, bien que celui-ci revienne, formellement, au département et au CE. M. Widmer déclare qu'il est faux que les macarons ont

été instaurés afin de dégager des recettes, mais pour offrir aux résidents la possibilité de rester longtemps sur les places de stationnement, ainsi que pour limiter le stationnement des pendulaires. M. Widmer conclut en postulant qu'il est important de prendre en compte toutes les composantes de la mobilité, (stationnement, axes routiers, mobilités douce, transports en commun) afin de prendre les bonnes décisions en la matière.

Un commissaire (MCG), en tant que conseiller municipal, se réjouit d'apprendre que les communes seront plus écoutées par le département à l'avenir, car elles sont souvent mises devant le fait accompli, par exemple avec l'arrivée du tram à Bernex.

Un commissaire (PLR) affirme qu'il n'est pas étonnant que la commission se retrouve avec un tel PL, car il reflète une réalité incontestable : d'abord que les relations entre la DGM et les communes sont très mauvaises, ensuite qu'il existe des disfonctionnements à la Fondation des parkings.

Un commissaire (Ve) relève que le premier des disfonctionnements est le fait que les automobilistes ne respectent pas la LCR.

Prise de position du précédent département

M^{me} Künzler rappelle que ce PL vise à remettre aux communes les recettes de la vente des macarons, mais aussi – et surtout – à créer, pour ainsi dire, 45 petites DGM, soit une par commune. Cela irait à l'encontre des pratiques actuelles qui sont régies par une vision globale de la mobilité et par la volonté populaire exprimée en votation. De plus, M^{me} Künzler signale que ce changement entraînerait certainement un certain désordre et une confusion entre les champs d'action de la DGM d'une part, routes cantonales, et des communes d'autre part, réseau secondaire et communal. Pour ces raisons, et notamment par sa difficulté de mise en application, M^{me} Künzler exprime l'opposition du département au PL 10852.

M. Favre rappelle le cadre législatif général. Selon la loi fédérale sur la circulation routière, la circulation relève de la compétence des cantons, qui peuvent déléguer cette compétence aux communes. Pour cela, il faudrait toutefois le formuler de façon différente que ne le fait le PL. Pour ce qui est du fond, M. Favre rappelle que le PL propose d'inverser la hiérarchie actuelle. La DGM exprime, à la suite de M^{me} Künzler, son opposition au système proposé.

M. Favre indique que les différents plans directeurs perdraient leur sens, car l'attribution aux communes de ces compétences ne permettrait pas de

mener une politique soutenue par une vision globale et cohérente du domaine.

Pour M. Favre, le PL entraînerait la création de « 45 minis DGM ». De plus, cela remettrait en cause le fonctionnement de la Fondation des parkings et de ses recettes. M. Favre rappelle que le choix de mettre en place des zones bleues est fait par les communes et que la surveillance de celles-ci peut être déléguée par les communes à la Fondation des parkings, ou pas. M. Favre évoque finalement le risque de créer un chaos généralisé sur le canton, alors même que le département essaie de mettre en place une politique soutenue par une vision globale. Il indique que cela représenterait un changement dans la philosophie de la mobilité défendue au département.

Un commissaire (MCG) n'est pas d'accord avec M^mc Künzler et M. Favre lorsqu'ils annoncent la création de « 45 minis DGM ». Il estime qu'actuellement, les communes ne sont pas assez écoutées lors d'aménagements, ce qui crée de petites aberrations, qui, en s'accumulant, débouchent sur des situations absurdes. Le commissaire (MCG) rappelle que le principe de compensation du plan directeur du stationnement s'applique uniquement pour les zones denses. Quant au deuxième aspect du PL, le stationnement, le même commissaire (MCG) annonce tout d'abord qu'il n'a rien contre la Fondation des parkings. Néanmoins, il s'oppose au fait qu'elle vende plus de macarons que de places disponibles et qu'elle ne pourrait pas faire face à une demande généralisée des communes pour la mise en place de zones bleues. Enfin, il s'offusque du fait que la Fondation des parkings ait garanti à la commune de Lancy qu'elle recevrait 500 000 F de recettes en amendes de stationnement, ce qui revient à faire payer les citoyens.

M^mc Künzler répond que les communications entre la DGM et les communes sont journalières. Elle rappelle que, parfois, des mesures que ne souhaitent pas les communes doivent être prises et que, dans de nombreux cas, on attribue à la DGM des mesures que les communes ont elles-mêmes prises ou demandées. M^mc Künzler évoque aussi la restructuration actuelle de la DGM, qui sera divisée en trois régions/zones de travail, dans le but de mener des politiques plus concertées entre les communes. La DGM a désormais l'ordre de ne plus accepter des mesures qui ne sont pas pensées à l'échelle supra-communale. Enfin, M^mc Künzler rappelle qu'aucune commune n'est obligée de s'adresser à la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en zone bleue (contrairement à la vente des macarons). En outre, les prestations fournies par la fondation sont modulables, allant d'un contrôle strict à une surveillance très lâche. Pour finir, M^mc Künzler rappelle que les communes ne sont pas obligées de mettre en place des zones bleues, ce qui ne serait d'ailleurs certainement pas accordé

à toutes les communes, car la mise en place de macarons n'aurait pas de sens dans certains cas.

Un commissaire (PLR) annonce en préambule qu'il n'a aucune envie de que l'on crée 45 DGM. Il interprète différemment l'art. 1, al. 1 du PL que ne le fait le département. Pour le commissaire (PLR), cet article ne créerait pas 45 DGM, car les communes ne seraient pas amenées à penser une politique de la mobilité, mais leur donnerait un droit de véto. Ensuite, il demande ce qu'inclut le terme « réglementation locale du trafic ».

Le département répond que cela comprend les zones 20, les zones 30, les passages piétons et les petits aménagements routiers.

Un commissaire (PLR) demande alors au département pourquoi celui-ci interprète cela comme la création de nouvelles petites DGM. Pour lui, cela imposerait à la DGM d'être extrêmement consensuelle avec les communes, de peur de se voir couper l'herbe sous le pied par celles-ci.

M. Widmer rappelle la pratique actuelle : les communes, en s'appuyant sur des mandataires, soumettent des projets d'aménagement sur le réseau de quartier à la DGM. En effet, ce n'est pas la DGM qui propose des aménagements aux communes, mais se charge de guider et de conseiller celles-ci dans leurs initiatives.

M^{me} Künzler confirme que la DGM ne vient jamais proposer des aménagements aux communes ; elle n'en aurait de toute façon pas les moyens, en matière de personnel. L'initiative des aménagements revient donc toujours aux communes, projets que la DGM valide ou pas. Cette pratique est donc, selon elle, forcément consensuelle. M^{me} Künzler reconnaît toutefois que la DGM peut manquer de rapidité et de réactivité.

Un commissaire (PLR) rétorque que si la situation décrite par le département correspond à la pratique, ce n'est pas ce qu'indique la loi (H 1 05). Il déclare, certes, que le PL 10852 n'est pas correctement formulé, mais remarque qu'il serait peut-être opportun de clarifier ou de modifier la loi.

M. Favre affirme que la DGM endosse un rôle d'autorité. Il évoque à ce titre un exemple : la Ville s'opposait au retrait d'un passage piéton qui pouvait poser, selon la DGM, un problème sérieux vis-à-vis de la loi sur la circulation routière.

Avant de partir, M^{me} Künzler propose que les collaborateurs de la DGM exposent à la commission de façon très claire ce qu'il en est dans la pratique.

Le Président annonce que l'audition ou la prise de position de l'ACG se révèle nécessaire pour clarifier les pratiques. Il reformule la remarque du

commissaire (PLR) : la teneur actuelle de la loi ne laisse pas entendre que les communes soient proactives dans le domaine, contrairement aux pratiques que décrit le département.

Un commissaire (PLR) valide la reformulation de son propos par le Président et précise encore, comme il l'avait fait lors de l'audition de M. Stauffer, qu'il faut bien distinguer les différents types de routes : les routes cantonales et les autres, celles-là restant dans le PL de l'autorité du canton.

Le Président demande au département si les pratiques sont différentes en fonction des différentes catégories de routes.

M. Widmer précise effectivement que, lorsqu'il évoquait les communes, étaient force de proposition et que la DGM était uniquement force d'autorité, il parlait du réseau de quartier. En revanche, tant sur le réseau primaire que secondaire, qu'ils soient communaux ou cantonaux, car il n'existe pas de route cantonale en Ville de Genève, la DGM est force d'autorité et de proposition.

Pour une commissaire (S), le PL 10852 impliquerait la création de 45 DGM, de même que 45 Fondations des parkings. La commissaire (S) déclare que les propositions du MCG font preuve d'une méconnaissance totale du fonctionnement de l'Etat et de ses services. Elle annonce que le PL n'est pas acceptable pour le groupe Socialiste, entre autres parce que cela ferait perdre 6 millions à la Fondation des parkings. La commissaire (S) évoque l'importance de faire preuve d'une vision globale en matière de mobilité. De plus, il est vrai que parfois, pour la commissaire (S), les communes prennent des décisions sans consulter ni l'Etat ni les communes voisines. Finalement, elle estime que les communes n'ont pas les connaissances spécifiques pour gérer le domaine.

Un commissaire (PLR) aimerait préciser ses propos de la dernière séance. Il reconnaît que le PL est une forme de réaction épidermique du MCG, ce qui n'est pas acceptable à ses yeux. Cependant, le commissaire (PLR) réaffirme que le PL reflète à la fois un malaise et des dysfonctionnements au sein de la DGM, dont l'existence est confirmée par l'audit mené actuellement. Il estime que même si ce PL n'est pas la bonne réponse, il rappelle à ses collègues que fermer les yeux sur des problèmes n'a non plus jamais été une solution.

Un commissaire (Ve) exprime son exaspération face aux plaintes perpétuelles exprimées contre la DGM. Selon le commissaire (Ve), la Ville serait un véritable chaos sans la DGM. Il indique également que d'autres services présentent des dysfonctionnements, certainement encore plus importants.

Un commissaire (UDC) annonce que la position du groupe UDC rejoint celle du groupe PLR.

Selon le Président, le PL 10852 pose problème en ce sens qu'il modifie la pratique actuelle, dans laquelle les communes sont toujours consultées. Il réaffirme à ce propos son attachement au fait de demander leur avis aux communes. Toutefois, le Président s'oppose au fait que cette pratique du préavis se transforme en approbation nécessaire, car il évoque le risque que ce mode de fonctionnement puisse l'être dans d'autres domaines, comme par exemple les travaux, avec les difficultés incommensurables que cela représenteraient. Dans un second temps, le Président indique que certains aspects évoqués par le PL mériteraient d'être clarifiés. Il termine en annonçant le refus du PL, en l'état, par le groupe PDC.

M. Widmer annonce que le département a l'intention de présenter à la commission un tableau synoptique présentant la loi, les pratiques actuelles et les dysfonctionnements de ces pratiques, ce qui sera fait en janvier.

Audition de l'Association des communes genevoises (ACG)

M^{me} Kuffer annonce que l'association qu'elle préside verrait d'un bon œil une plus grande délégation de compétences aux communes en matière de stationnement et de circulation routière, comme le propose le PL 10852. Selon elle, ce PL permet de rouvrir un débat qui avait eu lieu il y a dix ans lorsque le peuple avait refusé une loi qui aurait attribué plus de pouvoir aux communes dans ces mêmes domaines.

Toutefois, M^{me} Kuffer relève que ce PL contient plusieurs points qui mériteraient d'être améliorés, car le texte manque parfois de clarté. Elle attire l'attention des commissaires sur un point du PL qui poserait problème pour l'ACG, à savoir la gestion des parkings et de leurs recettes. Le PL stipule que les recettes de stationnement reviennent aux communes. Cependant, celles-ci appellent, pour la plupart, à grands cris la construction de nouveaux parking-relais, financés et gérés par la Fondation des parkings, mais pour lesquels celle-ci a besoin de fonds.

M. Rüsche réaffirme que l'ACG est favorable à ce PL en tant que point de départ à de nouvelles discussions pour une compétence accrue des communes dans ce domaine, mais qu'en l'état il ne serait pas applicable. L'ACG estime que ce serait une bonne base de travail pour élaborer une loi plus complète en la matière.

M. Rüsche relève deux problèmes : celui de la répartition des compétences (contradiction entre l'art. 5, al. 1 et l'art. 2) et le problème financier concernant le développement des parkings-relais.

Enfin, M. Rüttsche évoque le thème de la taxe professionnelle communale qui préoccupe énormément l'ACG ces derniers temps. Si celle-ci était supprimée, les communes seraient privées de recettes à hauteur de 185 millions, soit beaucoup plus que celles qui seraient amenées par la vente des macarons et autres recettes de stationnement.

Un commissaire (Ve) rappelle que la plupart des routes se trouvant sur les communes sont cantonales (sauf en Ville de Genève). Il demande premièrement aux personnes auditionnées ce qu'il en irait de ces routes. Deuxièmement, il demande si les communes seraient favorables à rendre payant le stationnement des deux-roues motorisés. Troisièmement, le commissaire aimerait savoir si les communes ont l'intention de surveiller elles-mêmes le stationnement sur leur territoire, par leur police municipale, ou de déléguer cette tâche à la Fondation des parkings.

M^{me} Kuffer répond qu'il s'agit de questions extrêmement précises, auxquelles elle ne peut pas répondre, car seul le comité s'est penché sur ce thème et il a examiné le problème de façon générale. Cependant, elle peut donner, à titre personnel, des éléments de réponse pour la première et la dernière question. M^{me} Kuffer estime d'une part qu'une volonté des communes à vouloir étendre leur pouvoir sur l'ensemble du réseau qui se trouve sur leur territoire serait exagérée. D'autre part, elle juge qu'il serait logique que les communes utilisent leur police municipale pour surveiller le stationnement. M. Rüttsche annonce que des accords intercommunaux sont en train d'être mis en place pour que les APM puissent, en matière de stationnement, intervenir également sur les communes voisines.

Une commissaire (S) demande aux personnes auditionnées si, comme elle l'a compris, elles jugent le PL 10852 excessif, mais allant dans une bonne direction. Ensuite, la commissaire (S) demande ce que l'ACG pense du fait que la commune de Lancy reçoive les recettes de stationnement. Enfin, elle demande si elles ont l'impression que les communes souffrent d'un manque de coordination, à l'instar de l'exemple du Petit et du Grand-Saconnex.

M. Rüttsche évoque les projets de lois du début des années 2000. Il précise que ces textes avaient été créés dans un souci de collaboration intercommunale et qu'ils mentionnaient clairement certains axes où l'autorité relevait du canton. Il rappelle que l'ACG juge que le PL 10852 est une bonne chose, en ce sens qu'il permettrait de créer un débat autour de la question de répartition des tâches entre communes et canton en matière de stationnement et de circulation routière. M. Rüttsche précise qu'il n'y a pas d'insatisfaction générale des communes à l'égard du canton.

La commissaire (S) aimerait avoir une réponse sur sa question concernant la commune de Lancy.

M. Rütscbe répond que la situation évoquée lui semble étrange et demande aux députés si la loi permet ce genre de chose. Les communes demandent surtout le développement des parkings-relais. Il remarque que le PL est problématique sur ce point.

M^{me} Charat rappelle que Lancy a mis en place une zone bleue avec macaron, politique encouragée par l'Etat dans le Plan directeur du stationnement. Elle précise que ce n'est qu'au niveau du contrôle que la commune a conclu un accord avec la Fondation des parkings, mais que les recettes des amendes d'ordre inférieur à 30 jours reviennent de toute façon aux communes.

M^{me} Künzler précise que déléguer la surveillance à la Fondation des parkings se révèle moins onéreuse et plus facile (du moins dans le cas d'une commune proche du centre comme Lancy), car il est difficile d'engager des nouveaux APM.

Un commissaire (UDC) aimerait préciser deux choses concernant la commune de Lancy : la première est qu'un contrat de prestations a été conclu avec la Fondation des parkings pour le contrôle, la seconde est que les recettes des amendes d'ordre (de moins de 30 jours) reviennent toujours, de par la loi, aux communes. Ensuite, le commissaire (UDC) reprend la teneur de l'art. 5, al. 1 du PL 10852, qui stipule que les communes endosseraient l'autorité de la réglementation locale du trafic. Il ne s'agit donc pas de grands travaux, tels que de nouveaux tracés, ni de créer des services de planification. Cela revient à une simple inversion de l'échelle de décision entre le canton et les communes. Le commissaire (UDC) demande à l'ACG si les communes verraient cela d'un bon œil ou si cela serait déjà exagéré.

M^{me} Kuffer répond qu'elle est favorable à un transfert de compétences vers les communes, à condition de ne pas mettre en péril la vision d'ensemble nécessaire.

M. Rütscbe demande la permission de lire à haute-voix la loi 8148, qui a été refusée en votation populaire. Il lit les alinéas 2 et 3.

M^{me} Künzler rappelle la situation actuelle. Pour ce qui est du réseau communal, ce sont déjà les communes qui élaborent des propositions, qu'elles soumettent ensuite au canton. Elle précise qu'aucune spontanéité n'est présente dans le domaine et que la plupart des changements prennent du temps. Alors qu'elle était tout à fait favorable à la loi 8148 à l'époque, M^{me} Künzler se demande aujourd'hui si, à l'ère de l'agglomération franco-

valdo-genevoise, ce ne serait pas une mauvaise chose que de déléguer plus de pouvoir aux communes en la matière.

Un commissaire (MCG) annonce que le PL plonge ses racines dans le manque de communication constaté entre la DGM et les communes, lesquelles se retrouvent parfois devant le fait accompli. Il ajoute que le premier signataire du PL lui a confirmé que la lettre de la loi n'est absolument pas verrouillée. Le commissaire (MCG) rappelle que la loi actuelle précise que les recettes des macarons sont affectées à la construction de parkings-relais, qui ne sont, par définition, pas affectés aux résidents des communes, alors que ce sont eux qui payent les macarons.

M^{me} Kuffer se prononce pour la construction de P+R, à condition qu'ils soient construits au bon endroit. Elle répète que si les communes acquéraient de nouvelles compétences, cela ne doit pas se faire aux dépens d'une vision homogène.

Le commissaire (MCG) rappelle que M. Stauffer avait affirmé devant cette commission que le but de ce PL n'était pas que les communes gèrent les routes cantonales, mais au moins que les changements se fassent de façon concertée.

M^{me} Künzler affirme que les communes sont toujours consultées et, comme elle l'a dit plus haut, elles sont souvent les initiatrices des aménagements. À ce titre, elle rappelle que la DGM sera bientôt organisée par secteur, afin que les problèmes soient réglés au niveau supra-communal. Elle salue à ce titre l'initiative des communes de la rive droite, qui ont décidé de se réunir pour gérer ce domaine. M^{me} Künzler rappelle que la DGM n'a aucun budget pour réaliser des travaux, il s'agit d'une instance purement décisionnelle, et qu'elle est souvent l'objet de critiques infondées.

Le Président demande à l'ACG ce qu'elle pense de la nouvelle organisation de la DGM.

M^{me} Kuffer répond qu'elle n'a pas eu d'écho de la part des membres de l'association, mais que cela lui semble être une bonne chose.

Avant de poursuivre la discussion sur le PL 10852, le Président cède la parole au département afin qu'il fasse un point de situation sur le stationnement et la réglementation locale du trafic.

M^{me} Künzler annonce un document de synthèse, provisoire, qui dresse un état des lieux des pratiques dans ces domaines. La préparation de ce tableau a mis au jour que le stationnement représente une réelle question. Elle annonce à ce titre l'organisation d'assises du parking (une demi-journée), qui se pencheraient sur les problèmes suivants : gestion des P+R, stationnement dans l'hyper-centre, où va l'argent des macarons ou des amendes d'ordre, qui

est propriétaire des horodateurs, etc. M^{me} Künzler estime que la problématique est trop importante pour être résumée dans le court document qui est présenté ici, d'où les assises du stationnement où seront présents tous les acteurs du secteur (députés, Fondation des parkings, TCS, etc.).

M^{me} Charat introduit la démarche et la structure du document, structuré en six chapitres pour le stationnement, auxquels s'ajoute un chapitre sur la réglementation locale du trafic. Le tableau recense, pour chaque thème, les bases légales et les rôles respectifs de l'Etat (DGM), de la Fondation des parkings et des communes.

Un commissaire (Ve) demande si le cas des parkings publics en ouvrage est le même que le stationnement sur voie publique, ce à quoi M^{me} Charat répond par l'affirmative.

Une commissaire (S) remarque, pour revenir au PL 10852, qu'il serait étrange que les communes puissent gérer le trafic, alors que cela demande de plus grandes compétences que de réaliser des enquêtes publiques, qu'elles ne font justement pas.

Le Président fait également remarquer que les communes ont la possibilité de faire mener des enquêtes de circulation par des tiers.

M^{me} Charat confirme qu'il s'agit d'une pratique courante. Elle évoque le cas d'études en matière de stationnement qui sont estampillées commune X, mais qui sont réalisées par un mandataire.

Le Président demande s'il existe un inventaire de l'ensemble des zones macaron et des horodateurs du canton.

M. Widmer répond par l'affirmative pour les zones macaron et les horodateurs-propriété du canton, qui sont géo-référencés, information disponible sur le site sitg. En revanche, il reste à inventorier les horodateurs non propriété de l'Etat.

Le Président demande sur quelles communes on trouve des zones macaron.

M. Widmer répond qu'il en existe en Ville de Genève (quasi-totalité du territoire) et à Lancy. Carouge, Plan-les-Ouates et les Trois Chêne veulent les instaurer. M^{me} Künzler précise que son prédécesseur était défavorable à leur mise en place. Depuis, les macarons se sont révélés être une bonne solution pour les communes périphériques. Un commissaire (UDC) rappelle que la zone-bleue, à l'origine, avait été mise en place pour favoriser le commerce et le roulement rapide des voitures. De nos jours, l'inverse se produit : les zones commerçantes sont souvent contrôlées par des horodateurs et les zones

bleues, avec l'introduction du système des macarons, s'est muée en un stationnement longue-durée.

M. Widmer précise qu'une partie du parking dévolu au commerce se fait sur voie privée.

Le Président fait un point de situation concernant le PL 10852. Il annonce que deux options se présentent : soit procéder au vote d'entrée en matière, soit geler ce PL dans l'attente des assises du stationnement (le 15 mars) et d'un approfondissement de certains aspects.

Un commissaire (MCG) précise sa dernière intervention. Même s'il a affirmé que le groupe MCG était disposé à amender le PL, il tient à déclarer que le texte en l'état convient à son groupe. Ensuite, il rappelle que l'ACG, qui représente l'ensemble des communes, a défendu une position plutôt favorable au PL et que ce serait le rôle des députés de rédiger un texte qui convienne à toutes les parties.

Un commissaire (Ve) annonce que le groupe Vert se prononce en faveur du gel. Il estime que ce serait une mauvaise idée, qui ferait perdre trop de temps à la commission, que de commencer à amender le texte ici.

M^{me} Künzler précise qu'un possible gel ne serait pas *sine die*. Elle aimerait d'abord que les communes profitent des possibilités qu'elles ont actuellement (enquête publique, notamment), avant de leur déléguer plus de compétences.

Une commissaire (S) déclare que son groupe est favorable au gel, pour deux raisons : elle signale d'abord que ce PL pose un réel problème, même si les solutions qu'il propose lui semblent mauvaises ; elle estime ensuite qu'il est important de se pencher sérieusement sur ce texte, entre autres car on reproche parfois à son groupe de rejeter des objets sans leur accorder suffisamment d'attention.

Un commissaire (UDC) se prononce pour un vote d'entrée en matière, dans un but de publicité, de débat et d'ouverture. Il se méfie d'un possible gel, qui pourrait durer longtemps.

Un commissaire (PLR) se prononce pour le gel et se réjouit d'assister aux assises sur le stationnement.

Une commissaire (S) estime qu'il est trop tôt pour voter l'entrée en matière.

Le Président rappelle la position du groupe PDC, qui est convaincu que la question de la répartition des tâches entre canton et communes est fondamentale. Son groupe est favorable au gel.

Le Président met aux voix le gel du PL 10852.

Les commissaires acceptent de geler le PL 10852, par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstentions : 3 (2 L, 1 UDC)

Le département présente en quelques mots les futures assises du stationnement, même si le format final n'est pas encore arrêté. La rencontre se déroulerait sur une demi-journée (peut-être une journée entière) et réunirait tous les acteurs du domaine, soit une centaine de personnes.

Suite des travaux – séance du 30 octobre 2012

Le Président fait le point des travaux de la commission concernant ces deux objets : le PL 10 852 avait été gelé dans l'attente des assises du stationnement ; la M 1887, quant à elle, devait être retirée par ses auteurs après l'approbation du Plan directeur du stationnement.

Un commissaire (MCG) précise qu'il n'est pas signataire du PL, mais qu'il en a parlé avec le premier signataire. D'entente avec ce dernier, il propose de supprimer l'article 5 du PL, tout en conservant le reste du texte.

Le Président estime que la proposition du commissaire (MCG) améliorerait le texte, dont le manque d'unité de matière avait été relevé à l'époque.

M^{me} Künzler indique que le PL aurait de grandes incidences sur la législation relative au stationnement. Elle signale par exemple qu'il serait contradictoire de vouloir supprimer des recettes à la Fondation des parkings, mais de vouloir promouvoir la construction de P+R. M^{me} Künzler estime que le PL pose quelques bonnes questions et rappelle que les problèmes de stationnement se posent désormais bien au-delà du cœur de l'agglomération, ce qui n'était pas le cas il n'y a encore pas si longtemps. Elle rappelle que la question de l'encaissement des amendes d'ordre est gérée de façon différente selon les communes : la Ville de Genève a décidé de rétrocéder ces recettes à l'Etat en contrepartie de la prestation de contrôle du stationnement déléguée à la Fondation des parkings, alors que les autres communes encaissent ces recettes directement.

Un commissaire (PLR) indique que le principal bénéficiaire du PL serait la Ville de Genève et se demande s'il s'agit là des intentions de ses auteurs. Le commissaire (PLR) remarque en outre que le tarif de stationnement horaire proposé par le PL est largement inférieur à celui en vigueur.

Un commissaire (MCG) confirme que le texte devrait être amendé au niveau du tarif du stationnement, afin de correspondre à la pratique actuelle. Il précise que le PL laisse la possibilité aux communes de gérer le stationnement, mais ne le leur impose pas. Le commissaire (MCG) rappelle que les auteurs du PL estiment que les communes sont les plus aptes à déterminer quelle politique du stationnement elles entendent mener. Le même commissaire (MCG) annonce que la Fondation des parkings vend plus de macarons qu'il n'y a de places disponibles, ce qu'il désapprouve. Finalement, il souhaiterait savoir s'il est exact que les recettes dégagées d'une amende d'ordre ayant fait l'objet d'un rappel reviennent à l'Etat.

M^{me} Künzler rappelle que le PL confond plusieurs thématiques. Elle indique que les communes ont déjà le choix de contrôler le stationnement elles-mêmes ou de passer un contrat de prestations avec la Fondation des parkings. M^{me} Künzler ajoute qu'il n'est pas toujours vrai que la Fondation des parkings vend plus de macarons qu'il n'existe de places.

M. Prina rappelle que le macaron n'a pas pour but de garantir aux habitants de trouver une place de parking près de chez eux. Il indique que cela reviendrait à louer une place de stationnement à des prix ridiculement bas (15 à 20 F par mois) par rapport aux prix du marché. Il annonce que la finalité des macarons est de pouvoir déroger à la limite de stationnement de 90 minutes et de financer la construction de P+R, qui permettent de dégager de l'espace au centre-ville au profit des habitants.

M. Favre annonce que le PL entraînerait des modifications législatives en cascades. Il émet même des doutes quant à l'adéquation du texte avec la législation fédérale. M. Favre ajoute que le PL aurait pour conséquence de retirer la compétence de l'Etat en matière de parking, notamment en Ville de Genève. Il termine en rappelant que le PL remettrait en question, à certains égards, l'existence même de la Fondation des parkings.

M. Prina ajoute qu'en cas d'approbation du PL la mission de contrôle par l'Etat de l'adéquation des politiques de stationnement menées par les communes avec le Plan directeur du stationnement serait mise à mal. Cette approbation nécessiterait la mise en place de nouveaux outils de contrôle des activités communales, alors que le système actuel permet à l'Etat de mener une politique cohérente à l'échelle du canton.

Une commissaire (S) estime que le PL créerait plus de problèmes qu'il n'apporterait de solutions. Elle indique que les voitures ventouses, chassées du centre par les macarons, représentent un problème pour certaines communes et rappelle que le PL ne réglerait pas cette question. La commissaire (S) demande au département de présenter à la commission les

enjeux soulevés par le PL et les problèmes actuels de la thématique du stationnement.

Un commissaire (PLR) rappelle que même si la Fondation vendait exactement le même nombre de macarons qu'il n'y a de places disponibles, cela ne garantirait pas aux habitants de toujours disposer d'une place de stationnement, car celles-ci sont accessibles à tout le monde. En conséquence, le commissaire (PLR) estime tout à fait légitime de survendre les macarons.

Un commissaire (MCG) rappelle que les P+R sont financés par les macarons, soit par les habitants, alors qu'ils n'en profitent pas réellement. Il propose qu'il soit permis aux habitants d'utiliser les P+R la nuit lorsqu'ils ne trouvent pas de places de parking en zone bleue macaron. Le commissaire (MCG) propose d'introduire un prix dégressif des macarons.

M^{me} Künzler annonce que les P+R permettent aux pendulaires de stationner à l'extérieur de l'agglomération, ce qui libère de la place au centre ou dans les communes pour les habitants. Elle doute que ceux-ci souhaitent véritablement se parquer la nuit dans les P+R, en raison, dans la plupart des cas, de l'éloignement des parkings des lieux d'habitation. M^{me} Künzler annonce que le département présentera lors de la prochaine séance un aperçu des problématiques soulevées par le PL. Elle enjoint le MCG à réfléchir à ses réelles intentions et à reformuler son PL en conséquence.

Un commissaire (MCG) annonce qu'il transmettra ces remarques aux signataires du texte.

Le Président demande aux commissaires de réfléchir sur le bien-fondé du PL. Il se demande si les objectifs poursuivis par le PL ne devraient pas être traités par une motion.

Suite des travaux – séance du 13 novembre 2012

Un commissaire (MCG) annonce que M. Stauffer, premier signataire, lui a indiqué que plusieurs conseillers administratifs n'ont pas apprécié que le secrétariat de l'ACG ait pris position sans consulter les communes. Le commissaire (MCG) signale que, en conséquence, plusieurs communes ont demandé la création d'un groupe de travail extraordinaire qui se penchera sur les points soulevés par le PL. Il se prononce pour le gel de l'objet dans l'attente des conclusions de ce groupe de travail.

Le Président indique que M. Rütche lui a confirmé que les discussions qui ont eu lieu la semaine précédente au sein de l'ACG ont mené à la création d'un groupe de travail chargé d'étudier les questions soulevées par le

PL 10852. Il précise que M. Rütscbe estime judicieux que la commission gèle ses travaux dans l'attente des conclusions du groupe.

Le Président ouvre les débats concernant la proposition de gel.

Un commissaire (Ve) déclare que le PL va à l'encontre du droit supérieur et qu'il ne pourra donc pas le voter. Il se prononce contre le gel.

Un commissaire (PLR) abonde pour une fois dans le sens du commissaire (Ve), c'est-à-dire qu'il confirme que l'art. 1 du PL n'est pas conforme au droit fédéral. Néanmoins, il rappelle que le MCG avait indiqué qu'il retirerait cet article. M. Zaugg se montre favorable au gel du PL.

Un commissaire (UDC) signale qu'il est toujours opportun d'écouter l'avis des communes. Par conséquent, il se prononce en faveur du gel. En revanche, il estime que la commission des transports devrait obtenir une réponse rapide de l'ACG au sujet de la finalité et des activités du groupe de travail qui a été créé.

Le Président met aux voix le gel du PL 10852. La proposition est acceptée par 8 voix (1 S, 2 PDC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG) contre 1 (1 Ve) et 3 abstentions (1 S, 2 Ve).

Prise de position de l'actuel département

M. Favre, lors de la séance de commission du 25 février 2014, explique que les communes ont indiqué par courrier à la commission ne pas être favorables au PL, après avoir réexaminé le texte dernièrement. Il signale que les communes ont souligné leur volonté de voir la politique de construction de P+R par la Fondation des parkings être poursuivie. Il annonce que le département s'est engagé à mener une réflexion sur la problématique du stationnement et en particulier sur la répartition des rôles entre communes, Etat et Fondation des parkings. Ce processus aboutira à des propositions d'ici six mois.

M^{me} Charat présente le PL, en s'appuyant sur un document détaillé devant l'ACG en janvier dernier. *Une copie papier d'une présentation Powerpoint est distribuée aux commissaires ; cette présentation figure en annexe du présent rapport de majorité.*

M^{me} Charat commence par rappeler l'historique du PL : dépôt le 26 juillet 2011, plusieurs séances de la Commission des transports en 2011 et 2012 avec l'audition de M. Stauffer, 1^{er} signataire, de M. Goumaz, directeur de la Fondation des parkings, et de l'ACG ; 1^{re} présentation à l'ACG par le département en janvier 2013.

M^{me} Charat rappelle le cadre légal dans lequel s'inscrit le PL. Elle signale à ce titre que tant la législation fédérale que la législation cantonale attribue la compétence du stationnement au canton, et pas aux communes. Elle rappelle qu'un des buts du PL est de modifier le système des recettes issues de la vente des macarons. Actuellement, elles reviennent à l'Etat, plus spécifiquement à la Fondation des parkings, dans le but de construire des P+R et des parkings habitants.

M^{me} Charat reconnaît que la vente de macarons sert, entre autres, à combler les déficits causés par les P+R (construction et fonctionnement). Elle annonce que le PL opérerait un transfert de compétences du canton aux communes : transformation du rôle consultatif des communes en rôle décisionnel, fixation des tarifs horaires horodateur, des tarifs P+R et du prix des macarons par les communes et non plus par l'Etat.

Au niveau technique, M^{me} Charat indique que le PL aurait pour conséquence que les communes deviendraient à la fois demandeuses et décideuses. Elle ajoute que la DGT considère que le PL comporte le risque que plusieurs politiques du stationnement soient conduites au plan cantonal, ce qui serait regrettable. Elle rappelle que la politique de stationnement est un outil pour influencer les pratiques de mobilité. Elle se prononce pour la conduite d'une politique homogène en matière de stationnement à l'échelle du canton.

M^{me} Charat indique que le PL, en attribuant la compétence de fixation du tarif horaire du stationnement, laisserait les communes libres de pratiquer des tarifs horodateur moins élevés que leurs voisines. Rappelant que la politique des P+R est définie et conduite selon une logique cantonale, elle annonce que l'attribution des recettes aux communes enlèverait à la politique cantonale de P+R ses moyens d'action. Elle ajoute que cet aspect est également valable pour les parkings habitants. Elle termine en synthétisant les avantages et désavantages du PL : risque de suppression de l'homogénéité de la politique du stationnement à l'échelle cantonale et mise en avant de problèmes qui nécessitent de mener une réflexion, notamment au niveau de la perception des recettes des horodateurs et des conditions d'attribution des macarons.

Un commissaire (PLR) demande si, formellement, les modifications qu'introduirait le PL seraient contraires à la loi fédérale.

M^{me} Charat répond que la délégation de la compétence aux communes ne serait pas contraire au droit supérieur.

Un commissaire (MCG) salue le fait que le département reconnaisse des mérites au PL. Il rappelle que le MCG avait déposé ce PL en raison de problèmes patents : vente de macarons en surnombre, allocation des recettes

macaron à la construction de P+R, qui, par définition, ne bénéficient pas aux habitants. Il signale que le PL visait à rééquilibrer la situation des pendulaires et celle des habitants. Il confirme que le PL vise à permettre aux communes qui le souhaitent de définir leur politique de stationnement, ce qui ne signifie pas que 45 politiques du stationnement seront conduites. Le commissaire (MCG) rappelle à ce titre que de nombreuses communes ne souhaitent pas définir leur propre politique du stationnement. Il signale que les communes sont actuellement obligées de collaborer avec la Fondation des parkings. Il ajoute que cette collaboration coûte cher et que de nombreuses communes n'en ont pas les moyens. Le même commissaire (MCG) annonce que le premier signataire serait prêt à supprimer la modification de l'article 5. Il demande finalement quelles sont les pistes envisagées par le département au sujet des règles d'attribution des macarons.

M^{me} Charat répond que cette réflexion est en cours. Elle évoque à titre d'exemple la possibilité d'interdire la vente de macarons aux personnes qui disposent d'un parking souterrain. Elle ajoute que la question du non-versement des recettes horodateurs à l'Etat est ouverte.

M. Favre rappelle que le canton s'est donné les moyens depuis quelques années de pouvoir définir et conduire une politique cantonale du stationnement, en partenariat avec le GC. Il évoque à ce titre le Plan directeur du stationnement et le Plan d'action du stationnement. M. Favre rappelle que le département peut conseiller les communes dans leur politique de stationnement. Il signale que les communes sont libres de collaborer ou pas avec la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement. M. Favre mentionne un guide édité par la DGT à l'attention des communes au sujet du stationnement. Il indique que la conduite d'une politique cantonale permet d'éviter que les problèmes constatés au centre-ville se déplacent vers la périphérie. M. Favre rappelle à son tour qu'une politique de P+R doit être menée au niveau cantonal. Il signale à ce titre que les P+R n'ont pas pour vocation d'être rentables. Il rappelle que la Fondation des parkings construit tant des P+R que des parkings habitants. M. Favre indique finalement que la loi actuelle laisse une marge de manœuvre aux communes et permet de conduire des politiques légèrement différentes en fonction des souhaits des communes.

Le Président demande quelle est la proposition du département au sujet du PL.

M. Favre répond que les communes ont toutes préavisé négativement le PL. Il signale que les communes n'ont pas conditionné leur refus à la réflexion engagée par le département.

Une commissaire (Ve) demande à quoi sont utilisées les recettes horodateur.

M^{me} Charat répond que, en Ville de Genève, les recettes du stationnement permettent de financer le contrôle (les recettes sont à peu près égales aux dépenses engagées pour le contrôle). Elle signale que le système n'est pas le même pour la Ville de Genève et les autres communes. En Ville, le contrôle du stationnement a été transféré à l'Etat, qui l'a délégué à la Fondation des parkings. De façon générale, la loi indique que les recettes horodateurs reviennent à l'Etat.

Un commissaire (S) demande s'il est exact que les recettes macarons sont mutualisées pour mener une politique cantonale de P+R.

M^{me} Charat confirme ces propos, en signalant par exemple qu'un P+R a été construit à Bernex, alors que la commune n'a pas de zone macarons.

Un commissaire (S) demande si le département a évalué les économies dégagées par la baisse de trafic induite par l'utilisation des P+R.

M^{me} Charat répond que le département n'a pas monétarisé les incidences des P+R, mais qu'il est certain que ces parkings permettent de diminuer la circulation automobile au centre-ville, ce qui permet, entre autres, de fluidifier la circulation au cœur de l'agglomération.

Un commissaire (PDC) demande s'il est exact que les communes reçoivent les recettes des amendes du stationnement, ce que M^{me} Charat confirme. Elle ajoute que ces recettes ne peuvent exister qu'à la condition de mettre en place un contrôle, qui est à la charge des communes (qui peuvent le déléguer à la Fondation des parkings).

Le Président exprime son intention de passer au vote d'entrée en matière.

Un commissaire (EAG) propose de reporter le vote d'entrée en matière afin de pouvoir discuter du PL avec son groupe. Il signale que le renversement proposé par le PL n'est pas inintéressant.

Un commissaire (MCG) demande quels sont les moyens à disposition du département pour convaincre les communes à utiliser les outils de régulation du stationnement.

M^{me} Charat répond que le département peut inciter les communes à agir, mais pas leur imposer de mettre en place des réglementations du stationnement. Elle évoque à son tour le guide du stationnement établi à l'attention des communes et qui décrit les solutions disponibles pour régler les problèmes que subissent les communes. M^{me} Charat confirme qu'il est possible que le phénomène des voitures ventouse se déplace de plus en plus vers la périphérie au gré de l'instauration de nouvelles zones macarons. En ce

sens, elle signale qu'il est probable que des zones macarons soient installées de plus en plus loin du centre au cours des prochaines années.

Un commissaire (MCG) demande s'il est envisageable que le canton subventionne l'installation de zones macarons par les communes.

M^{me} Charat répond qu'il n'existe pas de solution unique, mais qu'il convient de choisir les bons outils parmi l'éventail disponible pour régler un problème donné.

Un commissaire (PLR) annonce que le PL vise à retirer au canton la possibilité de conduire une politique du stationnement cohérente et, partant, de mener une politique de mobilité. Il rappelle qu'alors que l'on répète aux pendulaires d'utiliser les P+R, la politique menée en la matière est largement insuffisante. Le commissaire (PLR) indique que le PL fait l'apologie des égoïsmes communaux. Il signale à ce titre que les habitants de la Ville de Genève subissent les conséquences négatives du trafic depuis toujours. Il regretterait que des politiques différentes soient conduites à l'intérieur d'un périmètre bâti donné en raison d'une frontière communale.

Une commissaire (Ve) abonde dans le sens du précédent commissaire (PLR). Elle précise que le stationnement est la clé de voûte de toute politique de mobilité. Elle s'oppose à ce titre au fait qu'il existe plusieurs politiques du stationnement à l'intérieur du canton. Elle rappelle que la politique P+R est menée à l'échelle de l'agglomération, ce qui s'oppose aux propositions du PL. La commissaire (Ve) termine en exprimant son souhait de valoriser le stationnement en ouvrage, qui permettrait d'affecter l'espace public à des usages plus conviviaux que le stationnement automobile.

Un commissaire (S) annonce que le PL signifierait la mort des P+R, car aucune commune ne sera prête à financer ces ouvrages par bonté d'âme, étant donné que les P+R sont par définition déficitaires. Il indique que le PL serait contre-productif en matière de stationnement en particulier et de mobilité en général.

Un commissaire (PDC) annonce que le PDC refusera lui aussi l'entrée en matière. Il rappelle que l'examen du PL a mis en évidence l'importance d'une politique cantonale du stationnement. Il signale que les pistes évoquées par le département sont intéressantes. Le commissaire (PDC) confirme que l'on assiste au déplacement vers la périphérie des problèmes constatés au centre. Il signale que l'action de la Fondation des parkings permet d'affecter les APM à des tâches relevant de la sécurité.

Un commissaire (MCG) rappelle que de nombreux P+R sont sous-utilisés. Il indique qu'il est important que les communes puissent percevoir

une partie des recettes des macarons afin de mener des actions qui profitent aux habitants.

Un commissaire (PDC) signale qu'il faudra faire attention à ce que l'utilisation des macarons ne provoque pas la désaffectation des parkings souterrains des immeubles.

Le Président procède au vote d'entrée en matière.

Les commissaires refusent d'entrer en matière sur le PL 10852 par :

Pour : **10** (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 1 UDC)

Contre : **4** (1 UDC, 3 MCG)

Abstention : **1** (1 EAG)

Conclusion

Il faut bien reconnaître certains mérites au PL 10852. En effet, celui-ci a permis de poser certaines questions, notamment en matière de répartition des rôles entre canton et communes (sujet particulièrement d'actualité), mais également concernant la perception et l'implantation des recettes des places de stationnement (horodateurs), et enfin, au niveau des conditions d'attribution des macarons pour les résidents.

Cependant, les conséquences qu'entraînerait le PL 10852 seraient désastreuses pour la politique de stationnement du canton, voire la politique globale en matière de mobilité. En effet, les flux de transports individuels se gèrent par les questions de stationnement. Confier la gouvernance de cette dernière aux communes, c'est créer 45 politiques différentes en matière de mobilité.

Enfin, le coût d'investissement et de fonctionnement des P+R est particulièrement conséquent. Or, aucune commune ne souhaiterait investir à perte pour l'utilité du canton. L'adoption de projet de loi rimerait avec la mort des parkings P+R. Est-ce peut-être là la volonté du présent projet de loi ?

Par conséquent, la majorité de la Commission des transports vous invite à refuser le projet de loi 10852.

Projet de loi (10852)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Zone bleue et macarons : le retour à la proximité !)

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

Article 1

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

Section 2 Réglementation locale du trafic et compétences communales (nouvelle teneur de l'intitulé)

Art. 5, al 1 (nouvelle teneur)

¹ Les projets de réglementation locale du trafic sont soumis pour approbation aux communes et à titre consultatif, au préavis des divers départements cantonaux et des organismes intéressés.

Section 3 Autres dispositions et compétences communales (nouvelle teneur de l'intitulé)

Art. 7 Taxes de parage sur la voie publique (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat délègue la compétence des zones de parage et de leurs gestions aux communes.

² Les communes peuvent décider, aux endroits où le parage est de durée limitée, d'installer des parcomètres pour contrôler la durée autorisée du stationnement des voitures automobiles.

³ Les communes fixent les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par décision du Conseil municipal.

Art. 7A Zones de parcage (nouvelle teneur)

¹ La réglementation locale du trafic peut prescrire des dispositions particulières concernant le parcage de véhicules des habitants d'un secteur ou de tout autre cercle déterminé d'usagers, selon des modalités que le Conseil municipal fixe.

² Une autorisation écrite est délivrée par la mairie, sous forme de macaron, aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 F pour les habitants. Le Conseil administratif peut adapter périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil administratif ou le maire et ses adjoints, peuvent édicter un tarif différencié allant de 10 F à 480 F pour une année.

³ Le produit net des taxes est acquis aux communes concernées, notamment pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants.

Article 2

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

Répartition des compétences stationnement et réglementation locale du trafic

Rappel : l'Etat élabore le Plan Directeur du Stationnement et son Plan d'Actions

Type	Bases légales	Rôle(s)		Communes
		DGM/Etat	FdP	
1- Organisation stationnement sur voie publique Places bleues et horodateurs, Cases 2 roues, cases livraison, autres	LCR art3. al. 4 OSR art.48 art. 2 al. 1 LaLCR,	Compétence exclusive de l'Etat en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. - Approuve des plans de marquage et de la gestion du stationnement sur la base de la demande des communes (si elle existe.) - Etablit les propositions de réglementation locale du trafic. (procédure Enquête Publique et arrêté pour la durée de la limitation du stationnement). - Référence la signalisation verticale et sa position géographique par un mandataire agréé par la DGM.	- Peut proposer des adaptations des marquages ou autres. - Annonce les défauts constatés de signalisation et de marquage.	Proposent la gestion des places de stationnement sur leur territoire et l'adaptation du marquage sur voie publique. A ce titre, elles : - soumettent les projets de modification du stationnement en lien avec leur plan directeur communal (si existant) à la DGM. - Font réaliser le marquage à leur charge conformément au plan validé par la DGM. - Font poser la signalisation verticale à leur frais par un mandataire agréé par la DGM.

Type		Rôle(s)	
Bases légales		DGM/Etat	FdP
Tarifs	art.7 al.1 LaLCR	<p>- Le montant des tarifs est fixé par l'Etat.</p> <p>Les taxes de parage ne doivent pas être considérées comme des taxes perçues en contrepartie de l'occupation ou de l'utilisation de la voie publique, mais comme une mesure de circulation routière, plus précisément comme un moyen offert aux cantons de contrôler la durée autorisée du stationnement des voitures automobiles.</p> <p>Les restrictions de la durée de parage doivent être considérées comme des mesures de régulation du trafic.</p>	<p>- Est force de proposition.</p> <p>- Est consultée pour la faisabilité opérationnelle.</p>
		Communes	
		- Sont force de proposition.	

Type	Bases légales	DGM/Etat	Rôle(s)	
			FdP	Communes
2- Macarons habitants/entreprises Délivrance, tarif et zonage	LCR art. 7D al. 1 RaLCR	- Fixe le tarif. - Détermine les zones et/ou approuve le zonage proposé par les communes ou la FdP.	- Peut élaborer des conventions avec les communes qui le souhaitent. - Peut dans ce cadre définir le design du macaron (forme, taille, hologramme) et effectuer les supports de communication (flyers). - Délivre le macaron.	- Peut proposer la mise en place d'une zone macaron (zonage et toutes les adaptations nécessaires). - Sont consultées sur le zonage proposé le cas échéant. - Peuvent collaborer à la communication de ce projet.
Recettes (pour les amendes se référer au point 5 sur le volet "Contrôle et amendes")	LCR Art. 7 lit. c LFPark – rsGE H 1 13		Le produit net des taxes provenant de la délivrance des macarons est conservé en totalité par la FdP pour le financement des parkings relais et des parkings habitants.	
3- Macarons multizones/multizones plus Délivrance, tarif et zonage	art. 7G al. 1er et 2 RaLCR (rsGe H 1 05.01)	- Fixe le tarif. - Détermine les zones et/ou approuve le zonage proposé.	- Peut définir le design du macaron (forme, taille, hologramme). - Peut effectuer les supports de communication (flyers). - Délivre le macaron.	
Recettes (pour les amendes se référer au point 5 sur le volet "Contrôle et amendes")	LFPark Art 7 lit. c		Le produit net des taxes provenant des macarons est conservé en totalité par la FdP pour le financement des parkings relais et des parkings habitants.	

Type	Bases légales	DGM/Etat	FdP	Rôle(s)	Communes
4- Horodateurs Installation sur voie publique	Constitution fédérale LCR/OSR / LaLCR	Une compétence exclusive de l'Etat qui est propriétaire des horodateurs en Ville de Genève et de quinze autres horodateurs hors Ville de Genève.	Selon convention en vigueur	Selon convention en vigueur	Dans les faits peuvent être propriétaires d'horodateurs mais ce qui introduit une différence de traitement avec la Ville de Genève
Tarif et zonage	article 7 alinéa 1 LaLCR art. 5 et 5A RaLCR – rsGE H 1 05.01).	- Compétence exclusive.	Selon convention en vigueur	Selon convention en vigueur	Peuvent proposer des tarifs dans la limite de la loi.
Recettes	Contrat prestations Etat- FdP 2010-2013, 27 janvier 2010.	- Sur la base de l'interprétation des textes de loi, les recettes des horodateurs appartiennent de droit à l'autorité compétente en la matière, à savoir à l'Etat sur le territoire du canton. - Fixe une convention entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings.	- Aucune recette n'est perçue par la FdP. - La FdP effectue la collecte des recettes et les reverse à l'Etat, déduction faite d'une commission de traitement visant à couvrir ses frais relatifs au personnel, véhicules, équipement, matériel et toutes autres charges administratives.	- Sur la base de l'interprétation des textes de loi, les recettes des horodateurs appartiennent de droit à l'autorité compétente en la matière, à savoir à l'Etat sur le territoire du canton. - Fixe une convention entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings.	Hors Ville de Genève des communes ayant acquis des horodateurs encaissent les recettes, ce qui est contraire à la loi. En ville de Genève, l'Etat encaisse les recettes des horodateurs.

Type	Bases légales	DGM/Etat	FdP	Rôle(s)	Communes
Sur domaine public	LCR Ordonnance sur Amende d'Ordre art. 11 LFPark Art 13 LAPM et 17 RAPM	<p>- Compétence exclusive de l'Etat.</p> <p>- l'Etat peut déléguer la compétence aux communes ou à une entité publique tierce.</p> <p>- Fixe une convention avec la Fondation des parkings et lui verse une indemnité quadriennale de fonctionnement pour le contrôle en Ville de Genève.</p> <p>Pour la Ville de Genève : l'Etat détermine les prestations de contrôle en lien avec la convention citée.</p>	<p>- Effectue le contrôle à la demande de l'Etat (selon contrat de prestations) et des communes le désirant (selon conventions).</p>		<p>- Dans le cas d'une délégation de l'Etat, la commune est compétente pour engager des agents affectés exclusivement au contrôle des véhicules en stationnement ou de déléguer, sous le couvert de l'Etat, cette compétence à une entité publique tierce.</p> <p>- La compétence de contrôle leur permet de pouvoir sanctionner les contrevenants et d'encasser les recettes liées aux amendes d'ordre (pour celles inférieures à 30 jours.) En cas de non-paiement après l'écoulement de 30 jours, l'amende d'ordre est convertie en contravention (montant de l'amende d'ordre + émoulement administratif). En cas de paiement par le contrevenant, le montant de l'amende d'ordre est reversé à la commune, tandis que l'émoulement reste dans les caisses de l'Etat.</p>

Type	Bases légales	DGM/Etat	Rôle(s)	
			FdP	Communes
6- Parkings				
P+R				
Planification/construction	Loi sur la Fondation des parkings (LFPark)	<ul style="list-style-type: none"> - Détermine les besoins et les secteurs où doivent être implantées des places P+R. - Fixe les règles d'attribution. 	<ul style="list-style-type: none"> - Construit et gère les P+R. - Soumet les projets de projets de loi au Conseil d'Etat. - Délivre les abonnements. 	
Tarif		<ul style="list-style-type: none"> - Approuve les tarifs proposés par le Conseil de Fondation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le Conseil de Fondation décide de la politique tarifaire des parkings P+R. 	
Exploitation		<ul style="list-style-type: none"> - Fixe les règles d'attribution. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exploite les P+R. - Le résultat d'exploitation déficitaire est supporté par la FdP. - La part de recette correspondant à l'abonnement unireso est reversée aux TPG. 	
Parkings Habitants				
Planification/construction	Loi sur la Fondation des parkings (LFPark)	<ul style="list-style-type: none"> - Avis de l'Etat (étude d'impact obligatoire à partir de 500 places, pouvant être ramené à 300 places dans des zones dites sensibles). 	<ul style="list-style-type: none"> - Construit des parkings Habitants - Soumet les projets de projets de loi au Conseil d'Etat 	<ul style="list-style-type: none"> - Détermine les besoins et les secteurs où doivent être implantées des places habitants.
Exploitation			<ul style="list-style-type: none"> - Exploite des parkings habitants 	

Répartition des compétences en matière de réglementation locale du trafic

Type	Bases légales	Etat / DIM	Rôle(s)	Communes
Généralités	LaLCR H 1 05 Chapitre II Réglementation et restriction de la circulation Section 1 "Généralités" Section 2 "Réglementation locale du trafic"	Le DIM est compétent en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation. La compétence de la police ou du Département fédéral de justice et police stipulée par la législation fédérale est réservée.		
Enquêtes publiques		Sur les voies publiques cantonales et communales l'Etat est compétent pour réaliser les enquêtes publiques. Des observations peuvent être faites pendant 30 jours à compter de la publication. Les enquêtes sont faites sur la base de demande des communes. L'Etat peut décider d'un projet sans l'accord des communes <u>au seul motif de sécurité.</u>	Sur les voies publiques communales (95% du réseau de voirie), les communes peuvent réaliser les enquêtes publiques en lieu et place de l'Etat qui offre cette possibilité aux communes. Dans les faits, aucune commune ne les effectue (exception faite pour Lancy) en raison d'un manque de moyen humain et technique.	
Arrêtés		La prise d'arrêtés est de la stricte compétence de l'Etat : si au bout de 30 jours aucune remarque n'est faite ils sont appliqués, à contrario possibilité aux requérants de déposer un recours après la publication de l'arrêté dans un délai de 30 jours. Ces recours, auprès du tribunal administratif, ne concernent cependant que les réglementations édictées pour une durée supérieure à 60 jours ou se répétant régulièrement.		

PL 10852 ZONES BLEUES ET MACARONS : LE RETOUR À LA PROXIMITÉ

ASSOCIATION DES COMMUNES GENEVOISES
22 JANVIER 2014



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

SOMMAIRE

- > INTRODUCTION
- > LE CADRE LÉGAL
- > LES ENJEUX SUR LE CANTON
- > LE PL 10852
- > L'ANALYSE DES RISQUES DU PL
- > CONCLUSION

INTRODUCTION



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction Générale des Transports
2

INTRODUCTION

- **PL déposé au Grand Conseil le 26 juillet 2011**
- Entre 2011 et 2012 examen par la Commission des Transports :
 - Le 6 décembre 2011 : audition de M.Stauffer et de M.Goumaz (FdP)
 - Le 17 janvier 2012 : audition de l'ACG et vote du gel de ce PL
- ACG du 29 janvier 2013
 - Participation de Mme Künzler
 - Projet de l'ACG : adresser un courrier au Grand Conseil / convoquer une seconde séance sur ce sujet pour continuer les travaux



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction Générale des Transports
3

RAPPEL DU CADRE LÉGAL



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

4

RAPPEL DU CADRE LÉGAL

Droit fédéral

Loi sur la Circulation Routière (LCR) Art.3 :
"Compétence des cantons et des communes"

Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.

Art.48 de l'Ordonnance sur la Signalisation Routière (OSR) fixe les règles
durée du parpage / mentions sur les panneaux de signalisation / l'utilisation du disque...

Droit cantonal

Loi d'application de la Législation Fédérale sur la circulation routière (LaLCR) Art.2 :
"Autorité compétente"

Le DETA est compétent en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes.

LaLCR Art.7C ("Taxe de parpage") et 7 D
("Zones de parpage")

Fixe les modalités de perception et les tarifs

RaLCR Art.5 ("Parcomètres") et art.7E
("Zones de parpage") : précisent les lieux, les tarifs des horodateurs et des macarons, le produit des macarons est reversé à la FdP (repris dans la LFPark Art. 7C)



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

5

LES ENJEUX POUR LE CANTON

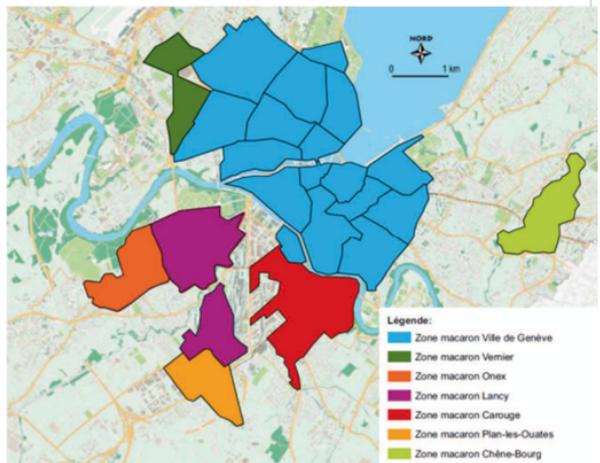


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction Générale des Transports
6

LES ENJEUX POUR LE CANTON

- Macarons Habitants
22 400 en Ville de Genève
4 000 dans les autres communes
- Macarons Entreprises
2 540 en Ville de Genève
400 dans les autres communes
- Recettes :
5,5 Mio CHF en Ville de Genève
960 000 CHF dans les autres communes

Zones macarons en 2013



Source : Plan d'action du stationnement juin 2013



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

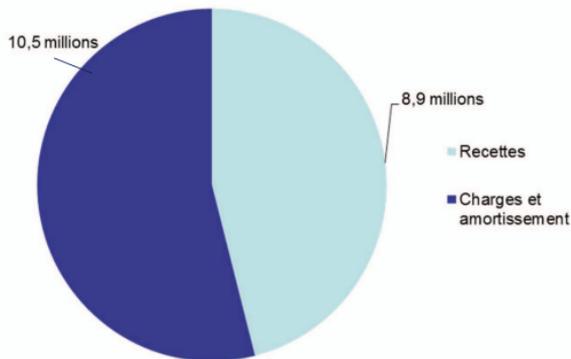
LES ENJEUX POUR LE CANTON

- 21 P+R sur le Canton
- 5 300 places
- 3 800 abonnés

Les recettes des macarons servent notamment à combler le déficit des P+R en service.

D'ici 2019, un développement est prévu sur le Canton : +3700 places.

La situation financière des P+R



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

8

LE PL 10852



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

9

LE PL 10852

Il revient à :

- **Modifier la Loi d'application de la Législation fédérale routière, LaLCR (section 2 et 3)**
- **Opérer un transfert de compétence aux communes en matière de stationnement**

La LaLCR "Avant"
Section 2
Réglementation locale du trafic

La LaLCR "Après"
Section 2
Réglementation locale du trafic

Art. 5 Préavis

¹ *Les projets de réglementation locale du trafic sont soumis, à titre consultatif, au préavis des communes, des divers départements cantonaux et des organismes intéressés*

Art. 5 Préavis

¹ *Les projets de réglementation locale du trafic sont soumis pour **approbation aux communes** et à titre consultatif, au préavis des divers départements cantonaux et des organismes intéressés".*



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

10

LE PL 10852

La LaLCR "Avant"
Section 3
Stationnement à usage public des véhicules

La LaLCR "Après"
Section 3
Stationnement à usage public des véhicules

Art. 7C Taxes de parcage sur la voie publique

¹ Aux endroits où le parcage est de durée limitée, des parcomètres peuvent être installés pour contrôler la durée autorisée du stationnement des voitures automobiles.

² **Le Conseil d'Etat** fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.

Art. 7C Taxes de parcage sur la voie publique

¹ **Le Conseil d'Etat délègue la compétence des zones de parcage et de leurs gestions aux communes.**

² **Les communes** peuvent décider, aux endroits où le parcage est de durée limitée, d'installer des parcomètres pour contrôler la durée autorisée du stationnement des voitures automobiles.

³ **Les communes** fixent les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par décision du Conseil municipal".



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

11

ANALYSE DES RISQUES DE CE PL



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction Générale des Transports
12

ANALYSE DES RISQUES DE CE PL

Juridiques

techniques

Dans le PL, les communes "approuvent" tandis que le canton est consulté,

Ce postulat est contraire à l'art.3 alinéa 2 de la loi fédérale (LCR) " Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes". La LaLCR reprend dans son art.2 alinéa 1 cette mention

Les communes seraient à la fois demandeuses et décideuses, autrement dit "juge et partie".

le PL introduit une délégation de compétence aux communes pour les zones de parcage et les tarifs

Cette délégation de compétence aux communes est contraire aux textes légaux, tant fédéraux que cantonaux.

Le PL va à l'encontre de la modification du RaLCR faite en décembre 2011 (avec effet le 1^{er} mars 2012) sur les tarifs horodateurs (2,80 F/h dans le centre et l'hypercentre et 1,50 F/h ailleurs)

- 45 politiques de stationnement différentes,
- Attractivité du stationnement sur voirie (2F maximum de l'heure comme évoqué dans le PL) par rapport au parking ce qui est contraire à la volonté de récupérer de l'espace public pour d'autres usages.
- Plus d'expertise technique de la part du Département (DETA).



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction Générale des Transports
13

ANALYSE DES RISQUES DE CE PL

Juridiques

techniques

Le conseil municipal fixe les modalités de la réglementation locale du trafic avec des dispositions particulières à destination de certains usagers. Le prix annuel de macaron peut osciller entre 10 F et 480 F. Le produit des recettes des macarons revient aux communes pour la construction de parkings habitant

Les modalités de parcage doivent être prévues dans un texte réglementaire, à savoir dans un texte adopté par un organe exécutif, et non pas par un organe législatif tel que le Conseil municipal.

Cet article va également à l'encontre de la loi sur la Fondation des Parkings (LFPark)

- Des disparités entre les communes, par exemple les constructions de nouveaux parkings "habitants" incomberaient aux communes seulement (la Fondation des parkings n'ayant plus de ressource).
- La politique des P+R à l'échelle cantonale ne disposerait plus d'aucune ressource financière pour son fonctionnement actuel et son développement futur.



CONCLUSION

CONCLUSION

- **Les risques de ce PL**

- ✓ Absence d'une vision d'ensemble,
- ✓ 45 politiques de stationnement différentes,
- ✓ Des communes à la fois "juge et partie",
- ✓ Une politique P+R qui tombe

- **Les mérites de ce PL**

- ✓ Il a le mérite de poser des questions sur la répartition des rôles Canton/Communes
- ✓ Il donne l'occasion de clarifier la politique en matière d'horodateurs dans les communes : implantation et perception des recettes (recherche d'harmonisation)
- ✓ Il donne l'occasion de se pencher sur les conditions d'attribution des macarons "habitant" (sans restriction) et sur leur prix (200F/année)

- **Le chantier à venir**

- ✓ Revenir vers les communes avec un bilan du stationnement et une proposition d'évolution du cadre légal (dans 6 mois)

Date de dépôt : 28 avril 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. André Python

Mesdames et
Messieurs les députés,

Accordons notre confiance aux magistrats de nos communes, la gestion des parkings doit être assumée par les autorités communales ! Ce qui n'est pas contraire au droit supérieur. En effet, le présent projet de loi propose une solution de bon sens proche de la réalité quotidienne, c'est-à-dire qu'elle se situe au niveau municipal.

La création de plus en plus de zones bleues avec macarons est une manière de faire payer aux résidents de nos communes le déficit des P+R, qui coûte de plus en plus cher aux contribuables. Ce n'est pas le but qui devrait être poursuivi, voilà pourquoi le projet de loi propose une limitation du coût du macaron pour les habitants, qui ne devrait pas dépasser les 240 F par an.

Les communes genevoises ne comptent pas uniquement des personnes fortunées et la voiture doit demeurer accessible à tous.

La gestion des revenus des macarons par les communes pourrait aussi permettre de favoriser les habitants en leur accordant un tarif préférentiel sur les transports publics comme en bénéficient les usagers des P+R ou toute autre mesure adaptée à la réalité municipale.

Nous ne devons pas prendre les automobilistes pour des vaches à lait, en les surtaxant de manière abusive sur les zones bleues ; mais, au contraire, nous avons à trouver des solutions équilibrées et pragmatiques, comme nous y invite le présent projet de loi.

Le contrôle des zones pourrait être fait par des employés des communes concernées, ce qui créerait des emplois et reviendrait moins cher que ce que facture la Fondation des parkings.

Ce projet de loi aborde également la gestion du trafic dans nos communes où des décisions de modification de sens de circulation ou d'interdiction de tourner sont prises sans concertation, provoquant ainsi des bouchons là où il n'y en avait pas. Un retour à la proximité est là également une nécessité afin

de répondre au mieux à ces enjeux qui touchent de près les habitants des communes : c'est à ce niveau que nous pourrions améliorer la politique du parking, mais également les flux de trafic qui, pour un grand nombre, ne relèvent pas des grands axes de transit.

Pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, nous vous demandons de soutenir le présent projet de loi.