

Date de dépôt : 10 juin 2013

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Tarifs horodateurs)

Rapport de majorité de M. Florian Gander (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Jacqueline Roiz (page 10)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Florian Gander

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie le 27 novembre 2012.

M^{me} Künzler commence par rappeler que le PL s'inscrit dans le cadre défini par le Plan directeur du stationnement (PDS). Elle indique que jusqu'au printemps dernier, les tarifs du stationnement n'avaient pas été modifiés pendant 22 ans. M^{me} Künzler annonce que la volonté du CE est de retrouver une égalité entre le prix d'une heure de transports publics et une heure de parking en ville. Elle signale en outre une autre volonté, celle d'inciter les automobilistes à utiliser les parkings souterrains pour dégager de l'espace public en surface.

Un député libéral indique que si l'on postule pour l'égalité entre les utilisateurs des TC et les automobilistes, il faudrait que ces derniers puissent bénéficier des mêmes facilités de paiement que les personnes qui achètent un titre de transport Unireso. Il rappelle que les possibilités actuelles pour s'acquitter du prix du stationnement sont limitées, notamment en raison de

l'abandon progressif de la carte CASH. Il évoque également la possibilité de payer avec son téléphone.

M^{me} Künzler déclare que les horodateurs actuels sont obsolètes et qu'ils font l'objet de vandalisme, parfois systématique. Elle signale qu'une réflexion à ce sujet est en cours et qu'ils seront prochainement remplacés. Elle annonce qu'un système de paiement embarqué dans les voitures et un système de cartes sans contact sont à l'étude, tout comme la possibilité évoquée par le député libéral le proposait.

Le département confirme que la Fondation des parkings subit une vague de vols dramatiques sur les horodateurs. Il indique par ailleurs que l'on assiste à une augmentation du phénomène de non-acquittement de la taxe de stationnement, problème ayant poussé la Fondation à lancer une étude afin d'en déterminer les causes. M. Favre rappelle que les horodateurs sont de la compétence de la DGM. Il annonce qu'un remplacement avancé des appareils est à l'ordre du jour. Il confirme à son tour que des systèmes de paiement par téléphone ou à l'aide d'un boîtier embarqué dans les véhicules sont à l'étude. Il termine en rappelant que la loi impose que l'on puisse payer le stationnement avec des pièces de monnaie.

Un député libéral annonce avoir lu dans la presse que des systèmes de géolocalisation des places disponibles existent dans certaines villes du monde. Il demande si une solution de ce type est envisagée à Genève.

M^{me} Künzler répond que cette question est à l'étude, mais qu'une telle mesure se heurte à des problèmes de protection des données. Elle ajoute qu'un système de géolocalisation se heurterait à des textes législatifs, y compris au niveau fédéral.

Le département confirme que la pose de puces sur chaque place de parking, qui permettrait la mise en place d'un tel système de géolocalisation, est en cours d'analyse à la Fondation des parkings. Outre les avantages évidents pour les usagers, il indique que ce système améliorerait le contrôle du stationnement et produirait des données statistiques exhaustives. M. Favre affirme que Genève est à la tête de ce genre de réflexions au niveau suisse.

Un député libéral, poursuivant le parallèle entre le prix d'un billet TPG et celui du parking, demande s'il serait envisageable d'introduire des abonnements pour le parking sur les places blanches.

Une députée socialiste demande à son tour au département de s'exprimer sur la question des abonnements.

Le Président passe la parole à M^{me} Charat pour sa présentation du PL 11000.

M^{me} Charat rappelle que le stationnement est une variable d'ajustement de la politique de mobilité. En ce sens, elle signale que la tarification est un outil qui devrait inciter à l'utilisation d'alternatives à la voiture. M^{me} Charat indique qu'un coût élevé a pour effet une meilleure rotation des places (résultat de la réduction du temps d'utilisation des places), ce qui correspond à une utilisation plus rationnelle de l'usage de l'espace public et une meilleure couverture des besoins par l'augmentation du nombre des utilisateurs. Elle annonce que cela faciliterait l'accès à des places de parking pour les visiteurs.

M^{me} Charat rappelle que le stationnement est un des quatre piliers de la politique de mobilité. Elle annonce que le Plan directeur du stationnement (PDS) vise à encourager le stationnement en ouvrage, par opposition aux places situées sur voirie, et ce dans le but de libérer de l'espace public, objectif mentionné dans le PDS. M^{me} Charat rappelle la nécessité de fournir aux visiteurs la possibilité de pouvoir se parquer au centre-ville. Elle poursuit sa présentation par une présentation de la problématique des taxes de parcage. Elle rappelle que la mise en place d'horodateurs en ville a eu lieu en 1998. M^{me} Charat indique que le taux actuel de rotation est de 8 véhicules par jour et par place, taux qui atteint toutefois 10 ou 12 véhicules par jour dans certaines villes. Elle attire l'attention des commissaires sur la problématique du contrôle, indissociable de la question de la tarification.

M^{me} Charat revient ensuite sur les mesures réglementaires prises le 1^{er} mars 2012 : fusion des zones hyper-centre et centre (passage de trois zones à deux zones : a) ville, b) périphérie) ; passage du tarif de 2 F à 2.80 F dans la nouvelle zone du centre et de 1 F à 1.5 F dans le reste du canton. M^{me} Charat annonce que le but du PL 11000 est d'élever le plafond à 3.5 F dans le centre et à 2 F ailleurs, et non d'augmenter les tarifs, fixés dans le Règlement sur la circulation routière. Elle déclare que cette modification permettrait (i) de rendre équivalent le prix d'une heure de transport public et d'une heure de stationnement et (ii) d'augmenter de façon uniforme les tarifs (25 % dans le centre, tout comme dans le reste du canton). M^{me} Charat signale qu'une augmentation du tarif des places blanches reviendrait à rendre la plupart des parkings en ouvrage meilleur marché que le stationnement sur voirie.

M^{me} Charat présente formellement la seule modification qu'introduirait le PL, art. 7C, al. 2 de la LaCR en ajoutant la phrase suivante : « **Le tarif ne peut excéder 3,50 F par heure.** » En conclusion, elle rappelle que le PL permettrait une application concrète du PDS.

Un député MCG rappelle en préambule que l'équivalence des tarifs TPG et des horodateurs impliquerait qu'on puisse acheter un abonnement mensuel pour 38 F par mois et un abonnement annuel pour 700 F. Il estime qu'il n'est pas juste pour les habitants du canton d'augmenter le tarif du stationnement, du moins sans prestations supplémentaires. Il rappelle que les augmentations des tarifs TPG ont été accompagnées d'une amélioration du service. Il demande ensuite comment il est possible de contrôler la rotation des véhicules sur les places de stationnement payantes.

M^{me} Charat répond que des enquêtes rotation sont menées fréquemment.

Il rebondit sur cette réponse en affirmant que les données ne sont pas plus protégées lors de contrôles manuels et ponctuels que dans le cadre d'un système de géolocalisation.

M^{me} Künzler répond que la législation est ce qu'elle est et qu'elle peut manquer de cohérence. Elle indique qu'il serait pertinent d'augmenter le contrôle, notamment au vu du faible taux de paiement. Elle annonce que les places blanches sont destinées à faire des achats ou à d'autres utilisations restreintes.

Il exprime l'idée d'introduire un système qui oblige le déplacement du véhicule pour pouvoir recharger l'horodateur.

M^{me} Künzler trouve l'idée bonne et la juge techniquement réalisable.

Un député libéral demande d'abord quels sont les tarifs en vigueur pour le stationnement dans les autres grandes villes de Suisse. Il demande ensuite quelle est la logique qui sous-tend le fait de fixer le prix d'une heure de stationnement au niveau d'un billet TPG d'une heure. Le député libéral avoue avoir l'impression de comparer deux choses qui n'ont rien à voir. Il se demande s'il ne faudrait pas fixer le prix du stationnement sur celui d'un café. Il précise qu'il comprend tous les autres arguments présentés par le département, auxquels il est par ailleurs favorable.

À la seconde question libérale, M^{me} Künzler répond qu'il s'agit principalement d'un argument symbolique, étant donné que le prix réel d'un trajet en voiture est bien plus élevé que le seul prix du parking.

À la première question du député libéral, M^{me} Charat répond que le tarif est de 3 F au centre de Berne et de Lausanne et de 2.5 F en périphérie et de 2.5 F à Zurich.

Le député libéral déclare donc qu'il s'agit d'introduire à Genève le tarif le plus élevé de Suisse.

M^{me} Charat rappelle que 3.5 F est le plafond proposé par la loi.

Un député MCG remarque que la mobilité douce s'imisce dans presque tous les PL traités par la commission. Il rappelle que l'augmentation du prix du billet TPG a été assortie d'une augmentation des prestations. Il déclare que le groupe MCG n'entrera pas en matière tant qu'il n'y aura pas d'amélioration des conditions des usagers du TIM.

Une députée socialiste, contrairement aux libéraux, comprend très bien la logique soutenue par l'indexation du tarif d'une heure de stationnement. Elle se prononce en faveur du PL, même si elle estime qu'il serait souhaitable d'uniformiser le tarif des horodateurs sur tout le canton, c'est-à-dire d'augmenter les tarifs des communes au niveau de celui du centre-ville. Elle juge en outre que les contrôles devraient être renforcés. Elle demande au département s'il a l'intention de faire payer tous les types de deux-roues pour leur utilisation de l'espace public (à un tarif bien moindre que celui des voitures, par exemple à un tarif de 1 F l'heure).

M^{me} Künzler répond que, pour l'instant, il est envisagé de faire payer les deux-roues lorsqu'une prestation est fournie (parkings souterrains pour les 2 RM ; stations-vélos pour les deux-roues non motorisés). Elle estime que l'opinion publique n'est pas encore prête à accepter de payer pour parquer son véhicule deux-roues sur l'espace public. M^{me} Künzler rappelle qu'il existe très peu d'horodateurs dans les communes et que la zone du centre a été agrandie en mars dernier. Elle estime que la situation dans les communes n'est pas comparable à celle du centre-ville. Finalement, elle signale que la fusion de zones est d'ordre réglementaire et n'impliquerait pas de modification de loi.

Un député Vert fait part de sa déception devant un PL qui ne propose pas l'introduction d'un tarif de stationnement pour les 2 RM. Il demande au département les raisons de cette omission. Il rappelle la situation incroyable que l'on constate au centre-ville, par exemple dans le quartier des banques et sur les quais.

M^{me} Künzler répond de nouveau que cette question n'est pas encore à l'ordre du jour, et qu'il s'agit d'abord de poursuivre la politique actuelle, à savoir l'étoffement de l'offre en parking en ouvrage.

Un député Vert demande si cela veut dire qu'il existe une tolérance à l'égard du stationnement illégal des 2 RM.

M^{me} Künzler infirme l'affirmation du député vert. Elle rappelle que les 2 RM sont contrôlés et amendés lorsqu'ils sont en infraction.

Le Président demande s'il ne serait pas opportun, par souci de cohérence de la hiérarchie législative, de déplacer la mention des tarifs de la loi au règlement.

M^{me} Künzler répond que l'anormalité se situe plutôt au niveau de la non-indexation du tarif pendant plus de vingt ans.

Un député libéral, poursuivant le parallèle entre le prix du stationnement et celui des TPG, demande si un tarif famille ou un tarif AVS ont été prévus.

M^{me} Künzler répond par la négative et estime que ces mesures seraient limitées étant donné que le taux d'occupation des voitures est particulièrement bas à Genève (1.1).

Un député libéral, dans un souci d'écologie, demande la gratuité pour les véhicules électriques.

M^{me} Künzler répond que les voitures non polluantes sont exonérées d'impôts, ce qui constitue une incitation suffisante à ses yeux.

Un député Vert rappelle que l'introduction d'un tarif famille reviendrait à faire payer d'avantage les familles que les personnes seules. Par ailleurs, il rappelle aux libéraux que les commerçants ne seraient pas forcément contents de voir les places de stationnement occupées longtemps par des voitures écologiques.

Un député UDC annonce que le groupe UDC s'opposera au PL. Il annonce qu'il n'est pas pertinent de défendre l'augmentation du tarif du stationnement au nom de la cherté de Genève. Il rappelle que le département a reconnu qu'une telle augmentation propulserait les tarifs genevois à un niveau inédit en Suisse, ce à quoi l'UDC s'oppose.

Le Président demande aux commissaires la suite qu'ils entendent donner au PL.

Un député MCG propose le vote d'entrée en matière.

Une députée socialiste se demande s'il ne serait pas pertinent de procéder à des auditions avant le vote d'entrée en matière, par exemple celle de l'ATE.

M^{me} Künzler estime que des auditions n'apporteraient pas grand-chose, car les positions des différents groupes d'intérêts sont connues.

Une députée socialiste souhaiterait entendre l'avis du département sur la possibilité de faire payer les deux-roues pour le stationnement sur la voie publique.

M^{me} Künzler répond une nouvelle fois que cette mesure ne supporterait pas l'épreuve du peuple, même si elle ne s'y oppose pas à titre personnel.

Un député UDC demande à la députée socialiste si sa proposition concerne tant les 2 RM que les vélos, ce que cette dernière confirme. Elle estime que toute utilisation du domaine public devrait être conditionnée à l'acquiescement d'une taxe, argument auquel l'UDC souscrit.

Une députée PDC annonce que le PDC s'oppose à la fin de la gratuité pour le stationnement des 2 RM, du moins sans contrepartie. Elle estime que le canton aurait plutôt intérêt à favoriser un transfert modal des voitures vers les 2 RM, qu'une telle taxe freinerait.

M^{me} Künzler rappelle que nombre de cyclistes, scootéristes et de motards renoncent à leurs deux-roues au profit de la voiture à l'arrivée de l'hiver. Elle indique que cette augmentation du trafic automobile se remarque clairement dans un accroissement de l'engorgement du centre à fin octobre.

Un député MCG indique qu'il n'est certes pas souhaitable à terme de favoriser les déplacements des 2 RM, mais que pour l'instant, ce trafic permet d'améliorer la circulation dans l'agglomération. Il se montre donc défavorable à un amendement qui engloberait tous les types de deux-roues.

Une députée socialiste rétorque que le domaine public a toujours un prix. Elle estime inéquitable que ce soit toujours les mêmes qui payent.

Un député Vert rappelle que la loi fédérale, sur laquelle la commission n'a aucune prise, dispose que les vélos ont le droit de se parquer sur le trottoir de façon gratuite.

Un député MCG demande formellement le vote d'entrée en matière.

Le Président répond à celui-ci qu'il n'a pas oublié sa proposition et qu'il a simplement donné la parole à ceux qui l'ont demandée.

Un député libéral rappelle que les voitures et les 2 RM payent un impôt, ce qui exclut, de fait, la gratuité.

Une députée Vert annonce qu'elle ne se réjouit pas lorsqu'un automobiliste abandonne celle-ci au profit d'un 2 RM. Elle estime en outre qu'il n'est pas nécessaire de faire un débat général sur la mobilité à chaque objet renvoyé à la commission.

M^{me} Künzler rappelle qu'un des buts du PL est d'augmenter le taux de rotation des places blanches, ce qui est tout à fait favorable aux commerçants.

Le Président met aux voix le vote d'entrée en matière.

Les commissaires refusent l'entrée en matière du PL 11000 par :

Pour : **5** (2 S, 3 V)

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

Abstention : –

Mesdames et Messieurs les députés,

La commission, dans sa majorité, a donc refusé d'entrer en matière sur ce projet de loi. En effet, comment justifier une augmentation des tarifs des parcomètres alors qu'aucune amélioration technique n'est en effet prévue pour le système de paiement ? Il n'y a pas de géolocalisation des places disponibles via une application pour Smartphone.... Cet exemple montre clairement que le projet de loi présenté n'a que pour objectifs de dissuader l'utilisation des places de stationnement en centre-ville. De plus, si l'on voulait une vraie équité de traitement entre les usagers TPG et les utilisateurs de transports individuels, l'on devrait pouvoir se stationner mensuellement pour le même prix qu'un abonnement TPG ou un stationnement annuel pour le même tarif que celui proposé aux transports publics genevois.

Pour toutes ces raisons, la Commission des transports dans sa majorité vous demande de refuser ce présent projet de loi.

Projet de loi (11000)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (*Tarifs horodateurs*)

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

Art. 1 Modifications

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

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

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 excéder 3,50 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Date de dépôt : 11 juin 2013

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Jacqueline Roiz

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission s'est penchée sur un projet de loi qui semblait être légitime. La modification tarifaire des horodateurs est une variable d'ajustement de la politique de mobilité. Les éléments pourtant rationnels ont été présentés :

- les tarifs du stationnement n'ont pas été modifiés pendant 22 ans,
- une heure de parking en ville pourrait tendre vers un prix d'une heure de transports publics,
- cette loi s'inscrit dans le Plan directeur du stationnement (PDS) et vise à encourager le stationnement dans les parkings souterrains par opposition aux places situées sur voirie, et ce dans le but de libérer de l'espace public,
- le taux actuel de rotation est de seulement 8 véhicules par jour alors que dans d'autres villes elle est de 10 ou 12 véhicules par jour.

Les éléments sensés que l'on ne peut interpréter comme une manière de faire la guerre aux transports privés motorisés, n'en déplaît à l'attitude « paranoïaque » de certains. Ce projet de loi tente d'optimiser l'utilisation de la voie publique tout simplement. Et pourtant, pour des raisons obscures, il a été refusé.

En effet, il semble risible que l'on refuse une indexation des horodateurs sous prétexte qu'il n'y a pas de « tarifs famille » comme pour les tarifs UNIRESO, ou parce que l'on ne peut pas payer avec une carte « cash », ou parce que pour l'instant les puces de reconnaissances qui permettraient de voir de loin si une place est libre, est en projet.

Enfin, on reste perplexe lorsqu'un député UDC annonce que de « défendre l'augmentation du tarif du stationnement au nom de la cherté de Genève » n'est pas pertinent. Peut-être préfère-t-il laisser les tarifs basés sur

la bonne volonté du citoyen-automobiliste. Ainsi, faudrait-il aussi baser les prix de toute prestation publique sur la bonne volonté citoyenne.

Il est clair que dès le départ, les camps étaient bien établis : d'un côté ceux qui défendent certains automobilistes-électeurs et d'un autre côté ceux qui pensent au bien être de la population dans son ensemble y compris des automobilistes intelligents qui varient de modes de transports selon leurs besoins.

Evidemment, il est plus populaire de s'opposer à une augmentation de taxe que d'expliquer que derrière cette taxe existe une stratégie globale pour le canton et une volonté d'équité envers les usagers de la voirie.

Le fait de permettre aux visiteurs de trouver plus facilement une place en surface et aux habitués du canton de s'habituer à utiliser les places en sous-sol n'est pas du souci de la majorité. Pourtant il faut bien que s'applique une stratégie qui encourage aussi le transfert modal, ceci afin de soulager la zone urbaine du bruit, de la pollution atmosphérique et des trajets redondants des véhicules en recherche de places en surface. Cette stratégie liée au PDS avantage les véhicules professionnels ainsi que les visiteurs ponctuels qui ont besoin de passer en ville un court instant.

Lors de l'étude de ce projet de loi, on a immédiatement observé que les carottes étaient cuites et que tout allait servir à s'opposer. Les critiques étaient sans fondements et les contre-arguments hors propos.

La majorité de droite continue de mettre « les bâtons dans les roues » aux propositions d'amélioration de la mobilité dans le canton. Espérons qu'elle ouvrira un jour les yeux sur les méfaits de sa résistance au changement.