

Date de dépôt : 25 février 2014

- a) **RD 994-A** **Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'action du stationnement 2013-2019**
- b) **R 752** **Proposition de résolution de M^{mes} et MM. Daniel Zaugg, Bernhard Riedweg, Pascal Spuhler, André Python, Antoine Barde, Bertrand Buchs, Jean-Marie Voumard, Christina Meissner, Jean Romain, Michel Ducret demandant au Conseil d'Etat de compléter le plan d'action du stationnement 2013-2019**

Rapport de majorité de M. Patrick Lussi (page 1)

Rapport de minorité de M. Thomas Wenger (page 74)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports, sous la présidence de M. Antoine Droin, a examiné ce RD 994 le 24 septembre, les 1^{er}, 15 et 29 octobre, ainsi que les 5, 12 et 19 novembre 2013. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Aurélien Riondel. Nous l'en remercions vivement.

M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME, M. Blaise Hochstrasser, directeur général, DGM, M. Alexandre Prina, directeur de la direction de la planification

générale, DGM, M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure à la direction de la planification générale, DGM, M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, DGM, ont assisté aux travaux de la commission.

1. Présentation du RD 994 par M^{me} Künzler, conseillère d'Etat

M^{me} Künzler rappelle que le plan d'action du stationnement 2013-2019 (ci-après Pl an d'action) matérialise la ligne définie dans le plan directeur du stationnement. Elle évoque le premier Forum du stationnement, organisé en avril 2012, auquel ont participé de nombreux acteurs du secteur, dont une part importante a continué de collaborer avec la DGM pour l'élaboration du plan d'action.

M^{me} Künzler annonce que le document soumis à la Commission des transports a déjà été présenté au CODEP, puis au CE, qui l'a validé. Elle signale que, avec ce document, la politique du stationnement est désormais définie à trois niveaux : au niveau de Mobilités 2030, le document directeur de la mobilité à long terme, au niveau du plan directeur, qui définit une politique sectorielle à moyen terme, et au niveau du plan d'action présenté aujourd'hui, dont l'échelle temporelle correspond à une législature.

Elle annonce que le département a la volonté de procéder de la même manière avec les autres thématiques de la mobilité.

M^{me} Charat indique que le plan d'action vise à décliner, de la manière la plus opérationnelle possible, les objectifs énoncés dans le plan directeur du stationnement. Elle déclare que le Plan d'action est plus précis et concret que le plan directeur du stationnement. M^{me} Charat mentionne les sept objectifs du plan directeur du stationnement, classé par catégorie d'usagers :

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

Habitants : Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers ;

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

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

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

Motocyclistes : Développer de façon appropriée l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés (ci-après 2RM) afin d'améliorer la qualité de l'espace public et d'accroître la sécurité ;

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

M^{me} Charat insiste sur le fait que l'objectif numéro un du plan directeur est la récupération de l'espace public. Elle ajoute que le plan d'action constitue une feuille de route pour les six prochaines années.

M^{me} Charat signale que le document a été le fruit d'une large consultation et qu'il a été établi en partenariat avec de nombreux acteurs du domaine. Elle précise que ce processus, qui a réuni près de quatre-vingt personnes, a fait une large place aux associations, aux administrateurs de parkings et aux communes.

M^{me} Charat revient sur les étapes d'élaboration et de validation du document présenté à la commission : du 27 juin au 13 décembre 2012 ont eu lieu trois séances pour chacun des six groupes de travail ; les 1^{er} novembre 2012 et 10 avril 2013 ont été organisés les comités de pilotage ; du 15 avril au 6 mai 2013 s'est déroulée une consultation interne à la DGM ; le 30 avril 2013, le document provisoire a été présenté au CODEP ; du 8 au 23 mai 2013, la DGM a consulté d'autres services de l'Etat et les groupes de travail ; la séance conclusive de consultation a eu lieu le 30 mai 2013.

Finalement, le CE a validé le document le 19 juin 2013.

M^{me} Charat déclare que le plan d'action propose dix-huit mesures, issues d'un travail mené autour des six thématiques suivantes : stationnement dans les communes hors Ville de Genève, stationnement privé, parkings publics, parcs-relais (ci-après P+R), deux-roues motorisés et stationnement des professionnels.

Elle annonce qu'un groupe de travail a été réuni pour chacune de ces thématiques. Elle ajoute qu'il a été décidé que le document inclut les P+R, qui avaient fait l'objet d'un plan d'action, par ailleurs refusé par le CE. M^{me} Charat signale en outre qu'il a été décidé d'écarter la problématique du stationnement des vélos, traitée par le plan directeur de la mobilité douce.

M^{me} Charat annonce que le thème du stationnement dans les communes est intimement lié à la question des zones bleues macarons. Elle annonce que de nombreuses communes ont mis en place des régulations de stationnement de ce type, ou sont en train de le faire. Elle ajoute que ce thème touche également aux P+R, souvent situés dans des communes genevoises autres que la Ville de Genève.

M^{me} Charat annonce que la consultation a révélé qu'il était nécessaire de mener une réflexion sur l'adaptation des règles d'attribution des macarons (1A) et des prix des macarons, et ce notamment afin d'adapter les tarifs de ces derniers aux prix du stationnement privé (1B) (toutes les mesures proposent des sous-objectifs et, souvent, un calendrier avec des étapes intermédiaires, voir le plan d'action, qui figure en annexe du RD).

M^{me} Charat rappelle que plusieurs zones macarons de la Ville sont saturées. Elle indique que la DGM étudie la possibilité de modifier les règles actuelles d'attribution, comme par exemple en limitant le nombre de macarons à deux par foyer ou en conditionnant l'obtention d'un macaron au fait de ne pas avoir la possibilité de louer une place dans son immeuble. M^{me} Charat insiste sur le fait que, avant de procéder aux modifications légales ou réglementaires nécessaires, toute modification sera approuvée par les acteurs du domaine. Elle annonce que la DGM souhaite établir une communication claire et importante à l'attention du public. La troisième mesure de la première thématique est la régulation du stationnement aux abords des P+R (1C).

M^{me} Charat signale qu'on ne peut en vouloir aux usagers de ne pas utiliser les P+R aux endroits où ils peuvent stationner gratuitement. Elle rappelle à ce propos que certains P+R ont un taux d'occupation très médiocre, notamment sur la rive droite, zone où les communes n'ont pas introduit de mesures de réglementation du stationnement, ou alors que récemment. Abordant la thématique du stationnement privé, M^{me} Charat annonce que le travail mené a mis au jour quatre objectifs : répondre aux besoins de stationnement des habitants, assurer une complémentarité entre stationnement privé et public, réduire les taux de vacance dans les parkings privés et intégrer les spécificités des quartiers dans la politique de stationnement. Elle annonce que ces objectifs se traduisent en deux mesures : connaître les places vacantes (2A) et explorer l'idée d'un fonds commun destiné à financer des places (2B). Elle précise qu'il a été décidé de ne pas se contenter de procéder à un recensement du nombre de places. Elle ajoute que le fait de connaître le nombre de places vacantes permet de mettre en place une bourse aux places de stationnement, à savoir d'instaurer une meilleure communication entre les régies et propriétaires privés et les habitants. M^{me} Charat indique que l'Etat propose de développer un outil de gestion à l'attention des acteurs privés. Concernant la seconde mesure, elle rappelle que toute construction donne lieu au calcul d'un ratio de stationnement au m², mais que les promoteurs peuvent obtenir une dérogation pour ne pas construire tout ou partie de ces places lorsque les coûts sont trop importants. La création d'un fonds permettrait de mutualiser une partie des coûts à l'échelle du canton. M^{me} Charat annonce que la

troisième mesure de la thématique « stationnement privé » est la définition d'une stratégie en matière de stationnement par type de quartier. Elle illustre cet objectif en affirmant qu'un écoquartier n'a pas les mêmes contraintes de mobilité et de stationnement que les environs d'un grand centre commercial. Elle annonce la mise au point de modèles de cahiers des charges par catégorie de quartier.

M^{me} Charat décrit les mesures de la troisième thématique (« parkings publics »). La première action est l'amélioration de la fréquentation actuelle des parkings (3A). Elle indique que la réalisation de cet objectif demande de connaître les taux d'occupation des parkings, chiffres connus pour les ouvrages gérés par la Fondation des parkings, mais pas pour les parkings privés. Elle ajoute que les quotas habitants/visiteurs des parkings de la Fondation pourraient être optimisés. M^{me} Charat évoque en outre une possible mutualisation des places. La deuxième mesure est l'amélioration de la signalétique et du jalonnement (3B), ce qui permettra de remédier aux problèmes actuels. La troisième action est l'amélioration de la sécurité des parkings, tant à l'intérieur qu'aux abords des ouvrages (3C). Elle précise que les propriétaires des parkings ne sont responsables que de la sécurité intérieure, car il incombe à l'Etat de sécuriser l'espace public. Elle précise qu'une partie des usagers potentiels indique ne pas utiliser les parkings en raison d'un sentiment d'insécurité

M^{me} Charat aborde la quatrième problématique, les P+R, pour lesquels les deux lignes directrices du travail effectué par les groupes thématiques ont été l'élargissement de la zone cible à l'ensemble du Grand Genève et le renforcement de la clientèle, ainsi que la simplification du quotidien des clients actuels. M^{me} Charat annonce que la première mesure est le renforcement et la coordination de l'offre P+R du Grand Genève. Elle signale que cela revient à développer l'offre P+R, tant sur le territoire du canton qu'au-delà, afin de capter les flux automobiles en direction de l'agglomération le plus tôt possible. Elle annonce que cette volonté requiert la mise au point d'une typologie de l'ensemble des P+R, accessible et utilisée par l'ensemble des acteurs concernés. M^{me} Charat annonce que le plan d'action comporte une planification annuelle de la mise à disposition de nouvelles places P+R. La deuxième action de cette thématique est la centralisation et la diffusion de l'information P+R à l'échelle du Grand Genève (4B). Elle indique que, à terme, il est prévu de mettre en place un site internet qui regroupe l'ensemble des informations utiles à l'ensemble du parc P+R de la région. La troisième mesure est l'élargissement de l'offre « clientèle » P+R dans le canton, objectif qui se concrétisera par l'étude de

nouvelles clientèles potentielles (journalière, étudiants) par des nouvelles offres P+R, testées dès mi-2014 sur les P+R de la rive droite.

En préambule à la cinquième thématique, le stationnement des deux-roues motorisés, M^{me} Charat rappelle que le déficit de stationnement que connaît cette catégorie d'usagers est patent et reconnu par tous. Elle ajoute que ce déficit s'explique par l'augmentation constante du nombre de 2RM immatriculés dans le canton. Elle annonce que la première des quatre actions de cette thématique est la valorisation de l'offre existante (5A), action qui passe par l'analyse des usages actuels (l'élaboration d'une carte des cases deux-roues en Ville de Genève) et par l'appréciation des problèmes actuels en Ville. Elle ajoute que ces problèmes risquent d'être ceux que connaîtront les communes périurbaines dans quelques années. M^{me} Charat indique qu'il est prévu de mettre en place une communication à ce sujet. La deuxième action est le développement de l'offre de stationnement en ouvrage (5B).

M^{me} Charat annonce que, des deux parkings qui proposent actuellement des places 2RM, l'un fonctionne assez bien (Cornavin : taux d'occupation de 50 %), l'autre pas du tout (Saint-Antoine), certainement en raison d'une plus grande facilité à se garer dans le secteur.

Elle annonce que la définition des besoins aux alentours des parkings en ouvrage est en cours, afin de pouvoir mettre en place une offre adéquate. M^{me} Charat annonce que la question du prix est primordiale. Elle ajoute qu'il est envisagé de mettre à disposition des casiers dans l'idée de mieux valoriser ce service payant. Elle évoque également la possibilité de proposer un abonnement qui donnerait accès à plusieurs parkings, solution qui serait plus en phase avec la grande liberté de mouvement qui caractérise le mode 2RM, mais qui pose des problèmes de dimensionnement du parc de chacun des ouvrages. La troisième action est de tester la limitation de la durée de stationnement en surface, aux endroits où les places deux-roues motorisés ne sont pas assez nombreuses (hyper-centre) (5C), afin d'augmenter le taux de rotation. M^{me} Charat ajoute qu'on ne sait pas encore contrôler la durée du stationnement d'un 2RM. Elle précise que cette action comporte plusieurs étapes, à savoir : mise en place de tests, élaboration d'un bilan, et, éventuellement, en fonction des résultats obtenus, proposition de modification législative. La quatrième action est le renforcement du contrôle (5D), thème extrêmement sensible.

M^{me} Charat insiste sur le fait que toute intensification des contrôles doit être précédée d'une communication expliquant le bien-fondé des contrôles, par exemple la multiplication des abus. Elle insiste sur la complémentarité de ces quatre actions, ainsi que sur leur caractéristique progressive : le renforcement du contrôle ne se fera qu'une fois que l'offre aura été élargie et

aura été jugée suffisante. M^{me} Charat aborde le sixième et dernier thème traité par le plan d'action, le transport professionnel, et plus particulièrement la mise en place d'une politique qui réponde aux besoins des professionnels. Elle annonce que la première action est l'évaluation de l'usage des macarons multizones plus (6A), qui permettent aux entreprises de stationner librement dans les zones bleues pendant une journée ou une demi-journée. M^{me} Charat indique que bien que cet outil soit une réussite, il est nécessaire de l'évaluer précisément, notamment en collectant l'avis des utilisateurs. La seconde action est l'organisation des livraisons en ville (6B). Elle indique que les livraisons sont de deux types : les livraisons effectuées avec de petits véhicules (camionnettes) et celles effectuées avec de grands véhicules. Elle annonce que ce thème sera traité en partenariat étroit avec les professionnels des secteurs concernés par cette thématique. M^{me} Charat montre un graphique représentant une répartition dans le temps de toutes les sous-mesures proposées par le plan d'action, sur lequel on constate que le nombre de réalisations prévues diminuent pour les deux dernières années concernées. Elle ajoute que les mesures s'étalent toutes sur plusieurs années, afin de pouvoir répondre à l'évolution des problèmes et procéder à des tests. En conclusion, M^{me} Charat rappelle que le plan d'action est à la fois une feuille de route et un suivi partenarial (les groupes de travail continueront d'être consultés régulièrement). Elle précise que des processus correctifs sont prévus en cas d'expériences négatives.

Le Président remercie M^{me} Charat pour sa présentation et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Un député (L) remercie M^{me} Charat pour sa présentation très intéressante et le travail ayant abouti à ce plan d'action très complet. Il rappelle que le plan d'action prévoit surtout des études et des tests et demande quel est le suivi parlementaire prévu avant de passer aux phases de concrétisation.

M^{me} Künzler signale que certaines actions sont déjà en cours de déploiement, à l'instar de l'amélioration de la signalétique et du jalonnement. Elle rappelle qu'une grande partie des mesures nécessitent une modification législative. Elle annonce qu'il est possible que le département consulte le GC, comme il continuera de consulter les autres partenaires.

Il demande plus précisément si une validation du GC est prévue pour les modifications réglementaires.

M^{me} Künzler répond que la majeure partie des textes légaux régissant la mobilité sont des lois.

Ce député exprime son inquiétude quant à une possible concrétisation de plusieurs mesures sans consultation du parlement.

Un député (R) remercie le département pour sa présentation et annonce son soutien à la plupart des pistes proposées par le plan d'action. Il demande si l'augmentation du taux de rotation ne provoquera pas du trafic inutile et si, en définitive, il s'agit d'un objectif pertinent. Il demande par ailleurs s'il est possible d'augmenter le nombre de places de stationnement deux-roues motorisés sans diminuer le nombre de places de stationnement voitures. Il évoque la possibilité de tracer sur les trottoirs, souvent disproportionnés, des places 2RM ou des places vélos, afin de dégager de l'espace pour les 2RM sur les chaussées ?

M^{me} Charat répond qu'il est possible d'augmenter le nombre de places 2RM en ouvrage en réduisant le nombre de places voitures dans les parkings sous-utilisés (disproportion de l'offre voiture), tout comme il est possible de créer des places deux-roues par l'optimisation de la surface des parkings (traçage de places 2RM là où une voiture n'a pas la place pour se garer). La création de places à l'extérieur rejoint le problème du taux de rotation.

M^{me} Charat indique à ce propos que l'augmentation du taux de rotation permet, pour un nombre de places donné, d'augmenter le nombre d'utilisateurs qui peuvent en bénéficier. Elle ajoute qu'il est envisageable que le stationnement privé propose des places de stationnement 2RM.

Ce député se demande comment l'amélioration du taux de rotation peut améliorer la situation, étant donné que le nombre reste stable. Il ajoute que l'instauration de limites de temps augmentera la bureaucratie et exigera le déploiement d'agents de contrôle.

M^{me} Künzler répond qu'il est raisonnable de penser qu'un pendulaire qui reste toute la journée doit utiliser des places en ouvrage. Elle précise que l'augmentation du taux de rotation permet de mettre plus de places à disposition des usagers qui ne doivent pas stationner longtemps, répondant par-là à un souhait des commerçants. Concernant le stationnement des 2RM sur les trottoirs, M^{me} Künzler répond que la loi fédérale interdit à ces véhicules d'y stationner. Elle signale en outre que les trottoirs genevois ne lui semblent pas trop larges pour garantir une qualité de vie suffisante aux habitants et aux personnes à mobilité réduite.

Un député (MCG) remercie le département pour sa présentation. Il demande si la DGM a une estimation du nombre d'utilisateurs deux-roues prêts à payer pour garer leur véhicule dans un parking en ouvrage. Il demande également si la DGM a étudié la possibilité d'augmenter le prix des P+R plutôt que celui des macarons, afin que ce ne soient pas une fois de plus

les Genevois qui paient. Il rappelle que, vu la situation de la mobilité à Genève, et notamment celle des voitures, le nombre des deux-roues motorisés est amené à augmenter. Il estime que le plan d'action ne permettra pas de combler le déficit immense auquel Genève doit faire face.

M^{me} Charat répond qu'un représentant du TCS a pris part à la consultation et que plusieurs usagers se trouvaient dans le groupe de travail « stationnement deux-roues motorisés ». Même si ces usagers ont insisté sur la nécessité de proposer un service de qualité, ils se sont montrés ouverts à payer pour utiliser un parking en ouvrage. M^{me} Charat répond ensuite que l'augmentation du prix des macarons ne vise pas à augmenter les recettes dégagées, mais uniquement à réduire la demande en macarons. Elle rappelle que la question du prix de l'abonnement P+R n'a pas été abordée par les groupes de travail. Elle ajoute que, selon le taux d'occupation, il existe différents tarifs pour les P+R, établis en fonction de la demande.

M^{me} Künzler annonce qu'il serait opportun d'augmenter le prix des P+R qui sont remplis afin de baisser le tarif de ceux qui sont quasiment vides. Elle rappelle que l'instauration de zones bleues macarons dans certaines communes de la rive droite devrait permettre d'augmenter le taux d'occupation de plusieurs parkings. M. Gander demande si le département a envisagé de fermer certains P+R, de les transformer ou de les revendre. M^{me} Künzler répond que le problème de plusieurs P+R est qu'ils ont été construits pour des raisons d'opportunité plutôt que sur la base d'une réflexion de mobilité.

Un député (Ve) rappelle que le stationnement des deux-roues motorisés est désormais payant en surface à Bâle et que certaines zones de la ville sont interdites à ce mode. Il demande s'il est exact que Genève continuera à prendre du retard sur les villes « civilisées », en se refusant à faire payer les deux-roues motorisés en surface. Il rappelle qu'il est inacceptable que les 2RM se garent sur les trottoirs, de surcroît aux endroits protégés de la pluie.

M^{me} Künzler répond que Genève est effectivement très en retard sur Bâle, même si les situations ne sont pas comparables. Elle déclare que le département souhaite promouvoir le stationnement payant en ouvrage. Elle ajoute qu'un service de qualité sera proposé aux utilisateurs qui choisiront d'utiliser les parkings : sécurité du véhicule, protection contre les intempéries et mise à disposition de casiers. Concernant l'interdiction de certaines zones aux 2RM, M^{me} Künzler évoque la construction du parking des Clés-de-Rive, qui permettra d'installer une zone piétonne dans le secteur, c'est-à-dire une zone sans 2RM.

Un député (L) exprime à la fois son admiration face au travail effectué par le département et son inquiétude quant à la réalisation du plan d'action. Il estime qu'on est en train de construire une usine à gaz autour des problèmes de stationnement. Il déclare que, si le document est très vague, la discussion montre que les intentions du département sont très claires : limiter l'accès au centre-ville pour les 2RM. Il rappelle que l'augmentation du nombre de 2RM est le résultat de l'impossibilité faite aux automobilistes de se rendre au centre-ville avec leur véhicule. Il s'oppose à cet état de fait et défend le droit de chacun de pouvoir se rendre à son travail en voiture. Il ajoute que, contrairement à ce que vient d'arguer M^{me} Künzler, la loi dispose que « le parcage des autres véhicules [que les vélos] sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément » (art. Plan d'action). IL déclare donc que seule la volonté des pouvoirs publics explique qu'on ne trace pas de places 2RM sur les trottoirs lorsqu'ils sont plus larges qu'1,50 mètre. Il mentionne que le groupe de travail deux-roues motorisés ne comprenait qu'un seul représentant de ce mode. M. Aellen termine en rappelant qu'il est important de ne pas tuer l'économie du centre-ville.

M^{me} Künzler rappelle que la vision globale en matière de mobilité pour Genève est décrite dans Mobilités 2030 et que le thème du stationnement est traité de façon claire et complète dans le plan directeur du stationnement, que le GC a voté. Elle rappelle également que les mesures annoncées dans le plan d'action ne font que matérialiser les objectifs contenus dans le plan directeur du stationnement.

M^{me} Künzler indique que le processus d'élaboration extrêmement participatif a été mis en place notamment afin de répondre aux éventuels reproches d'un document rédigé par une administration qui méconnaît les besoins des usagers. Elle précise que la composition des groupes n'était pas fixée à l'avance et ajoute qu'un nombre important de fonctionnaires ne M^{me} pas forcément que le groupe était hostile aux 2RM ou à la voiture. M^{me} Künzler déclare qu'il n'existe aucune volonté d'empêcher les voitures de pénétrer en ville, mais que la circulation est rendue plus difficile par l'augmentation du nombre de véhicules au centre. Elle rappelle que la ville compte assez de places de stationnement, mais à condition d'utiliser les parkings en ouvrage existants.

Le député remercie M^{me} Künzler pour avoir exposé sa vision de la mobilité. Il demande formellement s'il sera toujours possible à l'avenir de se rendre à son travail en 2RM.

M^{me} Künzler répond qu'il sera toujours possible de venir travailler en deux-roues motorisés.

Elle rappelle que le premier objectif de la thématique deux-roues motorisés est d'offrir plus de places, que cela soit en surface ou en ouvrage. Elle signale que le document est structuré en étapes successives, ce qu'il ne faut pas négliger.

Une députée (PDC) remercie le département pour la qualité et la clarté du document soumis à la commission. Néanmoins, elle juge que les problèmes de stationnement des 2RM ne pourront pas être résolus avec les mesures proposées. Elle déplore le fait que si le département a une connaissance approfondie des habitudes des vélos, pour lesquels il fait volontiers montre de mansuétude, sa connaissance des habitudes des 2RM reste imparfaite. Elle critique la mesure 5D « contrôler le stationnement 2RM illicite en surface », critiquant le fait même de définir une mesure de contrôle, ce qui aurait pu être fait pour chacune des mesures. Elle demande à quoi correspondent les phases « application des tests » et « généralisation progressive si les tests sont concluants » de la mesure 5D. Elle se demande si cela revient simplement à mettre en place un contrôle accru. Elle rappelle que la situation de la mobilité à Genève serait bien plus grave si tous les usagers 2RM se rendaient au centre-ville en voiture. Elle rappelle également que, entre de nombreux endroits du canton, le mode 2RM permet de se déplacer plus rapidement que ne le font les transports publics, raison de son succès. Elle estime finalement qu'il est exagéré de demander à un usager 2RM de faire 500 m à pied pour se rendre à son travail.

M^{me} Künzler répond qu'il ne leur est aucunement demandé de marcher 500 m. Elle rappelle que l'action 5D interviendra uniquement après les actions 5A, 5B et 5C. Elle rappelle également qu'il s'agit d'une proposition, au même titre que la plupart des mesures du plan d'action.

M^{me} Künzler estime proportionné de focaliser toute l'attention du débat autour du thème des deux-roues motorisés et encore plus autour du contrôle de ce stationnement. Elle défend le fait de distinguer la situation des pendulaires 2RM de celle des autres usagers 2RM, tout comme cela se fait pour les voitures. M^{me} Künzler rappelle que les 2RM – tout comme les vélos – qui stationnent sur le trottoir et qui dérangent doivent être amendés. Elle signale que Genève est une des villes les plus denses d'Europe, ce qui accroît les problèmes de mobilité et de stationnement. Elle estime que la priorité doit être accordée aux personnes plutôt qu'à leur mode de transport. M^{me} Künzler rappelle que le plan d'action prévoit une augmentation du nombre de places 2RM.

Un député (PDC) confirme que l'espace est très réduit à Genève. Il annonce que les Genevois ne sont pas prêts à renoncer à leur véhicule deux-roues motorisé, après avoir renoncé à leur voiture. M. Morel estime que

Genève est en train de se gangréner. Il annonce que le document reflète plus la volonté de brider les usagers des 2RM et les automobilistes, que celle de leur faciliter l'existence. M. Morel estime qu'il est nécessaire de mener un travail approfondi dans le but de trouver des places 2RM partout où cela est possible. Il enjoint le département à user de tolérance, plutôt que d'intolérance, et à développer une politique globale et ambitieuse pour l'avenir de Genève. Il conclut en annonçant que le plan d'action est le diagnostic d'une catastrophe programmée.

M^{me} Künzler abonde dans le sens de M. Morel, qu'elle renvoie au document Mobilités 2030, qui contient la vision globale de la mobilité du département. Elle rappelle que le contenu du plan d'action rejoint entièrement le constat dressé par le député.

M^{me} Künzler annonce que de nombreux parkings seront construits ces prochaines années, notamment dans le cadre du CEVA, mais aussi au centre-ville. Elle indique qu'il est en outre important de mieux utiliser les infrastructures existantes, dont une étape est la mutualisation des places.

M^{me} Künzler annonce qu'elle ne s'opposerait pas à la suppression de la mesure 5D.

Un député (UDC) confirme qu'un centre-ville piétonnier est souhaitable à condition que son accès soit possible avec tous les modes de transport. Il exprime ses craintes de voir mourir le centre-ville. Le député déclare que des divergences persistent entre sa vision du stationnement et celle du département.

Un député (R) demande comment le département entend verbaliser les vélos, qui n'ont pas de plaques d'immatriculation. Il demande pourquoi le RD, en p. 1, contient l'expression «le développement de l'offre de stationnement pour les vélos», alors qu'il indique «le développement approprié de l'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés». Il demande enfin si le département entend soutenir l'installation de couloirs préférentiels ou la création de sas en tête de feux pour les 2RM.

M^{me} Künzler répond que le thème de la discussion est le stationnement, ce qui exclut de fait les dernières propositions du député (R). Concernant sa première question, M^{me} Künzler répond que les vélos ont besoin d'un arceau, alors que les motos sont gênées par ces aménagements. Elle estime important de dissocier les deux types de stationnement.

M^{me} Künzler reconnaît qu'on ne peut pas verbaliser les vélos (du moins dans l'attente de la généralisation du marquage des cadres), mais qu'il est possible de les débarrasser.

Une députée (S) demande où en est la réflexion en matière de stationnement pour ce qui est des communes situées au-delà de la première couronne.

M^{me} Künzler répond qu'une grande part de cette réflexion est contenue dans la politique de développement des P+R, telle que décrite dans le chapitre 4 du plan d'action.

2. Séance du 15 octobre 2013

Le Président rappelle que la commission a reçu une proposition de résolution de la part d'un député PLR, qu'il remercie pour son travail. Le Président propose de procéder action par action.

Discussion des propositions de PLR sur l'action 1A « adapter les règles d'attribution du macaron » : ajout d'un paragraphe mentionnant que « les conditions d'attribution des macarons aux entreprises ne seront en l'état pas concernées par d'éventuelles adaptations », et sur l'action 1B « adapter le prix du macaron » : ajout d'un paragraphe mentionnant que « les prix des macarons pour les entreprises ne seront en l'état pas concernés par d'éventuelles adaptations ».

Un député (PLR) signale que le but général de ces deux actions est de faire diminuer le nombre de macarons délivrés. Rappelant que le stationnement des véhicules professionnels est une condition nécessaire à la poursuite des activités des entreprises, il indique que ses deux propositions visent à ne pas péjorer la situation actuelle des entreprises. Il rappelle que ces dernières ne peuvent obtenir que deux macarons, qu'elles payent déjà 400 F par année.

Une députée (S) abonde dans ce sens concernant le souci de ne pas péjorer la situation des entreprises, dont le tarif macaron vient d'être augmenté. Toutefois, elle s'oppose à la proposition évoquée dans l'exposé des motifs d'aligner le tarif des macarons entreprises à celui des macarons habitants.

Un député (Ve) exprime ses inquiétudes quant au fait qu'une loi propose de fixer des tarifs.

Il est répondu à ce député qu'il ne s'agit pas d'une loi, mais que la proposition de résolution vise à amender un document de planification, qui propose de modifier les tarifs et les règles d'attribution des macarons. Il précise qu'il ne s'oppose pas à ces actions, mais souhaite que les entreprises ne soient pas concernées par d'éventuelles modifications.

M. Prina annonce que le département est favorable aux propositions du PLR concernant les actions 1A et 1B.

Les commissaires acceptent la proposition de modification de l'action 1A

OUI : 9 (2 S, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : –

Les commissaires acceptent la proposition de modification de l'action 2A

OUI : 9 (2 S, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 3 (3 Ve)

Abstention : 1 (1 MCG)

Action 2A « connaître les places privées vacantes » :

Ajout d'un paragraphe mentionnant que « la fourniture d'informations par les propriétaires privés ne peut se faire que de manière volontaire et ne peut en aucun cas être exigée. La même nature facultative prévaudra, le cas échéant, concernant tant la mise à la location des places de stationnement que leur publicité via une éventuelle "bourse" ».

Une députée (S) demande des précisions et exprime son scepticisme sur cette proposition. Elle rappelle que des habitants louent des places de stationnement privé, les relouent et demandent en parallèle des macarons habitants. Elle s'oppose à ce commerce des places de parking.

Une autre députée (S) annonce ne pas comprendre l'ajout qu'elle estime superfétatoire. Elle annonce une nouvelle fois que la formulation originale lui convient.

Il est répondu que si cette action est conduite de la façon proposée alors autant accepter la proposition de ce dernier.

Un député (PLR) indique à la députée (S) que le problème qu'elle a soulevé concerne les places non vacantes.

Un député (MCG) juge le plan d'action très intrusif. Il demande pourquoi le plan utilise le terme « surdimensionné » et de quelle manière ont été obtenus les taux d'occupation mentionnés en p. 21.

M^{me} Charat répond que le terme surdimensionné a été utilisé pour signifier que places ne trouvent pas preneur. Elle signale que les chiffres mentionnés ont été transmis par les régies elles-mêmes.

Ce député réproouve l'utilisation du terme « surdimensionné », qui ne veut rien dire à ses yeux.

M. Charat reconnaît que le terme « sous-utilisé » serait plus approprié.

M. Prina estime que l'ajout proposé par la proposition PLR va dans le sens de l'action proposée par le plan d'action. Il annonce que le département soutient cette proposition.

M. Prina indique que l'action 2A s'inspire d'une initiative similaire menée par la commune de Meyrin, initiative qui avait été saluée par tout le monde.

Les commissaires acceptent la proposition de modification de l'action 2A

OUI : 8 (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 2 (2 Ve)

Abstentions : 3 (2 S, 1 Ve)

Suppression de l'action 2B

Un député (PLR) déclare que l'action 2B est une inversion malsaine du mécanisme de compensation voté par le GC, car il serait erroné, comme le propose le fonds de compensation, d'imputer aux privés la charge financière de cette compensation.

Il rappelle qu'un promoteur qui ne respecte pas le règlement en matière de construction de places de parking n'obtient pas d'autorisation de construire, sauf dans des cas très précis. Il s'oppose au fait que des promoteurs payent pour des places qu'ils ne construisent pas, car ces coûts supplémentaires, non compensés par des recettes de location de places de parking, seront reportés sur le prix des appartements.

M. Prina annonce que l'action 2B est fondée sur l'idée qu'un promoteur dont le projet est bloqué par le non-respect des conditions relatives à la construction de places de stationnement puisse contribuer à un fonds qui financera la construction des places non construites à un autre endroit. En ce sens, le fonds de compensation vise à faciliter la construction d'un bâtiment.

M. Prina indique que l'action 2B ne concerne pas le mécanisme de compensation inscrit dans la loi. Il annonce que le fonds est par ailleurs pensé pour que, lorsque les collectivités publiques envisagent de supprimer des places sur voirie, elles puissent contribuer à ce fonds afin que les places supprimées soient construites ultérieurement. M. Prina ajoute que des projets privés entraînent parfois la suppression de places sur voirie, qu'il peut être difficile à compenser immédiatement. Il annonce que le département déplorerait que l'action 2B soit supprimée, d'autant plus que l'action ne propose que l'exploration d'une idée, ce qui n'est pas contraignant.

Un député (PLR) s'oppose au principe même du fonds proposé par le département. Il indique que celui qui construit un bâtiment s'attend à vendre ou louer toutes les parties de son bien. Il rappelle que ces personnes ne retireront rien des places qui seront construites avec le fonds. Il indique que le fonds faciliterait la construction d'un bâtiment sans place de parking ou avec un nombre inférieur au quota légal. M. Aellen s'oppose finalement à la mise en place d'un système administratif compliqué, dont les apports seront limités.

Le Président procède au vote pour la suppression de l'action 2B :

Les commissaires acceptent la proposition de suppression de l'action 2B

OUI : 8 (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 4 (1 S, 3 Ve),

Abstention : –

Action 2C « définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier » :

Ajout d'un paragraphe mentionnant que « Les ratios de stationnement pour les activités ne seront en aucun cas réduits ».

Suppression du programme « écoquartiers » ; suppression du paragraphe « réduire potentiellement le nombre de places destinées aux activités en lien avec les initiatives des entreprises en matière de plans de mobilité, qui sont des démarches à encourager, voire même qui doivent faire l'objet d'un accompagnement par l'Etat ».

Suppression du paragraphe « envisager la réduction éventuelle des ratios relatifs aux places de stationnement pour privilégier l'accès en transport publics, en modes doux et le car sharing ».

M. Prina indique que cette action a été développée en collaboration étroite avec l'office de l'urbanisme, particulièrement la partie concernant les écoquartiers. Il propose que la commission reçoive un représentant de ce service. Il indique que la notion d'écoquartier connaît de multiples définitions. M. Prina rappelle que la construction de places de stationnement peut grever le budget d'un écoquartier. De manière générale, il insiste sur le fait que l'offre de stationnement d'un quartier doit correspondre à la demande en stationnement des habitants de ce même quartier, que cela soit à l'intérieur des bâtiments ou sur voirie. M. Prina indique que le nombre de places de stationnement pour les activités fait référence au stationnement des employés, qui génère du trafic pendulaire, plutôt qu'au stationnement des visiteurs.

La commission décide de procéder aux auditions :

- Office de l'urbanisme.
- Un représentant du DARES.

3. Séance du 29 octobre 2013

Le Président accueille M^{me} Nicole Surchat Vial, directrice à la direction des Grands projets, DU, et M. Nicolas Bongard, attaché de direction, direction générale des affaires économiques, DARES. Le Président rappelle que la commission a souhaité les entendre au sujet de la proposition d'amendement de M. Zaugg à l'action 2C du plan d'action du stationnement 2013-2019 (ci-après plan d'action). Il passe la parole aux audités.

M^{me} Surchat Vial, se référant à l'action 2C, indique que le DU privilégie l'utilisation de l'expression « quartier durable » plutôt qu'« écoquartier », qui s'appuie sur le concept de développement durable, qui est mentionné dans la constitution.

Elle rappelle qu'il ne s'agit pas de discuter ici de la définition de ce concept, qui suscite de vifs débats. M^{me} Surchat Vial annonce qu'il est primordial de définir une politique en matière de stationnement, et ce afin d'assurer le développement du canton, objectif qui doit se matérialiser par la construction de logement et de locaux commerciaux et industriels.

Elle rappelle que Genève est tenue de respecter la loi fédérale, en particulier les OPair et OPB. Aussi, les politiques de mobilité et de stationnement doivent respecter les normes définies par ces textes. M^{me} Surchat Vial indique qu'un programme de recherche FNS a montré que le trafic induit dépendait fortement de la possibilité de trouver une place de stationnement au lieu de destination.

Elle rappelle que les entreprises pâtissent aujourd'hui des problèmes de mobilités de Genève. Elle évoque le cas d'artisans qui refusent certains mandats trop éloignés de leur atelier, en raison de l'importance du temps de parcours, qui rend leur entreprise moins compétitive que leurs concurrents. M^{me} Surchat Vial annonce que la politique de stationnement telle que définie par le plan d'action à l'action 2C doit permettre de fluidifier les déplacements et, ainsi, de développer le canton.

Elle signale qu'une politique de stationnement doit être menée avec discernement afin de ne pas péjorer la compétitivité économique du canton. M^{me} Surchat Vial indique qu'une zone industrielle qui manquerait de places de stationnement perdrait en attractivité, ce qui risque d'entraîner un

déplacement des activités. Elle déclare que le canton de Vaud mène une politique qui s'inscrit dans le sens défini par l'action 2C.

Elle ajoute que ce canton privilégie la mise en place de plans de mobilité définis par site, plutôt que par entreprise. M^{me} Surchat Vial annonce que l'équilibre entre offre de stationnement et qualité de vie est difficile à trouver, mais nécessaire. Elle soutient la mise en place de politiques de stationnement d'entreprise et, plus largement, de politiques de mobilité.

M. Bongard indique que les entreprises craignent de voir l'accessibilité à leurs sites réduite, que cela soit pour leurs employés ou leurs visiteurs. Il insiste sur le fait que la FTI craint que les effets des politiques déjà en place ne soient pas encore pleinement déployés.

Il annonce que la FTI est favorable à la mutualisation des places de stationnement, même si elle réclame que l'espace dégagé par d'éventuelles suppressions de places de parking puisse continuer d'être utilisé par les entreprises, par exemple pour la construction de nouveaux bâtiments. M. Bongard signale que, bien que le stationnement de véhicules sur voirie pendant toute la journée soit souvent à combattre, certaines zones ne sont pas assez bien desservies par les TC pour que les pendulaires puissent se rendre au travail autrement qu'en voiture, au-delà du fait que de nombreux employés ne disposent pas d'offre TC à proximité de leur logement. Il évoque par exemple le cas de la Zimeysa. M. Bongard relaie les craintes des entreprises de voir leurs espaces de stationnement réduits avant la mise en place d'infrastructures TC suffisantes.

Le Président remercie les personnes auditionnées pour leur présentation. Il passe la parole aux commissaires pour leurs questions et remarques.

M. Favre demande aux personnes auditionnées quel est leur avis sur le plan d'action du stationnement en général et les différentes actions en particulier.

M^{me} Surchat Vial répond qu'elle ne s'opposerait pas à la suppression du paragraphe sur les écoquartiers, car elle réproouve le fait de définir une stratégie par quartier uniquement pour les écoquartiers et non pas pour tous les types quartiers.

Elle estime en effet nécessaire qu'une réflexion par quartier soit systématiquement menée. M^{me} Surchat Vial propose de remplacer le terme « écoquartier » par « tous les quartiers ».

Elle s'oppose à la proposition d'ajout de la mention « les ratios de stationnement pour les activités ne seront en aucun cas réduits », car cela reviendrait à se priver de possibilité d'action sur certains sites.

M^{me} Surchat Vial s'oppose également à la suppression des paragraphes « réduire potentiellement le nombre de places destinées aux activités en lien avec les initiatives des entreprises en matière de plans de mobilité, qui sont des démarches à encourager, voire même qui doivent faire l'objet d'un accompagnement par l'Etat » et « envisager la réduction éventuelle des ratios relatifs aux places de stationnement pour privilégier l'accès en transport publics, en modes doux et le car sharing ».

Un député (R) revient sur la nécessité de mettre en place une bonne desserte TC pour les écoquartiers. Rappelant que les TC ne circulent pas la nuit, il demande à M^{me} Surchat Vial si elle serait favorable à la prolongation des horaires, afin de garantir la mobilité des habitants de ces quartiers qui, s'il l'a bien compris, ne posséderont pas forcément de voitures, mais pourraient devoir se déplacer la nuit, soit pour leur activité professionnel soit pour leurs loisirs.

M^{me} Surchat Vial répond qu'elle n'a jamais affirmé qu'il faille supprimer les places de stationnement. Elle ajoute que le stationnement doit permettre et soutenir le développement. Elle affirme qu'une entreprise avec des activités nocturnes doit disposer de places de parking en suffisance pour ses employés. Elle rappelle que les problèmes de trafic interviennent principalement aux heures de pointe.

Il demande une nouvelle fois si M^{me} Surchat Vial est en faveur d'un service TC tout au long de la nuit, étant donné que la majorité des habitants des écoquartiers ne disposeront pas de voitures.

M^{me} Surchat Vial n'est pas spécialement favorable à l'extension des horaires des TC. Elle évoque la possibilité d'utiliser un taxi en cas d'urgence. Elle rappelle qu'il faut dissocier l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail et les autres usages. Elle indique que des personnes font le choix de ne pas posséder de véhicule automobile.

M^{me} Surchat Vial rappelle que l'absence de facilité de stationnement sur le lieu de travail réduit automatiquement le nombre de personnes qui utilisent leur voiture pour se rendre au travail. Elle annonce que les zones pas ou mal desservies par les TC doivent continuer d'être facilement accessibles en voiture.

Un député (MCG) annonce que de plus en plus d'aménagement de quartier tendent à agrandir les trottoirs et les aménagements pour les modes doux, mais en utilisant uniquement le béton, ce qui s'oppose à la volonté affichée dans l'action 2C et la mise en place d'une « trame dense de zones vertes ». Il se demande par ailleurs comment on peut prouver que la suppression de stationnement entraîne une réduction du trafic. Il rappelle

qu'il est important de prendre en compte l'avis de la population. Il estime que l'engorgement du réseau routier est dû au trafic frontalier. Il indique que l'Etat ne fait rien contre ce fléau, qui préoccupe la population.

M^{me} Surchat Vial répond que les autorités disposent d'une grande marge de progression en matière d'aménagement urbain et de prise en compte de la verdure en ville. Elle ajoute que de larges trottoirs présentent également des avantages. A la seconde question, M^{me} Surchat Vial répond qu'une voiture stationnée a forcément dû rouler pour arriver à l'emplacement où elle stationne, raison pour laquelle la réduction des places de stationnement entraîne une réduction du trafic. Elle rappelle que la possibilité de stationner sur son lieu de travail a un impact direct sur la décision de se rendre au travail en voiture. Concernant la remarque sur l'engorgement du réseau par les voitures françaises, M^{me} Surchat Vial indique que si le canton pouvait loger sa population, cela réduirait le trafic pendulaire transfrontalier. Elle rappelle que trois quart des emplois de l'agglomération genevoise se trouvent dans le cœur d'agglomération, ce qui génère obligatoirement du trafic en provenance des lieux de résidence de la population, comme le prouve les 500 000 véhicules qui franchissent la frontière quotidiennement.

Le Président indique que sa proposition de suppression du cas particulier des écoquartier s'inscrit dans la démarche prônée par M^{me} Surchat Vial, qui a déploré que le plan d'action n'évoque que ce type de quartier. Par ailleurs, il rappelle que le plan d'action est la concrétisation du plan directeur du stationnement, document qui ne mentionne aucunement la réduction des ratios de stationnement. Revenant sur le taux de 40 % des foyers habitant le cœur d'agglomération qui ne possèdent pas de voitures, il signale que ce chiffre s'explique par la proximité des habitations avec les activités en général et les emplois en particulier. Il rappelle en outre que les écoquartiers ont plus de chance d'être construits en bordure de ville, plutôt que dans le centre-ville déjà dense. Il émet des doutes quant au désir des promoteurs de construire un quartier qui exclut de facto 60 % de la population cible, à savoir les 60 % qui possèdent une voiture. Finalement, il rappelle que ses propositions d'amendements à l'action 2C visent à préserver la mobilité professionnelle.

M^{me} Surchat Vial répond qu'il est important que les futurs quartiers de la deuxième couronne disposent de places de stationnement pour les habitants. En ce sens, elle précise qu'elle s'opposerait à la généralisation du taux défini pour les Cherpines aux nouveaux quartiers durables, et encore plus aux nouveaux quartiers tout court. Concernant les activités, M^{me} Surchat Vial affirme qu'il est nécessaire de correctement dimensionner le stationnement afin de garantir à la fois l'activité économique et la mobilité dans le canton.

Elle rappelle que la taille du canton étant limitée, la capacité des routes l'est aussi, ce qui suppose, dans le but de soutenir le développement économique, de contrôler la mobilité.

M. Prina évoque le plan de mobilité de site de la Ziplo, établi en collaboration entre la DGM, la Commune de Plan-les-Ouates, l'association de la zone industrielle de Plan-les-Ouates et la FTI. Il indique qu'il s'agit de la première initiative de ce genre à Genève et qu'elle a abouti à la construction d'un parking par la commune, la modification du régime de place de stationnement sur voirie, la mise en place d'un site internet dédié au covoiturage des employés et, prochainement, la mise en place de navettes entre le Macumba et le site.

M. Prina rappelle que la considération d'un grand périmètre – la Ziplo rassemble 10 000 emplois – permet de procéder à des économies d'échelle. Il signale que la réalisation de ce plan de mobilité de site en est à sa deuxième étape sur trois et que la DGM est disposée à venir présenter cette initiative devant la commission.

Le Président confirme que les aménagements de la Ziplo ont été construits et sont utilisés de façon exemplaire. Néanmoins, il estime que ce genre d'outils sera plus difficilement mis en œuvre dans d'autres zones industrielles, par exemple la Zimeysa. Il rappelle en outre que l'action 2C ne traite absolument pas de plans de mobilité de site. Il estime que l'action 2C, dans sa version présentée par le plan d'action, doit être profondément modifiée.

Le Président raccompagne les personnes auditionnées, après les avoir remerciées pour leurs réponses. Le Président ouvre la discussion sur l'amendement à l'action 2C.

Le Président propose à la commission de procéder pour l'action 2C de manière similaire à l'action 2B : voter les amendements qu'il propose dans l'attente d'une contre-proposition d'amendement du département. Il indique que l'action 2C mérite, à son sens, d'être conservée mais revue.

M. Prina annonce que le département proposera des modifications la séance suivante.

Le Président fait remarquer que la commission peut également attendre la proposition d'amendement du département avant de se prononcer sur l'action 2C.

Un député (Ve) indique comprendre la réflexion développée par M^{me} Surchat Vial concernant le fait qu'il faille mener des politiques de stationnement pour tous les quartiers, mais annonce s'opposer à la conclusion de cette dernière, à savoir supprimer le paragraphe sur les écoquartiers. Il

indique qu'il ne possède pas de voiture et rappelle qu'il est tout à fait possible de vivre sans voiture à Genève. Il signale aux députés qu'il n'est pas nécessaire de se coucher à 10 heures pour vivre sans voiture. Il enjoint ses collègues à visiter des écoquartiers de Suisse, afin de se rendre compte de ce que cela signifie. Il précise que les habitants de ces quartiers ont souvent souscrit à l'obligation de ne pas posséder de voiture. Il estime que M^{me} Surchat Vial ne s'est pas opposée à la définition d'une politique de stationnement dans les écoquartiers.

Un député (MCG) relève la contradiction du discours des Verts, qui promeuvent les écoquartiers mais s'opposent aux voitures électriques. Il se demande si certains groupes souhaitent libérer de l'espace public dans le but de compliquer la vie des habitants. Il rappelle que l'on exige de la population d'être de plus en plus mobile, notamment pour le travail. Il se demande si un écoquartier a forcément vocation à supprimer les voitures de ces zones, même sans émissions.

Une députée (PDC) estime avoir compris que le renoncement à la voiture se fait sur une base volontaire et que les habitants des écoquartiers s'engagent volontairement à respecter certains principes, parmi lesquels peut figurer le fait de ne pas posséder de voiture. Elle demande s'il est exact qu'il n'existe pas de volonté de forcer des personnes à se séparer de leur voiture. Elle rappelle que les véhicules électriques, s'ils n'émettent pas de CO₂, consomment de l'énergie. Aussi, elle déclare que seuls le vélo non électrique et la marche à pied sont des modes véritablement écologiques.

Un député (UDC) se déclare en faveur de la liberté de pouvoir vivre avec ou sans voiture, selon ses désirs et ses convictions. Il s'oppose toutefois au fait de vouloir créer des espaces accessibles uniquement aux personnes sans voitures. Il rappelle que, si ce concept est en vogue de nos jours, il est possible que cette tendance ne se maintienne pas dans le temps. Dans le but d'éviter la création de ghettos, il enjoint ses collègues à ne pas vouloir rendre pérenne un concept actuellement à la mode.

Une députée (Ve) annonce tomber des nues à l'écoute des propos de ses collègues. Elle rappelle à son tour qu'une voiture électrique ne signifie pas qu'elle est écologique. Elle conseille aux commissaires de se renseigner sur la définition d'un écoquartier, par exemple en consultant la documentation de l'Office fédéral du développement territoriale. Elle estime que les Verts défendent la qualité de vie pour tous, en mettant l'humain au centre. Elle signale qu'un écoquartier doit, par définition, être inséré dans le tissu urbain et être bien desservi par les TC. Elle termine en enjoignant ses collègues à se concentrer sur l'objet du plan d'action et en rappelant que personne ne sera jamais forcé à déménager dans un écoquartier.

M. Prina précise les taux de places de stationnement définis dans le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) (L 5 05.10). Il rappelle que le ratio de 0,1 place de stationnement par 100 m² de surface brute de plancher est le minimum des places visiteurs des logements construits dans les secteurs III, IV et V. Il insiste sur le fait que le règlement définit des taux minimaux, dont le but est de contraindre les promoteurs à construire des places, souvent onéreuses.

M. Prina confirme que le plan d'action prévoit d'étudier la possibilité de réduire le nombre de place lorsque la situation le permet. Il indique que cette réduction est un moyen d'action à disposition de la DGM pour tenter d'optimiser l'utilisation des réseaux.

M. Prina signale que le titre de l'action est certainement lacunaire, car l'action vise à s'interroger sur l'offre en stationnement qu'il est souhaitable de proposer en fonction des différents types de quartiers. Ainsi, la question de l'adéquation de l'offre en stationnement à la demande en stationnement doit être posée type de quartier par type de quartier, en fonction de ses usages : logement, activité, etc.

M. Prina indique que le département proposera un amendement qui précisera les actions, tout en préservant la marge de manœuvre nécessaire à la mise en place de règles pertinentes. Il estime qu'il serait regrettable de rayer la mention d'écoquartier, pour lesquels les autres départements demandent des réponses.

Il rappelle que la DGM ne dispose actuellement d'aucune directive concernant le concept d'écoquartier. M. Prina évoque la seule étude qu'il connaisse et qui propose des normes de stationnement pour les écoquartier. Cette étude du WWF estime qu'un écoquartier ne peut pas disposer d'un ratio plus élevé que 0,5 place par logement. M. Prina précise que l'étude de mutualisation des places représente un intérêt certain, notamment avec un potentiel d'économie pour les promoteurs, en cas de construction d'un nombre de places moins important.

Un député (Ve) signale que le type de propulsion des véhicules n'a pas d'influence sur la congestion des réseaux. En ce sens, une voiture électrique ne résout en rien les problèmes de mobilité de Genève. Il conçoit que les valeurs et les habitudes changent, mais signale que le fait d'imposer de construire des places de parking revient à proscrire un changement vers moins d'automobiles dans la société. Il indique que la chambre immobilière de Zurich a demandé à faire baisser les ratios de places de stationnement, faute d'une offre suffisante.

Première présentation de l'amendement du département à l'action 2B

M^{me} Charat commence par indiquer que le titre a été modifié afin de bien préciser qu'il s'agit d'explorer un mécanisme qui permettrait d'apporter une solution lorsqu'une entité publique ou qu'un promoteur privé se retrouve devant l'impossibilité de construire des places. M^{me} Charat signale que le cadre légal cité a été modifié. Elle explique que le département propose que l'action traite, en deux axes distincts, les promoteurs privés d'un côté et le secteur public de l'autre. Pour les premiers, le fonds permettrait de « s'affranchir de la construction de places » dans des cas précis ; pour le second, il permettrait de « maintenir globalement le niveau d'offre de places de stationnement sur domaine public », pour lequel l'Etat s'est engagé à travers le mécanisme de compensation des places sur voirie supprimées. M^{me} Charat précise que le fonds pourrait présenter, pour le secteur public, les avantages suivants : différer la construction de places, relocaliser le lieu de réalisation de ces places ou construire un parking disposant d'un seuil critique minimum assurant la constructibilité et la rentabilité de l'ouvrage. Elle indique que le fonds serait financé par un pourcentage du coût d'une place de stationnement non réalisée, qui reste à définir.

Le Président remercie le département pour sa proposition, qu'il approuve dans l'ensemble. Il émet néanmoins une réserve quant à la partie promoteurs privés. Il rappelle que le fait de ne pas construire de parking dans un immeuble fait perdre de la valeur au bien. Ainsi, seuls les promoteurs qui ne peuvent pas construire de places devront contribuer au fonds, ce qui renchérirait les coûts de construction, qui seront ensuite reportés sur les locataires ou les acheteurs. Il estime pour sa part que le fonds ne devrait être proposé qu'aux promoteurs qui ne souhaitent pas construire de places ou aux projets qui suppriment des places sur voiries. Ainsi, il s'oppose à la condition « en cas d'impossibilités techniques ».

Un député (L) annonce que le projet contient un effet boomerang regrettable. Il se demande par ailleurs s'il est exact que des quartiers qui souhaiteraient diminuer le nombre de voitures dans leur zone et construire peu de stationnement devraient contribuer au fonds.

Concernant les futures propositions du département sur l'action 2C, une députée (PDC) propose que l'amendement soit envoyé par courriel aux commissaires, afin que ceux-ci ne doivent pas voter un texte sans recul.

5. Séance du 5 novembre 2013

Le département distribue ses propositions d'amendements aux actions 2B et 2C.

Le Président ouvre le débat et cède la parole au département.

M^{me} Künzler commence par décrire la proposition à l'action 2C. Elle indique que cette action vise à étudier la possibilité, sur la base du volontariat, de diminuer le nombre de places de stationnement dans certains quartiers. Elle rappelle que ce sont les communes qui sont à l'origine de cette proposition. M^{me} Künzler indique à ce titre que certaines communes sont bien plus exigeantes que la DGM ou que le DU en matière de réduction du nombre de places de stationnement lors de construction de bâtiment. Elle évoque le taux de 0,1 place par 100 m² de surface brute de plancher exigé par une des communes du PDQ des Cherpines.

M^{me} Künzler annonce qu'il est intéressant d'étudier des mutualisations et nécessaire de prendre en compte les évolutions importantes du contexte, par exemple en termes d'offre de transports publics. Elle signale que l'action vise également à permettre la possibilité de proposer du stationnement par étapes : en ne construisant qu'une partie des places prévues dans un premier temps, puis le solde en cas de demande attestée. Elle signale que les coûts engendrés par la construction de places sont souvent énormes, raison pour laquelle il est intéressant de ne pas construire en l'absence de demande. Concernant l'action 2B, M^{me} Künzler rappelle que le fonds envisagé autoriserait les promoteurs qui ne peuvent pas construire suffisamment de places de stationnement à verser un montant forfaitaire par place (à définir) pour être libérés de leur obligation de construction de places. Elle indique que ce fonds permettrait de construire des parkings plus grands et que la mutualisation permet de réduire le coût de construction par place.

Le Président demande quelles sont les différences entre la version de la proposition d'amendement à l'action 2B distribuée aujourd'hui et celle de la semaine précédente.

M^{me} Charat indique qu'il n'y a qu'une seule modification : le remplacement de l'expression « en cas d'impossibilité technique », qui semblait ne pas satisfaire une partie de la commission, par « en cas d'extension de bâtiments ». Elle ajoute que le département est également prêt à ajouter l'élément « sur la base du volontariat » dans l'introduction au point 1.

Le Président annonce que l'action 2B s'améliore de séance en séance. Il estime qu'il n'est pas normal qu'un promoteur qui ne puisse pas construire de places doive contribuer à un fonds, sans possibilité ultérieure de rentabiliser

son investissement. M. Zaugg affirme que la surélévation ne permet pas de construire de nouvelles places de parking en sous-œuvre. En ce sens, il annonce que ces promoteurs ne doivent pas être prétérités avec ce fonds.

M^{me} Charat répond que, si le fonds est alimenté de façon volontaire, c'est le promoteur qui juge de l'impossibilité de construire de nouvelles places. M. Prina rappelle que la participation au fonds vise à faciliter la délivrance de l'autorisation de construire. Il rappelle que le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) impose aux promoteurs de trouver des solutions par eux-mêmes.

M^{me} Künzler annonce que le fonds serait en faveur des promoteurs, car il apporte une solution à des dispositions réglementaires contraignantes, qui bloquent souvent des autorisations de construire. Elle rappelle que la construction de places dans plusieurs petits parkings coûte plus cher par place que dans un seul grand parking.

M^{me} Künzler répond que le promoteur doit chercher des places ailleurs dans le quartier.

M. Prina lit l'article 8 « dérogations » du RPSFP : *« L'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de construire sollicitée ou adopter le projet de plan d'affectation du sol concerné peut accorder ou imposer, après consultation des services cantonaux compétents et de la direction générale de la mobilité, des dérogations quant au nombre de places à aménager. La dérogation se fonde :*

- a) *sur des exigences tirées de la protection de l'environnement, notamment en application des articles 11 et 12 de la loi sur la protection de l'environnement, du 2 octobre 1983, de la préservation du milieu naturel ou du patrimoine ;*
- b) *sur des impossibilités techniques, liées notamment à des questions géotechniques ;*
- c) *sur des considérations économiques, lorsque le coût de l'aménagement d'une place de stationnement excède 40 000 F, ce montant étant adapté à l'indice genevois des prix de la construction de logements une fois par an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement. Dans le cas des logements d'utilité publique, lorsque les places de stationnement ne peuvent être réalisées qu'en sous-sol et nécessiteraient des travaux spéciaux, notamment des protections diverses ou des mesures particulières de protection incendie engendrant un surcoût constructif avéré, soit 5% du prix plafond admis par le département compétent ;*
- d) *sur des engagements ou conventions particulières lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction*

du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier ;

- e) sur des améliorations notables en matière d'offre en transports publics en lien avec des plans directeurs de quartier ou des plans localisés de quartier importants ;*
- f) dans le cadre de l'exploitation de l'entreprise, sur des besoins nouveaux justifiés par un plan de mobilité d'entreprise et sur préavis des départements chargés de l'économie, de la mobilité et de l'environnement ;*
- g) dans le cas de la création d'un ou de plusieurs appartements par le biais d'aménagement de combles ou de surélévation d'immeubles situés dans les secteurs I, II et III délimités selon la carte figurant en annexe au présent règlement. »*

Le Président déclare qu'un promoteur peut donc surélever son immeuble sans avoir à rechercher des places dans le quartier.

M. Prina le confirme, en précisant que cela n'est possible que lorsque l'on se trouve dans les secteurs 1 à 3.

M^{me} Künzler ajoute que le promoteur doit prouver que cela est réaliste.

Un député (PLR) indique en préambule que le PLR s'oppose au surcroît de toutes les sortes de bureaucratie. Il annonce qu'il s'oppose au principe d'un futur fonds de compensation, afin de ne pas créer une nouvelle usine à gaz. Il remercie M^{me} Künzler pour avoir annoncé ouvertement que le but du fonds était de réduire le nombre de places de parking. Il indique que le fonds servirait, lorsqu'il est techniquement possible de construire des places, à créer une nouvelle exception à la loi qui impose la construction de places de stationnement. Il rappelle que, lorsqu'il n'est techniquement pas possible de construire des places, une dérogation peut être obtenue en cas de demande fondée. Il estime que, si les dérogations sont actuellement trop difficiles à obtenir, il faut modifier la loi et non créer une nouvelle taxe, ce que fera le futur fonds. Concernant les constructions publiques, M. Aellen affirme qu'il existe certainement des moyens plus simples pour construire des places.

M^{me} Künzler répond que les participations au futur fonds se feront sur la base du volontariat. Elle annonce qu'il ne s'agit en rien de créer une nouvelle taxe. Elle rappelle que le fonds représente une possibilité de créer de nouvelles places de stationnement pour les habitants.

M^{me} Künzler indique que les dérogations sont accordées en fonction des besoins et des possibilités de compenser la non-construction de places, et non

sur des considérations techniques. Elle estime que le fonds permettra de diminuer la bureaucratie et non de la développer.

M^{me} Künzler évoque l'exemple des CFF, qui construisent un gigantesque parking à l'une des gares CEVA à plus de 70 000 F la place. Elle ajoute que la régie fédérale sait qu'elle ne pourra pas louer toutes ces places, du moins pas de façon rentable. Elle indique que cet ouvrage a uniquement pour but d'augmenter l'attractivité des locaux commerciaux qui se trouvent au-dessus du parking. M^{me} Künzler signale que les CFF ont affirmé qu'ils ne construiraient pas un tel parking à Berne ou Zurich, signe qu'à Genève on pense ne pas pouvoir réussir à louer un bien lorsqu'aucun parking n'y est associé.

Un député (PLR) demande si les CFF souhaitent ou non construire ces places et quel est leur raisonnement.

M^{me} Künzler indique que les CFF construisent autant de places parce qu'ils s'imaginent qu'ils ne réussiront pas à louer les surfaces commerciales sans ces facilités de stationnement. Elle affirme que les CFF ont décidé de les construire, sans aucune obligation.

Ce député répond que, si personne n'oblige les CFF à construire ces places, mais qu'ils le font quand même, ils sont les seuls responsables.

M^{me} Künzler réplique que son exemple avait uniquement pour but de répondre à l'affirmation selon laquelle personne ne construit de places sans en être obligé ou que personne ne dépense de l'argent de manière insensée. Elle rappelle que les CFF répercuteront le prix de ces places sur le loyer des surfaces commerciales.

Il répond que, si des promoteurs procèdent à des investissements insensés, cela relève, une fois encore, de leur responsabilité.

Un député (UDC) estime que, même si la présentation de la DGM est très bien faite, le futur fonds vise à trouver un moyen étatique de supprimer des places, ce qui s'oppose à sa vision politique. Par conséquent, il annonce que son groupe ne votera pas la réintroduction de l'action 2B.

M^{me} Künzler enjoint les commissaires à écouter ce que dit le département. Elle rappelle que le but du fonds est de construire des places de parking et non d'en supprimer. Elle enjoint également les commissaires à s'extraire de leurs préjugés à l'encontre du département.

M^{me} Künzler rappelle que le fonds est un moyen de construire des places de façon mutualisée et financée. Elle estime que certains commissaires souhaitent surélever des immeubles sans augmenter le nombre de places disponibles, ce qui est regrettable.

Une députée (PDC) se demande où seront situées les places construites dans les parkings financés par le futur fonds. Elle rappelle que ces places ne pourront être utilisées par les locataires des appartements issus de surélévations que si elles se trouvent à proximité de leur logement.

M^{me} Künzler répond que le fonds, alimenté par exemple par des surélévations, servirait à financer un parking souterrain plus important que prévu lors de la construction d'un nouvel immeuble dans le quartier.

M. Prina évoque son expérience en tant que directeur d'un service qui devait préavisier les requêtes en autorisation de construire. Il rappelle que ce service devait souvent refuser des demandes (ou exiger des compléments d'information) lorsque les projets ne proposaient pas de places de stationnement en suffisance. M. Prina estime qu'un fonds permettrait de débloquent certaines situations, mais constate que la majorité des courants politiques n'y est pas favorable. En conséquence, il propose d'amender ainsi la version annexée au PV :

Proposition finale d'amendement du département pour l'action 2B

EXPLORER L'IDÉE DE CRÉER UN FONDS EN CAS DE NON CONSTRUCTION DE PLACES

Cadre légal :

- Règlement relatif au stationnement sur fonds privés L 5 05.10

- Règlement d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR) et son article 7B relatif à l'application de la gestion de la compensation.

1- Pour les promoteurs privés : s'affranchir de la construction de places :

- En cas d'impossibilités techniques,

- De coûts élevés,

- En prévision d'une faible demande en stationnement,

- En cas de suppression de places sur domaine public (en lien avec la création d'un accès à une parcelle par exemple).

En effet, il arrive que des projets d'immeubles neufs ne permettent pas de construire les places de stationnement imposées par la loi à des conditions techniquement et financièrement acceptables (par exemple en raison de sols particulièrement instables ou pollués, dans le cas de surélévation d'immeubles, ou encore si le coût de la place est supérieur à 40 000 CHF).

Le constructeur pourrait alors verser une partie du montant des places qu'il ne construit pas sur un fonds.

2- Pour le secteur public : permettre de maintenir globalement le niveau d'offre de places de stationnement sur domaine public.

Dans le cadre de l'aménagement d'espace public, de projets en faveur des transports publics, de la mobilité douce...il permettrait de compenser la suppression de places via l'alimentation de ce fonds.

Ce fonds permettrait par exemple de :

- Différer la construction de places,*
- Relocaliser le lieu de réalisation de ces places,*
- Construire un parking disposant d'un seuil critique minimum assurant la constructibilité et la rentabilité de l'ouvrage.*

Il serait financé pour le secteur public et privé par un pourcentage (à définir) du coût d'une place de stationnement non réalisée.

L'action 2B a donc pour but d'explorer les conditions de la mise en œuvre de ce fonds.

Les commissaires acceptent l'action 2B tel qu'amendée par :

Pour : 7 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 L)

Contre : 6 (2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

Abstention : -

Discussion de la proposition d'amendement du département à l'action 2C

M^{me} Charat annonce que le département propose de reformuler profondément la description et le programme de l'action 2C, selon les remarques émises par la commission la semaine précédente. Elle indique d'abord que le titre a changé. Elle annonce ensuite que l'introduction a été redéfinie et renforcée. M^{me} Charat déclare que le volet « écoquartier » de la partie programme a été supprimé, même si le terme apparaît une fois dans l'introduction.

Elle annonce que le département a souhaité lister les cas où l'action s'appliquerait afin de mieux définir le cadre de celle-ci. M^{me} Charat lit le document distribué aux commissaires en le paraphrasant.

Avant de conclure, M^{me} Charat indique que le volet du programme concernant les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) a été conservé tel que proposé dans le plan d'action, car il n'a pas été l'objet de débat lors des précédentes séances.

Proposition d'amendement du département action 2C

DÉFINIR UNE STRATÉGIE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT PAR TYPE D'USAGER EN FONCTION DU TYPE DE QUARTIER

En complément du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP), l'action 2C a vocation de régler un certain nombre de cas en fonction de la localisation géographique des quartiers et des usagers de ces quartiers.

En préambule il faut souligner que le fait de disposer d'une voiture n'implique pas nécessairement qu'elle soit utilisée à l'heure de pointe. Des comportements "éco mobile" sont tout à fait compatibles avec le fait d'être propriétaire d'un véhicule. Cependant la garantie d'avoir une place de stationnement sur son lieu de travail est un facteur d'encouragement à l'usage de la voiture comme mode de déplacement.

Le développement des grands projets ou les réflexions en matière de stationnement amènent à réinterroger, voire à détailler certains point du RSFP pour en préciser son application dans certaines situations :

- Quand on parle "d'écoquartiers" ou de "quartiers durables",*
- Quand des possibilités de mutualisation existent,*
- Quand un nouveau programme de constructions s'implante dans un quartier où le réseau routier est déjà saturé.*

L'action 2C est donc destinée à accompagner le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP). Celui-ci donne en effet des ratios de place de stationnement à construire en fonction de zones géographiques larges, dans lesquelles se trouvent des quartiers d'habitat et d'activités industrielles ou commerciales pouvant être hétérogènes.

Cette action vise ainsi à répondre à des différences de contexte, existantes ou à venir, comme par exemple :

- Une desserte en transport public qui s'est développée,*
- Un choix de la part du constructeur à consacrer plus d'emprise aux espaces verts qu'au stationnement,*
- Une volonté du promoteur à réaliser un programme offrant moins de places que mentionné dans le règlement en raison d'une anticipation d'une faible demande en stationnement,*
- ou encore dans le cas de zones d'activités prêtes à s'organiser en "plan de mobilité de site". Les cas identifiés et les retours d'expériences réussies lors de la mise en œuvre de grands projets, permettront de mettre en exergue les évolutions réglementaires souhaitables.*

PROGRAMME

Cette action vise ainsi à répondre à des différences de contexte, existantes ou à venir, comme par exemple :

- Une desserte en transport public qui s'est développée,*
- Un choix de la part du constructeur à consacrer plus d'emprise aux espaces verts qu'au stationnement,*
- Une volonté du promoteur à réaliser un programme offrant moins de places que mentionné dans le règlement en raison d'une anticipation d'une faible demande en stationnement,*
- ou encore dans le cas de zones d'activités prêtes à s'organiser en "plan de mobilité de site". Les cas identifiés et les retours d'expériences réussies lors de la mise en œuvre de grands projets permettront de mettre en exergue les évolutions réglementaires souhaitables.*

Le Président remercie vivement le département pour son travail. Il indique que la proposition d'amendement semble lui convenir, même s'il demande un délai pour lire avec attention le texte. Il demande des précisions concernant une éventuelle charte entre propriétaires et locataires qui stipulerait que les locataires s'engagent à ne pas posséder de voiture. Il rappelle que les locataires sont rarement connus au moment de la construction et de la définition du gabarit du parking. M. Zaugg demande enfin s'il est exact que la réduction des places des ICFF évoquées ne concerne que les places employés.

Un député (L) remercie à son tour le département pour son travail. Il émet des réserves sur deux éléments du document, à savoir :

« Evaluer la possibilité dans certains quartiers d'habitation de réduire le nombre de places de stationnement sur la base du volontariat en indiquant parallèlement les mesures d'accompagnement à mettre en place pour assurer le bon fonctionnement du quartier. » et « Envisager la réduction éventuelle des ratios relatifs aux places de stationnement pour privilégier l'accès en transports publics, le recours aux modes doux et à "l'autopartage" ».

Il estime que ces phrases trahissent la volonté du département de réduire le nombre de places de stationnement, autrement dit à apporter une solution avant d'avoir étudié les situations. Il trouve ces deux affirmations d'autant plus regrettables que le reste du document ne fait preuve d'aucun dogmatisme. Il signale qu'il n'exclut pas d'éventuelles réductions de places de stationnement, mais souhaite uniquement que toutes les études n'aboutissent pas de facto à cette conclusion.

Une députée (PDC) abonde dans le sens de ses deux préopinants. Elle félicite le département pour avoir indiqué, pour la première fois à sa connaissance dans un document directeur, que « Des comportements "éco mobile" sont tout à fait compatibles avec le fait d'être propriétaire d'un véhicule ».

Contrairement au député (L), elle estime que les deux formules qu'il a citées ne trahissent pas une volonté d'arriver forcément à la conclusion qu'il faille réduire le nombre de places de parking, comme le prouve les mentions « évaluer la possibilité » et « envisager la réduction éventuelle ». Elle propose finalement d'amender la première puce du second volet du programme ainsi :

« Préciser les besoins et les possibilités en stationnement pour les pendulaires (employés) en tenant compte de la capacité des réseaux routiers en présence et de l'activité des entreprises. »

M^{me} Künzler approuve l'amendement de la députée (PDC) et propose d'ajouter la mention de l'offre TC. Concernant le premier point du programme, elle indique qu'il s'agit uniquement de répondre à un souhait commun de promoteurs et d'habitants, en s'inspirant de ce qui se fait ailleurs en Suisse ou en Allemagne. Elle ajoute qu'il est prévu d'obliger les promoteurs à prévoir une place pour construire du stationnement après coup, afin de répondre à une éventuelle sous-évaluation de la demande.

Concernant le dernier point du programme, M^{me} Künzler indique qu'il s'agit d'une réponse à des demandes du DU et de certaines communes. Elle précise que des communes souhaitent réduire drastiquement le trafic sur leur territoire.

Le Président annonce son soutien à l'amendement du département, sous réserve de l'ajout de la députée (PDC), complété par M^{me} Künzler, et de la suppression de la première puce du dernier volet du programme « Envisager la réduction éventuelle des ratios relatifs aux places de stationnement pour privilégier l'accès en transports publics, le recours aux modes doux et à "l'autopartage" ».

Un député (L) partage le point de vue du Président. Il ajoute que la suppression de cette éventualité n'implique pas que la suppression de places soit de facto écartée. Il rappelle que la formulation de la première partie de l'action laisse ouverte la possibilité de supprimer des places.

M^{me} Künzler confirme que le point est redondant avec la première partie de l'action et ne s'oppose pas à la suppression de cette phrase.

Amendement PDC, complété par le département :

« Préciser les besoins et les possibilités en stationnement pour les pendulaires (employés) en tenant compte de la capacité des réseaux routiers en présence de l'activité des entreprises et de l'accès aux transports publics. »

Les commissaires acceptent l'amendement par :

Pour : 6 (1 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : 1 (1 PDC)

Les commissaires acceptent l'action 2C tel qu'amendée par :

Pour : 9 (1 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 3 (1 S, 2 Ve)

Action 4 C

Discussion de la proposition du Président sur l'action 4C : « élargir l'offre "clientèle" » P+R dans le canton de Genève » – Ajout d'un paragraphe mentionnant que :

« Des mesures visant à offrir des facilités aux pendulaires qui adoptent l'autopartage/le covoiturage, ainsi qu'aux entités qui feraient la promotion de ce genre de prestations, seront étudiées ».

Le Président indique que sa proposition vise simplement à renforcer l'action 4C.

Le département approuve la proposition de M. Zaugg.

Les commissaires acceptent l'amendement de M. Zaugg à l'action 4C par :

Pour : 11 (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 Ve)

Discussion de la proposition du Président sur l'action 5A :

« mieux utiliser l'offre de stationnement actuelle » :

– Ajout d'un paragraphe mentionnant que :

« La création de capacités de stationnement 2RM, également en surface, devra intervenir dans un délai rapide ».

Le Président rappelle qu'il porte un jugement favorable sur les 2RM. Il indique que ses propositions d'amendement au chapitre 5 du plan d'action vont toutes dans le sens de favoriser les 2RM. Il annonce que le manque de places de stationnement 2RM en ville est patent et ne souffre aucune discussion. Il indique que sa proposition vise à remédier à ce manque le mieux possible et le plus rapidement possible.

Une députée (PDC) propose les amendements suivants :

Modification du titre :

« Mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuel »

Ajouts dans le texte

« Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits. »

« Envisager la légalisation de pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.). »

Un député (Ve) est d'avis que les 2 RM ne régleront pas les problèmes de mobilité, comme le prouve l'importance de ces derniers malgré le fait que Genève compte le nombre de 2RM le plus élevé de Suisse.

Il estime au contraire que les 2RM sont un symptôme plutôt qu'une solution. Il rappelle qu'ils ne circulent plus vite que les voitures qu'à condition de ne pas respecter les règles de circulation routière. Il estime que la solution réside dans l'encouragement des autres modes de transport. Il signale que l'amélioration de la situation du stationnement des 2RM augmentera la part modale de ce mode, ce qui n'est pas souhaitable.

Il indique que les motos sont à la fois plus polluantes et plus bruyantes que les voitures. Invoquant un pragmatisme nécessaire, il soutient la création de places 2RM, mais pas de façon aussi forte que ne l'entendent les propositions d'amendements des commissaires. Il exprime finalement son soutien à l'introduction du stationnement payant pour les 2RM.

Une députée (PDC) annonce que les différents groupes du GC ne sont pas d'accord sur la politique à mener en matière de 2RM, ni sur les avantages et inconvénients de ce mode. Néanmoins, elle rappelle qu'il faut proposer des solutions aux problèmes existants, par exemple en traçant des lignes blanches aux endroits où les 2RM se garent déjà. Elle soutient pleinement le paiement du stationnement des 2RM, mais uniquement en ouvrage. Elle ajoute que l'introduction d'une taxe pour le stationnement en voirie serait un frein à l'utilisation de ce mode, objectif que ne défend pas le PDC.

Un député (UDC) abonde dans le sens de la députée (PDC). Il rappelle qu'il ne s'agit pas de favoriser les 2RM, mais uniquement de s'adapter à la réalité, à savoir que le nombre de places de stationnement est, en de nombreux endroits, insuffisant au regard du nombre de 2RM dans le canton. Il soutient en conséquence la création de nombreuses cases 2RM.

M^{me} Künzler rappelle que le plan d'action a pour objectif de créer des places 2RM. Elle évoque les autres actions envisagées par le plan. M^{me} Künzler indique que l'inventaire souhaité par la députée (PDC) est actuellement en cours. Elle rappelle par ailleurs que le marquage de cases 2RM dépend de la volonté de la commune sur lequel on se trouve.

Elle annonce que cette commune ne peut pas être contrainte de tracer ces cases, à moins que le CE promulgue un arrêté ou que le département procède au plan de marquage, avant d'envoyer une facture à la commune concernée. M^{me} Künzler rappelle que ces moyens sont très contraignants, en plus d'être extrêmement mal perçus par les communes. Elle évoque la possibilité que ces communes obtiennent gain de cause devant les tribunaux, en arguant que les trottoirs ne sont pas dévolus au stationnement de moyens de transports motorisés. Elle prône la mise en place d'une politique de concertation entre l'Etat et les communes.

Le Président soutient les propositions d'amendement de la députée (PDC). Il rappelle que son amendement vise à créer des places concomitamment au processus d'inventaire. Il appelle que les communes qui sont envahies par le stationnement 2RM sauvage seront certainement favorables à la création de places aux endroits où cela les gêne le moins.

6. Séance du 12 novembre 2013

En préambule, le Président indique qu'il a soumis à la commission une proposition de résolution pour l'adoption du plan d'action du stationnement 2013-2019 (ci-après plan d'action) avec des propositions de modifications du document. Compte tenu du fait qu'il est souvent sollicité dans les débats, le Président propose que le Vice-président dirige les travaux jusqu'au vote de cet objet, ce que le Vice-Président accepte volontiers.

Discussion autour des propositions d'amendements à l'action 5A :

Le Vice-président ouvre les débats en demandant au député (L) de présenter sa proposition d'amendement.

Ce dernier indique que son amendement a pour but d'ajouter dans le plan d'action un paragraphe mentionnant que « La création de capacités de

stationnement 2RM, également en surface, devra intervenir dans un délai rapide ».

Il précise que l'action 5A évoque déjà la création de stationnement 2RM et que son amendement vise à combler rapidement l'énorme déficit de places de stationnement que connaît la ville. Il rappelle que le canton compte environ 60 000 deux-roues motorisés (ci-après 2RM) pour environ 7 000 places. Il précise que, si un inventaire précis est nécessaire et servira à connaître les besoins avec précision, il est possible de mener des actions aux endroits où le déficit de places est patent.

Une députée (S) annonce qu'il est important de savoir où il est possible de créer des places 2RM. Elle demande aux commissaires (PLR) s'ils estiment que les trottoirs sont réellement trop grands à Genève, comme ils l'avaient affirmé lors des séances précédentes, et si oui, où ?

Un député (L) répond qu'il ne lui appartient pas de mentionner les lieux précis où les trottoirs sont trop larges, car il n'est pas ingénieur spécialiste de la mobilité. Il précise qu'il ne s'oppose à aucun des éléments de l'action en débat, mais souhaite uniquement ajouter les éléments « création de places en surface » et « rapidité de mise en œuvre ».

Une députée (Ve) propose de supprimer la mention « également en surface » de la proposition d'amendement de la résolution présentée par le député (L).

Elle estime pour sa part que les trottoirs ne sont pas trop grands à Genève, mais plutôt trop étroits, ce dont peuvent témoigner les utilisateurs de poussettes. Elle reconnaît qu'il existe un déficit en termes de places de stationnement 2RM, mais estime que la solution à ce problème doit être entreprise par la création de places en ouvrage, afin que l'espace public puisse être utilisé pour des activités sociales.

Un député (UDC) rappelle que le plan d'action mentionne déjà le dernier point évoqué par la députée (Ve). Il annonce que les milieux hostiles au TIM ont réussi à faire renoncer de nombreux habitants à leur voiture pour se rendre à leur travail en 2RM, comme le prouve la hausse spectaculaire du nombre des immatriculations 2RM. Il annonce que, durant ces dix dernières années, la part des voiries réservée au TIM a drastiquement diminué, ce qu'il regrette. Il déclare qu'en de nombreux endroits la place dévolue aux modes doux est disproportionnée, par exemple sur le tout nouveau pont Wilsdorf, où la place réservée aux voitures est moins importante que celle réservée aux modes doux.

Il reconnaît que de nombreux aménagements ne sont ni modifiables ni contestés, mais estime qu'il est à la fois possible et souhaitable de créer des places 2RM sur les trottoirs.

Un député (R) rappelle que, s'il existe un potentiel de développement important dans les parkings en ouvrage, il est nécessaire de répondre au déficit d'offre important par la création de places en surface. Il indique que la remarque de la députée (Ve) révèle les divergences qui font rage entre les différents groupes politiques quant à leur vision de la complémentarité des transports.

Il juge que les 2RM sont une solution aux problèmes d'engorgement qui étouffent Genève. Il rappelle à son tour que de nombreuses personnes utilisent un 2RM car ils ont renoncé à se rendre au centre-ville en voiture. Il estime que l'on ne peut pas exiger de tous les utilisateurs 2RM de se parquer dans les parkings en ouvrage. Il ne défend pas le fait que les 2RM se parquent sur les trottoirs, mais uniquement sur les trottoirs qui s'y prêtent le mieux. Il évoque la M 2143 qu'il a rédigée et qui demande que des places 2RM soient mises à la disposition du public de façon gratuite

Un député (S) se déclare en faveur de la complémentarité des modes de transport. Il signale qu'être favorable aux modes doux ou aux TC ne signifie pas être contre les voitures. Il convient que les 2RM permettent de fluidifier le trafic, mais rappelle que ces véhicules sont très polluants, polluant parfois plus qu'une voiture. Evoquant le report modal de la voiture aux 2RM déjà évoqué par plusieurs commissaires, M. Wenger estime qu'il serait possible de réduire le nombre de places de stationnement voitures. Il demande si cette réallocation de l'espace des voitures aux 2RM serait conforme à la LaLCR (H 1 05) et si les différents groupes y seraient favorables.

Un député (PDC) reprend à son compte les amendements déposés la semaine précédente :

Modification du titre :

« Mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuel »

Ajouts dans le texte :

« Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits. »

« Envisager la légalisation de pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.). »

Il estime nécessaire d'améliorer l'offre de stationnement 2RM afin de répondre à la réalité des pratiques de mobilité actuelles. Il termine en rappelant que le PDC s'oppose à tout paiement du stationnement 2RM en surface.

Un député (MCG) estime qu'il n'est pas nécessaire de mener une étude complexe pour définir les déficits d'offre de stationnement 2RM, mais qu'il suffit de regarder où les scooters se garent sur les trottoirs. Il regrette que la commission consacre autant de temps à une situation aussi simple. Il estime que le nombre de places de stationnement devrait être fixé automatiquement en fonction du nombre de véhicules 2RM immatriculés, qui reflète par définition les habitudes de la population, même si ces données ne tiennent pas compte des déplacements des pendulaires habitant à l'extérieur du canton.

Il estime que l'action 5A devrait simplement proposer l'augmentation du nombre de places 2RM. Il annonce que, alors que les entités publiques engagent des efforts importants pour que la ville soit belle, des vélos sont attachés à tous les poteaux et que des scooters encombrant les trottoirs, ce qui pèjore fortement l'esthétique de Genève. Il affirme qu'il serait grandement préférable de limiter ces nuisances visuelles en des endroits précis et choisis.

Un député (S) annonce que le groupe socialiste acceptera l'amendement PDC, tout en proposant le sous-amendement suivant :

« Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits, sans pèjorer le développement de capacité de stationnement 2RNM (deux-roues non motorisés). »

Il annonce que le nombre de places vélos n'est pas excessif. Il précise qu'il est nécessaire que les emplacements vélos soient équipés d'aménagements permettant tant d'attacher le cycle à quelque chose que de tenir les vélos qui ne sont pas équipés de béquilles. Il rappelle que les déplacements vélos sont, eux aussi, en forte progression.

Il est procédé au vote des amendements proposés :

Les commissaires refusent le sous-amendement des Verts par :

Contre : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Pour : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Abstention : -

Les commissaires acceptent le sous-amendement (S) par :**Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC)****Contre : –****Absentions : 5 (2 PLR, 3 MCG)****Les commissaires acceptent l'amendement PDC par :****Pour : 14 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)****Contre : 1 (1 Ve)****Abstention : –****VERSION FINALE DU TEXTE DE LA RÉOLUTION**

Modification du titre de l'action 5A :

« Mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuel »

Ajouts de deux paragraphes mentionnant :

*«Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer rapidement des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits, sans péjorer le développement de capacité de stationnement 2RNM (deux-roues non motorisés). »**«Envisager la légalisation de pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.). »***Discussion autour de l'action 5B :***« Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage ».*

Ajout d'un paragraphe mentionnant que :

« Une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter ».

L'auteur précise que son amendement vise à éviter que les places en surface soient remplacées par des places en ouvrage, ce qui ne permettrait pas d'augmenter le nombre de places de stationnement 2RM. Il estime en effet qu'il faut créer des places à la fois en ouvrage et en surface. Il estime que le stationnement 2RM en ouvrage est un outil destiné à améliorer la situation aux alentours des lieux de concentration, comme les gares ou l'aéroport. Il exprime son soutien au développement de la répression du stationnement illégitime aux abords des parkings proposant des places en ouvrage en suffisance.

M^{me} Künzler annonce que le département est favorable à la proposition d'amendement. Elle annonce que des places 2RM seront créées dans les parkings CEVA.

Elle précise néanmoins que certains parkings, par exemple celui des Clés-de-Rive, ont bien vocation à remplacer des places de stationnement en surface par des places en ouvrage.

M^{me} Künzler s'oppose au stationnement 2RM à des endroits particulièrement esthétiques, comme c'est le cas à la place Longemalle, que la ville a rénovée à grands frais.

Un député (S) évoque la mention « à titre exceptionnel » de l'article 7B de la LaLCR et enjoint les commissaires à en faire une interprétation large. Il se demande s'il ne serait pas possible d'ajouter dans le plan d'action une mention du type « en envisageant la possibilité de transformer des places quatre-roues en places 2RM ».

M^{me} Künzler signale que cet outil est déjà évoqué dans le plan directeur du stationnement.

7. Séance du 19 novembre 2013

Comme lors de la séance précédente, le Président demande au Vice-président de la commission de bien vouloir diriger les débats, ce que ce dernier accepte.

Discussion autour de l'action 5B :

« Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage ».

Ajout d'un paragraphe mentionnant que :

« Une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter ».

M. Zaugg indique que son amendement vise à s'assurer du fait que la mise à disposition de places 2RM en ouvrage ne remplacera pas la création de places 2RM sur voirie. Il rappelle qu'un des plus grands avantages de ce mode de transport est de pouvoir se parquer proche de son lieu de destination, ce qui suppose l'existence d'une offre de stationnement sur voirie importante. Il se prononce pour une offre de stationnement 2RM en ouvrage aux abords des grandes interfaces modales (gare, aéroport,...), endroits où le stationnement en ouvrage pourrait éventuellement remplacer l'offre en surface.

M^{me} Künzler propose de compléter l'amendement afin que, dans des cas particuliers, l'offre en ouvrage puisse remplacer l'offre en surface, comme

pour le parking des Clés-de-Rive, afin de garantir la qualité de l'espace public à certains endroits.

L'auteur (PLR) propose de matérialiser l'idée de M^{me} Künzler en ajoutant la phrase suivante :

« Restent réservés les cas de piétonisation d'un secteur ».

Un député (PLR) approuve le fait de faire stationner les 2RM en ouvrage dans les endroits où les déprédations sont légions, comme autour de la gare. Il demande au département quelles capacités de stationnement 2RM sont prévues dans les parkings des gares CEVA.

M^{me} Künzler répond que des places 2RM sont prévues dans ces parkings, tout comme des vélos-stations.

Le Vice-président fait valoir que le texte du plan d'action mentionne déjà la protection contre le vol comme avantage au stationnement en ouvrage.

Une députée (Ve) estime que la proposition de la résolution est très restrictive, ce dont elle s'inquiète. Elle s'oppose au fait que tous les automobilistes se tournent vers les 2RM pour se rendre au centre-ville.

Un député (PDC) propose l'amendement suivant afin de matérialiser l'idée exprimée par plusieurs commissaires :

« Une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer en principe le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter ».

Une députée (S) signale que le « en principe » devrait être situé comme suit :

« une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas en principe être appelée à remplacer le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter ».

Elle s'oppose par ailleurs au fait que l'expression en principe fasse perdre sa substance à toute la phrase dans laquelle elle est utilisée. En effet, elle estime que « en principe » définit une règle tout en ouvrant la voie à des dérogations.

Elle propose l'amendement suivant :

« Restent réservés les abords des interfaces modales, les projets spécifiques faisant l'objet d'un accord et les cas de piétonisations d'un secteur. »

Un député (UDC) propose l'amendement suivant :

« Le stationnement en ouvrage ne doit pas se considérer comme devant se substituer aux capacités de stationnement sur la voirie. »

Il précise que son amendement trouve son origine dans l'immense déficit d'offre en matière de stationnement 2RM.

Un député (PLR), rappelant que les motards n'ont pas besoin de casier, estime préférable de ne pas utiliser de l'espace en ouvrage pour ces aménagements et défend le fait de construire plus de places de stationnement. Il rappelle que les 2RM sont équipés de top case, qui remplissent déjà cette fonction. Il signale que ces casiers coûteront de l'argent, tant pour leur installation que par la place qu'ils occuperont. Il souligne la formule de M. Zaugg « aller au but avec son engin », à laquelle il souscrit entièrement. Il rappelle que les parkings sont surveillés, ce qui garantit la sécurité des véhicules.

M. Hochstrasser signale que le plan d'action ne prévoit pas d'installer un casier par place de stationnement. Il indique que le nombre adéquat de casiers reste à déterminer.

Un député (EAG) propose la formulation suivante :

« Restent réservées les dispositions liées aux places de stationnement dans des ouvrages proches de zones piétonnes ».

Il évoque la situation de Rive.

L'auteur (PLR) ne trouve pas cette formulation bien choisie. Il rappelle que des endroits évoqués par la discussion ne sont pas des zones piétonnes (gare Cornavin) et que de nombreuses zones piétonnes ne sont pas visées par la discussion (plaine de Plainpalais).

Il se prononce pour la formulation de la députée (S).

Un député (MCG) enjoint ses collègues à ne pas gloser trop longtemps sur la question du stationnement 2RM, alors qu'il s'agit d'un problème patent et reconnu par tous. Il estime nécessaire qu'il y ait assez de places 2RM au centre-ville. Il annonce qu'il ne sera pas possible de modifier les habitudes des utilisateurs de 2RM, qui souhaitent se parquer proche de leur lieu de destination. En ce sens, les utilisateurs 2RM continueront de se garer n'importe où en cas de déficit de places. Il soutient néanmoins la création de places 2RM en ouvrage.

Un député (S) estime important que la proposition de M. Daniel Zaugg soit complétée afin de ne pas être trop contraignante. Il estime que l'amendement devrait prendre en compte les zones piétonnes, les interfaces modales et les nœuds de transport. Il se prononce pour l'ajout de la mention « en principe », qui ouvre la possibilité de déroger à une règle sans devoir établir une liste exhaustive.

Un député (PLR) demande à ce que département définisse le terme « interface modale ».

M. Prina répond qu'une interface modale est un lieu de transbordement entre deux modes de transport ou entre deux transports publics. Il ajoute qu'un simple arrêt de bus ne peut pas être considéré comme une interface modale. Il évoque les cas de Cornavin ou de Plainpalais.

Le Vice-président décide de mettre aux voix les différents amendements.

L'auteur (PLR) retire son amendement.

Le député (EAG) retire son amendement.

Le Vice-président met au vote l'amendement socialiste :

« Restent réservés les abords des interfaces modales, les projets spécifiques faisant l'objet d'un accord et les cas de piétonisations d'un secteur. »

Les commissaires refusent l'amendement socialiste :

Contre : 7 (2 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Abstentions : 2 (2 PLR)

Le député (UDC) retire son amendement.

Les commissaires refusent l'amendement du député (PDC) :

Contre : 9 (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Abstention : –

Un député (S) reprend le premier amendement de l'auteur (PLR) à son compte :

Ajout d'une seconde phrase :

« Restent réservés les cas de piétonisation d'un secteur »

Les commissaires acceptent la reprise de l'amendement :

Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 2 MCG)

Contre : 3 (1 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 2 (1 PLR, 1 MCG)

Le Vice-président met aux voix le texte de la résolution demandant des modifications à l'action 5B, tel qu'amendé.

Le texte de la résolution relatif à l'action 5B, tel qu'amendé, est accepté :

Pour : 8 (1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 4 (1 S, 1 Ve, 2 UDC)

Abstentions : 3 (1 EAG, 2 S)

Action 5C

« tester une limitation de la durée de stationnement en surface ».

Ajout d'un paragraphe mentionnant que :

« si tarification du stationnement 2RM il doit y avoir, seul le stationnement en ouvrage sera concerné et non celui en surface (sur voirie) ».

M. Zaugg signale que les limitations de durée gênent du trafic, car les usagers doivent déplacer leur véhicule à intervalles réguliers. Il signale que, lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (neige, grêle, pluie), les usagers 2RM ont tendance à laisser leur véhicules au repos le temps que la situation s'améliore.

Un député (PLR) estime qu'une limitation de la durée de stationnement 2RM aura pour conséquence que des véhicules seront remis dans le trafic, ce qui provoque de la pollution atmosphérique. Il indique que l'introduction de ce type de contrôle générera en outre du trafic inutile. Il estime que la limitation de durée n'apportera pas de gain et nécessitera des agents de contrôle.

Il se prononce pour un stationnement 2RM en surface gratuit et illimité.

Il propose de supprimer l'action 5C.

M^{me} Künzler précise que l'action 5C vise à tester la possibilité, dans l'hyper-centre uniquement, de limiter la durée de stationnement dans quelques années. Elle rappelle qu'il ne s'agit pas d'une mesure définitive.

Elle signale que Bâle a choisi d'introduire à la fois un contrôle de temps et une taxe de stationnement pour les 2RM.

M^{me} Künzler annonce que le but est d'augmenter le taux de rotation, afin de garantir aux visiteurs du centre-ville de trouver une place pour leurs achats ou leurs activités urbaines.

Même si elle défend cette action, elle indique que la suppression de ce volet du plan d'action ne la décevrait pas outre mesure.

Une députée (Ve) s'oppose à l'ajout demandé par la résolution de M. Zaugg, de même qu'à la suppression de l'action 5C. Elle indique qu'il ne faut pas, selon elle, considérer le report modal vers les 2RM comme une fin en soi. Elle signale que la circulation 2RM ne règle en rien les problèmes de pollution en ville. Elle rappelle qu'une part importante de la population ne produit pas assez d'effort physique.

Elle annonce que les vélos à assistance électrique représentent une bonne alternative aux 2RM et permettent de lutter contre le sédentarisme. Elle estime en outre nécessaire de se réappropriier l'espace public.

Elle enjoint ses collègues à ne pas faire de Genève la dernière ville de Suisse à engager une politique raisonnable en matière de stationnement 2RM.

M. Hochstrasser rappelle que la zone bleue voiture a été créée pour faciliter la recherche de places à certains endroits, afin d'optimiser l'utilisation de l'espace public. Il annonce que le test ne veut rien de plus que se demander s'il ne serait pas pertinent d'appliquer aux 2RM les règles qui sont en vigueur pour les voitures, sans pour autant présager de la réponse.

Un député (S) abonde dans le sens de sa préopinante (Ve). Il rappelle que si tout le monde s'entend pour reconnaître qu'il y a trop de voitures à Genève, il ne faudrait pas que tout le monde s'entende prochainement pour dire qu'il y a trop de 2RM en ville. Il se prononce pour la promotion du report modal vers les TC et non pas vers les 2RM.

Il rappelle que l'action 5C est formulée avec toutes les précautions nécessaires. Il souhaiterait que Genève teste les mesures mises en place à Bâle (limitation de la durée et fin de la gratuité pour le stationnement 2RM sur voirie).

Un député (PLR) prie ses collègues de ne pas généraliser ni formuler des opinions univoques. Il rappelle que le 2RM représente une bonne solution pour se déplacer depuis des endroits mal desservis par les TC. Il déclare qu'un 2RM occupe le quart d'une place de voiture.

En ce sens, il est pertinent de se demander si l'utilisation de cet espace peut rester gratuite. Il se prononce toutefois contre l'action 5C, en raison d'un rapport coût-utilité trop faible, même s'il salue l'idée. Il estime prématuré d'immobiliser des moyens pour une action si limitée.

M^{me} Charat rappelle que le plan d'action a été pensé de façon globale et doit être considéré comme un tout. Elle renvoie les commissaires aux chronologies des programmes des différentes actions.

M^{me} Charat précise que le test de la limitation de la durée interviendra une fois que l'offre en ouvrage aura été développée. Elle rappelle que l'action

devrait se déployer sur certaines parties des zones macarons A, B et C, où les automobilistes sont habitués à ne pas stationner sans limites, compte tenu qu'il n'existe pas de macaron habitant dans ces zones.

Elle rappelle que le département n'a aucunement l'intention d'introduire une taxe de stationnement. En ce sens, M^{me} Charat approuve sans réserve la proposition d'amendement initiale de M. Zaugg, qui précise de façon pertinente l'action 5C.

Un député (PLR) demande comment fera la population des zones concernées par les tests de limitation. Autrement dit, il demande si les habitants pourront continuer de garer leur 2RM aux abords de leur immeuble.

M^{me} Charat répond qu'il faudra attendre les résultats du test pour répondre précisément à cette question. Elle rappelle que la limitation de temps serait appliquée à certaines poches, situées proches des commerces ou d'autres activités urbaines, et non pas à l'ensemble des zones A, B et C. Elle signale que cette action vise uniquement à garantir aux visiteurs de trouver une place proche de leur lieu de destination.

Un député (UDC) signale que la situation des 2RM est tendue à Genève. Il indique que de nombreuses personnes ont renoncé à la voiture pour se déplacer en 2RM et qu'une part importante de ces déplacements ne pourrait être effectuée en TC, faute de desserte satisfaisante. Il rappelle que les zones bleues macarons ont été introduites avec la volonté de lutter contre les véhicules ventouses, qui empêchaient les habitants de se garer dans leur quartier. Finalement, il se prononce pour la suppression de l'action 5C.

Un député (S) enjoint ses collègues à ne pas supprimer l'action dans son ensemble, qui propose uniquement un test.

Il formule l'amendement suivant :

« Si tarification du stationnement 2RM il doit y avoir, seul le stationnement en ouvrage sera en principe concerné et non celui en surface (sur voirie) ».

Il précise que cet amendement a pour but de ne pas fermer la possibilité à une éventuelle tarification du stationnement 2RM sur voirie.

Un député (PDC) estime qu'il faut procéder par étapes : il est pour l'instant nécessaire de convaincre la population de ne pas se rendre en voiture en ville. Il estime prématuré de vouloir tester une limitation de durée du stationnement 2RM.

En ce sens, il se prononce pour la suppression de l'action 5C.

Concernant les problèmes de pollution, il propose d'interdire la circulation les jours où les taux dépassent les limites légales.

Un député (MCG) annonce que l'alternative l'a définitivement convaincu de supprimer l'action 5C.

Il rappelle que, si le but de l'action est d'augmenter le taux de rotation sur les places 2RM, cela générera plus de pollution. Il estime que chaque 2RM participe au désengorgement de la ville.

Il espère que ceux qui s'opposent aux 2RM en ville pour des raisons de pollution de l'air accepteront de construire une traversée du lac, qui permettra de diminuer le nombre de voitures en ville.

Un député (UDC) annonce apprécier fortement Bâle. Il souhaiterait toutefois que les commissaires ne considèrent pas uniquement les mesures de stationnement 2RM récemment introduites, mais également les nombreuses infrastructures autoroutières qui permettent de traverser l'agglomération facilement, que ce soit en provenance d'Olten, de Liestal, de Strasbourg ou du Bade-Wurtemberg. Il juge que les situations de Genève et de Bâle ne sont pas comparables. Il ajoute qu'il apprécie énormément les centres-villes piétonniers, à condition de ne pas devoir marcher longtemps après avoir été en outre bloqué dans les bouchons. Il estime que ceux qui créent des blocages sont ceux qui se sont opposés et continuent de s'opposer à la construction d'infrastructures routières.

Le Vice-Président met au vote les amendements proposés.

Les commissaires refusent l'amendement socialiste :

Contre : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Pour : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Abstention : –

Les commissaires acceptent la suppression de l'action 5C :

Pour : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Abstention : 1 (1 PLR)

L'action 5C est supprimée.

Le Vice-président indique que l'action 5D devient de facto l'action 5C.

Discussion sur le reste des actions

Une députée (Ve) déplore le fait que l'action 6B relative à l'organisation des livraisons en ville ne mentionne pas les mobilités professionnelles alternatives (voitures électriques, vélos à assistance électrique, etc.).

M. Prina répond que le plan d'action ne traite que du stationnement. Il ajoute que les problématiques du stationnement sont les mêmes, quel que soit le type de propulsion, raison pour laquelle le plan d'action ne mentionne pas ces mobilités.

Elle estime que des facilités pourraient toutefois être proposées aux modes alternatifs. Elle rappelle qu'un vélo à assistance électrique avec une charrette a besoin de moins de place qu'une voiture.

M. Prina abonde dans le sens de la députée (Ve) et précise que les questions relatives à la mobilité professionnelle devront faire l'objet d'un examen approfondi prochainement.

Elle regrette également que le deuxième paragraphe de l'action 5D ne mentionne pas les communes qui ne travaillent pas avec la Fondation des parkings. Elle estime nécessaire que les pratiques soient similaires dans l'ensemble du canton, afin que la population ne connaisse qu'une seule règle.

Cette députée (Ve) propose l'amendement suivant à la page 48 du plan d'action :

« Mais son contrôle doit être mieux défini, notamment dans le contrat de prestations passé entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en ville de Genève et en partenariat avec les communes qui ne délèguent pas le contrôle de stationnement à la Fondation des parkings. »

Un député (UDC) propose de modifier le titre de la nouvelle action 5C (contrôle du stationnement) :

« Contrôler le stationnement illicite en surface de tous les véhicules deux-roues ».

Il précise que son amendement implique également la suppression du texte de la nouvelle action 5C de toutes les mentions « motorisés ».

Un député (MCG) annonce que son groupe ne votera pas la résolution, à moins que le texte de la résolution supprime la mention « approuve le plan d'action du stationnement ».

Il annonce que le MCG s'oppose à la construction de P+R en France financés par Genève, raison pour laquelle le groupe ne peut pas approuver le plan d'action.

M^{me} Künzler annonce que le plan d'action n'aborde pas la question du financement des P+R. Elle rappelle par ailleurs que tout le monde s'entend sur le bien-fondé des P+R et que seul leur financement pose problème à certains. Elle rappelle que le MCG peut s'opposer aux financements le moment venu.

Le député (MCG) lit le paragraphe suivant du plan d'action :

« Au moment où la création de P+R sur le modèle genevois rencontre des difficultés importantes (coût, concurrence sur le foncier, réseaux, etc.), il reste possible de développer ces autres formules en les remplaçant dans une offre d'ensemble à l'échelon du Grand Genève. »

Il estime que ce paragraphe signifie que des P+R seront construits en France et qu'ils seront financés par Genève. Il rappelle que la résolution peut contenir tout ce que souhaitent les commissaires. En ce sens, il estime que la résolution peut ne pas contenir le verbe « approuver ».

Le département répond que l'article 7, alinéas 2 et 3, de la LaLCR a la teneur suivante :

« Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du stationnement ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de 3 mois. Sur la base du plan directeur du stationnement, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions, pour une période quadriennale. Son adoption suit la procédure telle que visée à l'alinéa 2 du présent article. Il est revu au début de chaque législature. »

M^{me} Künzler confirme que le plan d'action ne traite pas de la question du financement.

M. Zaugg présente l'amendement suivant :

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

– de Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'action du stationnement 2013-2019 (RD994),

demande formellement que le plan d'action du stationnement 2013-2019 soit complété avec les points suivants : »

Le Vice-président met aux voix les différents amendements.

Les commissaires acceptent à l'unanimité l'amendement de la députée (Ve)

Les commissaires acceptent l'amendement UDC

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 3 (1 EAG, 1 S, 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

Les commissaires acceptent l'amendement de l'auteur (PLR)

Pour : 10 (1 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)

Abstention : 1 (1 PLR)

La résolution telle qu'amendée par les travaux de la commission a la teneur suivante :

Proposition de résolution

demandant au Conseil d'Etat de compléter le plan d'action du stationnement 2013-2019

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

- *Le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'action du stationnement 2013-2019 (RD 994),*

demande formellement que le plan d'action du stationnement 2013-2019 soit complété avec les points suivants :

– **Action 1A : adapter les règles d'attribution du macaron**

- *Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les conditions d'attribution des macarons aux entreprises ne seront en l'état pas concernées par d'éventuelles adaptations »*

– **Action 1B : adapter le prix du macaron**

- Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les prix des macarons pour les entreprises ne seront en l'état pas concernés par d'éventuelles adaptations »

– **Action 2A : connaître les places privées vacantes**

- Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « la fourniture d'informations par les propriétaires privés ne peut se faire que de manière volontaire et ne peut en aucun cas être exigée. La même nature facultative prévaudra, le cas échéant, concernant tant la mise à la location des places de stationnement que leur publicité via une éventuelle "bourse" ».
- Dans la phrase « S'agissant des logements HMB (habitations à bon marché), les parkings en sous-sol destinés aux locataires sont largement surdimensionnés », le terme « surdimensionnés » est remplacé par « sous-utilisés »

– **Action 2B : explorer l'idée d'un fonds de compensation**

- Ce titre est remplacé par : « **Action 2B : Explorer l'idée de créer un fonds en cas de non-construction de places** »

- Le contenu de cette action est remplacé par :

« Cadre légal :

- Règlement relatif au stationnement sur fonds privés L5 05.10
- Règlement d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR) et son article 7B relatif à l'application de la gestion de la compensation.

1- Pour les promoteurs privés : s'affranchir de la construction de places :

En cas de suppression de places sur domaine public (en lien avec la création d'un accès à une parcelle par exemple).

2- Pour le secteur public : permettre de maintenir globalement le niveau d'offre de places de stationnement sur domaine public. Dans le cadre de l'aménagement d'espace public, de projets en faveur des transports publics, de la mobilité douce... Il permettrait de compenser la suppression de places via l'alimentation de ce fonds. Ce fonds permettrait par exemple de :

- Différer la construction de places,
- Relocaliser le lieu de réalisation de ces places,

- Construire un parking disposant d'un seuil critique minimum assurant la constructibilité et la rentabilité de l'ouvrage.

Il serait financé pour le secteur public et privé par un pourcentage (à définir) du coût d'une place de stationnement non réalisée.

L'action 2B a donc pour but d'explorer les conditions de la mise en œuvre de ce fonds.

Programme :

- Evaluation des ressources potentielles (en première approche) : 2014
- Evaluation de la faisabilité (en première approche) : mi-2014
- Synthèse des résultats et orientations : 2015
- Approfondissement selon résultats à partir de 2016 »

- **Action 2C : définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier**

- Ce titre est remplacé par : « **Action 2C : Définir une stratégie en matière de stationnement par type d'usager en fonction du type de quartier** »

- Le contenu de cette action est remplacé par :
« En complément du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP), l'action 2C a vocation de régler un certain nombre de cas en fonction de la localisation géographique des quartiers et des usagers de ces quartiers.

En préambule, il faut souligner que le fait de disposer d'une voiture n'implique pas nécessairement qu'elle soit utilisée à l'heure de pointe. Des comportements "éco mobile" sont tout à fait compatibles avec le fait d'être propriétaire d'un véhicule. Cependant la garantie d'avoir une place de stationnement sur son lieu de travail est un facteur d'encouragement à l'usage de la voiture comme mode de déplacement.

Le développement des grands projets ou les réflexions en matière de stationnement amènent à réinterroger, voire à détailler certains point du RSFP pour en préciser son application dans certaines situations :

- quand on parle d'"écoquartiers" ou de "quartiers durables",
- quand des possibilités de mutualisation existent,
- quand un nouveau programme de constructions s'implante dans un quartier où le réseau routier est déjà saturé.

L'action 2C est donc destinée à accompagner le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP). Celui-ci donne en effet des ratios de places de stationnement à construire en fonction de zones géographiques larges, dans lesquelles se trouvent des quartiers d'habitat et d'activités industrielles ou commerciales pouvant être hétérogènes.

Cette action vise ainsi à répondre à des différences de contexte, existantes ou à venir, comme par exemple :

- une desserte en transport public qui s'est développée,*
- un choix de la part du constructeur à consacrer plus d'emprise aux espaces verts qu'au stationnement,*
- une volonté du promoteur à réaliser un programme offrant moins de places que mentionné dans le règlement en raison d'une anticipation d'une faible demande en stationnement,*
- ou encore dans le cas de zones d'activités prêtes à s'organiser en "plan de mobilité de site".*

Les cas identifiés et les retours d'expériences réussies lors de la mise en œuvre de grands projets permettront de mettre en exergue les évolutions réglementaires souhaitables.

Programme

- Evaluer la possibilité dans certains quartiers d'habitation de réduire le nombre de places de stationnement sur la base du volontariat en indiquant parallèlement les mesures d'accompagnement à mettre en place pour assurer le bon fonctionnement du quartier.*
- Tenir compte des possibilités de mutualisation des places de stationnement et de la mise en œuvre de "plans de mobilité de site" à l'échelle d'un quartier concerné.*

Préciser les besoins et les possibilités en stationnement pour les pendulaires (employés) en tenant compte de la capacité des réseaux routiers en présence, de l'activité des entreprises et de l'accès aux transports publics.

La capacité des réseaux et l'offre en stationnement sont intimement liées. En effet, plus les flux de véhicules sont importants, plus les besoins en stationnement seront grands et inversement, les possibilités de stationnement vont encourager

le recours à la voiture et par là même générer des flux de circulation.

Une distinction est cependant à faire entre les “employés” et les “visiteurs” ou “clients”. En effet, si les premiers sont captifs de déplacements aux heures de pointe, les seconds peuvent être amenés à utiliser le réseau de voirie tout au long de la journée. En conséquence, si l’offre en places de stationnement à destination peut être adaptée en fonction des conditions de circulation que rencontreront les employés sur leur trajet, celle des visiteurs est moins interdépendante puisqu’ils contribuent dans une moindre mesure à la saturation des réseaux de voirie aux heures de pointe.

Ainsi sur la base d’une analyse de l’adéquation entre l’offre et la demande de stationnement, il s’agit d’envisager de modifier le nombre de places de stationnement sous couvert d’une utilisation multiple des places : jour/nuit, habitants/visiteurs/employés.

Apporter des solutions différentes aux entreprises souhaitant mettre en œuvre des “plans de mobilité de site” : parkings commun au cœur de site, navettes irriguant la zone d’activité, implantation de stations “d’autopartage”, places de parking dédiées aux covoitureurs...

Valoriser une démarche de travail visant à proposer une offre cohérente et coordonnée à l’échelle des quartiers.

- Tenir compte des installations commerciales à forte fréquentation.

Veiller à la mise en cohérence des différents documents de planification cantonaux pour tenir compte des équipements spécifiques. »

– **Action 4C : élargir l’offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève**

- Ajout d’un paragraphe mentionnant que : « Des mesures visant à offrir des facilités aux pendulaires qui adoptent l’autopartage / le covoiturage, ainsi qu’aux entités qui feraient la promotion de ce genre de prestations, seront étudiées »

– **Action 5A : mieux utiliser l’offre de stationnement actuelle**

- Ce titre est remplacé par : « **Action 5A : mieux utiliser et améliorer l’offre de stationnement actuelle** »
- Ajout de deux paragraphes :

- « Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer rapidement des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits, sans péjorer le développement de capacité de stationnement deux-roues non motorisés
- Envisager la légalisation des pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.) »

– **Action 5B : proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage**

- Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter. Restent réservés les cas de piétonisation d'un secteur »

– **Action 5C : tester une limitation de la durée de stationnement en surface**

Cette action est supprimée

– **Action 5D : contrôler le stationnement 2RM illicite en surface**

- Cette action devient 5C au lieu de 5D, du fait de la suppression de l'action 5C. Le titre est modifié comme suit : « **Action 5C : contrôler le stationnement illicite de tous les véhicules deux-roues** »
- La phrase « Mais son contrôle doit être mieux défini, notamment dans le contrat de prestations passé entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en ville de Genève » est complétée par : « et en partenariat avec les communes qui ne délèguent pas le contrôle du stationnement à la Fondation des parkings ».

Le Vice-Président met au vote la proposition de résolution telle qu'amendée :

Les commissaires acceptent la résolution telle qu'amendée par :

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Abstention : –

En conséquence, Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission vous demande d'accepter la résolution telle qu'amendée lors de nos travaux.

Annexe : Plan d'actions du stationnement 2013-2019.

http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/stationnement_plan-action_2013-2019.pdf

Secrétariat du Grand Conseil

R 752

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. Daniel Zaugg, Bernhard Riedweg,
Pascal Spuhler, André Python, Antoine Barde,
Bertrand Buchs, Jean-Marie Voumard, Christina
Meissner, Jean Romain, Michel Ducret*

Date de dépôt : 6 janvier 2014

Proposition de résolution

demandant au Conseil d'Etat de compléter le plan d'action du stationnement 2013-2019

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

- Le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'action du stationnement 2013-2019 (RD 994),

demande formellement que le plan d'action du stationnement 2013-2019 soit complété avec les points suivants :

- **Action 1A : adapter les règles d'attribution du macaron**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les conditions d'attribution des macarons aux entreprises ne seront en l'état pas concernées par d'éventuelles adaptations »
- **Action 1B : adapter le prix du macaron**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les prix des macarons pour les entreprises ne seront en l'état pas concernés par d'éventuelles adaptations »
- **Action 2A : connaître les places privées vacantes**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « la fourniture d'informations par les propriétaires privés ne peut se faire que de manière volontaire et ne peut en aucun cas être exigée. La même nature facultative prévaudra, le cas échéant, concernant tant la mise à

la location des places de stationnement que leur publicité via une éventuelle "bourse" ».

- Dans la phrase « S'agissant des logements HMB (habitations à bon marché), les parkings en sous-sol destinés aux locataires sont largement surdimensionnés », le terme « surdimensionnés » est remplacé par « sous-utilisés »

- **Action 2B : explorer l'idée d'un fonds de compensation**

- Ce titre est remplacé par : « **Action 2B : Explorer l'idée de créer un fonds en cas de non-construction de places** »

- Le contenu de cette action est remplacé par :

« Cadre légal :

- Règlement relatif au stationnement sur fonds privés L5 05.10
- Règlement d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR) et son article 7B relatif à l'application de la gestion de la compensation.

- 1- Pour les promoteurs privés : s'affranchir de la construction de places :

En cas de suppression de places sur domaine public (en lien avec la création d'un accès à une parcelle par exemple).

- 2- Pour le secteur public : permettre de maintenir globalement le niveau d'offre de places de stationnement sur domaine public.

Dans le cadre de l'aménagement d'espace public, de projets en faveur des transports publics, de la mobilité douce... Il permettrait de compenser la suppression de places via l'alimentation de ce fonds. Ce fonds permettrait par exemple de :

- Différer la construction de places,
- Relocaliser le lieu de réalisation de ces places,
- Construire un parking disposant d'un seuil critique minimum assurant la constructibilité et la rentabilité de l'ouvrage.

Il serait financé pour le secteur public et privé par un pourcentage (à définir) du coût d'une place de stationnement non réalisée.

L'action 2B a donc pour but d'explorer les conditions de la mise en œuvre de ce fonds.

Programme :

- Evaluation des ressources potentielles (en première approche) : 2014
- Evaluation de la faisabilité (en première approche) : mi-2014

- Synthèse des résultats et orientations : 2015
- Approfondissement selon résultats à partir de 2016 »

- **Action 2C : définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier**

- Ce titre est remplacé par : « **Action 2C : Définir une stratégie en matière de stationnement par type d’usager en fonction du type de quartier** »

- Le contenu de cette action est remplacé par :
« En complément du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP), l’action 2C a vocation de régler un certain nombre de cas en fonction de la localisation géographique des quartiers et des usagers de ces quartiers.

En préambule, il faut souligner que le fait de disposer d’une voiture n’implique pas nécessairement qu’elle soit utilisée à l’heure de pointe. Des comportements “éco mobile” sont tout à fait compatibles avec le fait d’être propriétaire d’un véhicule. Cependant la garantie d’avoir une place de stationnement sur son lieu de travail est un facteur d’encouragement à l’usage de la voiture comme mode de déplacement.

Le développement des grands projets ou les réflexions en matière de stationnement amènent à réinterroger, voire à détailler certains points du RSFP pour en préciser son application dans certaines situations :

- quand on parle d’“écoquartiers” ou de “quartiers durables”,
- quand des possibilités de mutualisation existent,
- quand un nouveau programme de constructions s’implante dans un quartier où le réseau routier est déjà saturé.

L’action 2C est donc destinée à accompagner le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP). Celui-ci donne en effet des ratios de places de stationnement à construire en fonction de zones géographiques larges, dans lesquelles se trouvent des quartiers d’habitat et d’activités industrielles ou commerciales pouvant être hétérogènes.

Cette action vise ainsi à répondre à des différences de contexte, existantes ou à venir, comme par exemple :

- une desserte en transport public qui s’est développée,
- un choix de la part du constructeur à consacrer plus d’emprise aux espaces verts qu’au stationnement,

- une volonté du promoteur à réaliser un programme offrant moins de places que mentionné dans le règlement en raison d'une anticipation d'une faible demande en stationnement,
- ou encore dans le cas de zones d'activités prêtes à s'organiser en "plan de mobilité de site".

Les cas identifiés et les retours d'expériences réussies lors de la mise en œuvre de grands projets permettront de mettre en exergue les évolutions réglementaires souhaitables.

Programme

- Evaluer la possibilité dans certains quartiers d'habitation de réduire le nombre de places de stationnement sur la base du volontariat en indiquant parallèlement les mesures d'accompagnement à mettre en place pour assurer le bon fonctionnement du quartier.
- Tenir compte des possibilités de mutualisation des places de stationnement et de la mise en œuvre de "plans de mobilité de site" à l'échelle d'un quartier concerné.

Préciser les besoins et les possibilités en stationnement pour les pendulaires (employés) en tenant compte de la capacité des réseaux routiers en présence, de l'activité des entreprises et de l'accès aux transports publics.

La capacité des réseaux et l'offre en stationnement sont intimement liées. En effet, plus les flux de véhicules sont importants, plus les besoins en stationnement seront grands et inversement, les possibilités de stationnement vont encourager le recours à la voiture et par là même générer des flux de circulation.

Une distinction est cependant à faire entre les "employés" et les "visiteurs" ou "clients". En effet, si les premiers sont captifs de déplacements aux heures de pointe, les seconds peuvent être amenés à utiliser le réseau de voirie tout au long de la journée. En conséquence, si l'offre en places de stationnement à destination peut être adaptée en fonction des conditions de circulation que rencontreront les employés sur leur trajet, celle des visiteurs est moins interdépendante puisqu'ils contribuent dans une moindre mesure à la saturation des réseaux de voirie aux heures de pointe.

Ainsi sur la base d'une analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement, il s'agit d'envisager de modifier le nombre de places de stationnement sous couvert d'une utilisation multiple des places : jour/nuit, habitants/visiteurs/employés.

Apporter des solutions différentes aux entreprises souhaitant mettre en œuvre des "plans de mobilité de site" : parkings commun au cœur de site, navettes irriguant la zone d'activité, implantation de stations "d'autopartage", places de parking dédiées aux covoitureurs...

Valoriser une démarche de travail visant à proposer une offre cohérente et coordonnée à l'échelle des quartiers.

- Tenir compte des installations commerciales à forte fréquentation.

Veiller à la mise en cohérence des différents documents de planification cantonaux pour tenir compte des équipements spécifiques. »

- **Action 4C : élargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « Des mesures visant à offrir des facilités aux pendulaires qui adoptent l'autopartage / le covoiturage, ainsi qu'aux entités qui feraient la promotion de ce genre de prestations, seront étudiées »
- **Action 5A : mieux utiliser l'offre de stationnement actuelle**
 - Ce titre est remplacé par : « **Action 5A : mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuelle** »
 - Ajout de deux paragraphes :
 - « Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer rapidement des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits, sans péjorer le développement de capacité de stationnement deux-roues non motorisés
 - Envisager la légalisation des pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.) »
- **Action 5B : proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage**
 - Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer le stationnement en

surface, mais plutôt à le compléter. Restent réservés les cas de piétonisation d'un secteur »

– **Action 5C : tester une limitation de la durée de stationnement en surface**

Cette action est supprimée

– **Action 5D : contrôler le stationnement 2RM illicite en surface**

– Cette action devient 5C au lieu de 5D, du fait de la suppression de l'action 5C. Le titre est modifié comme suit : « **Action 5C : contrôler le stationnement illicite de tous les véhicules deux-roues** »

– La phrase « Mais son contrôle doit être mieux défini, notamment dans le contrat de prestations passé entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en ville de Genève » est complétée par : « et en partenariat avec les communes qui ne délèguent pas le contrôle du stationnement à la Fondation des parkings ».

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Afin d'explicitier les modifications demandées nous les reprendrons une par une ci-après, dans l'ordre des chapitre du plan d'action du stationnement (ci-après le PAS) :

Actions pour le stationnement dans d'autres communes que la ville de Genève

Action 1A : adapter les règles d'attribution du macaron

- *Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les conditions d'attribution des macarons aux entreprises ne seront en l'état pas concernées par d'éventuelles adaptations »*

et

Action 1B : adapter le prix du macaron

- *Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « les prix des macarons pour les entreprises ne seront en l'état pas concernés par d'éventuelles adaptations »*

De manière générale, et bien que le PAS reste évasif à ce sujet, il est très clair que l'objectif du Conseil d'Etat est un durcissement des règles d'attribution du macaron afin de décourager autant que faire se peut le stationnement sur le domaine public.

Concernant les entreprises, il convient de souligner que les conditions s'appliquant aux véhicules professionnels, y compris le stationnement, concernent l'outil de travail. La question de sa régulation ne se pose dès lors pas de la même manière que dans le cas d'un véhicule privé.

La situation actuelle prévoit un prix du macaron différencié pour les habitants et les entreprises. Il convient de faire en sorte que la situation des entreprises ne soit pas détériorée à l'avenir.

Dans le détail, les priorités sont les suivantes :

- Le nombre de macarons disponibles par entreprise ne doit pas être diminué, quel que soit le « contexte » en matière de stationnement (capacités de stationnement en zone bleue, offre de places privées disponibles sur le marché local, etc.).

- Le prix du macaron pour les entreprises, qui se monte aujourd’hui déjà au double du prix du macaron à destination des habitants, ne doit en aucun cas être augmenté ; dans l’idéal, il faudrait en baisser le prix et l’aligner sur le tarif des habitants.

Actions pour le stationnement privé

La politique du stationnement ne doit pas se muer en politique de dissuasion de la propriété d’un véhicule. Il importe dès lors de considérer les diverses mesures contenues dans ce volet du PAS sous l’angle exclusif de la nécessité de répondre à une demande et non pas d’une dissuasion de la demande.

De même, il faut veiller à ce que le principe de compensation soit strictement appliqué, d’une manière qui soit conforme tant à la lettre qu’à l’esprit de la loi votée par le Grand Conseil.

Enfin, il convient de rappeler que le taux d’équipement en places de stationnement appliqué aux constructions neuves a été considérablement réduit par le passé.

Action 2A : connaître les places privées vacantes

- *Ajout d’un paragraphe mentionnant que : « la fourniture d’informations par les propriétaires privés ne peut se faire que de manière volontaire et ne peut en aucun cas être exigée. La même nature facultative prévaudra, le cas échéant, concernant tant la mise à la location des places de stationnement que leur publicité via une éventuelle “bourse” ».*
- *Dans la phrase « S’agissant des logements HMB (habitations à bon marché), les parkings en sous-sol destinés aux locataires sont largement surdimensionnés », le terme « surdimensionnés » est remplacé par « sous-utilisés »*

Cette action est jugée inacceptable dans sa forme d’origine si le recensement des places devait être obligatoire. Que, lors de projets définis, contact soit pris avec les propriétaires privés compris dans le rayon défini par la loi sur la compensation (H 1 05, art. 7B, al. 4) en vue d’une transmission « à bien plaisir » de ces informations tombe sous le sens. Mais que l’Etat s’arroge un droit de regard impératif n’est pas acceptable, de même que la volonté de publier ces informations par la suite et, en quelque sorte, de forcer la main au propriétaire en vue d’une mise sur le marché des places vacantes.

Il convient de relever que rien, à l’heure actuelle, n’empêche un propriétaire désireux de louer un bien de le mettre à la location et de

l'annoncer comme tel sur les multiples plateformes prévues à cet effet (sites internet des régies, plateformes d'échanges, etc.). Si le secteur privé devait ressentir le besoin de créer une nouvelle base de données en vue d'augmenter la visibilité de l'offre, les acteurs du marché y pourvoiraient très bien, sans interventionnisme étatique. Si les acteurs privés devaient souhaiter une collaboration avec l'Etat, celle-ci devrait être sur une base volontaire uniquement.

Action 2B : explorer l'idée d'un fonds de compensation

– L'action 2B a été entièrement remplacée par le texte correspondant figurant dans les invites de la présente résolution

Cette action a été modifiée de fond en comble. Dans sa version originale, elle s'apparentait à un subventionnement, par le secteur privé, des actions entreprises par l'autorité publique, ce qui ne saurait être toléré.

En effet, cette action prévoyait qu'un promoteur ne construisant pas le nombre de places de stationnement prévu par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) en vertu de son article 8, alinéa 2, lettre c, verse une partie du montant ainsi « économisé » sur un fonds de compensation qui serait utilisé par une collectivité pour construire des places de stationnement lors de compensations de places supprimées, ce qui, selon le PAS, faciliterait la mise en œuvre du principe de compensation.

Il s'agit là d'une vision des choses quelque peu inversée. Le principe de compensation a été voté par le parlement dans l'idée que l'autorité publique soit obligée de compenser des places de stationnement qu'elle déciderait de supprimer de son propre chef, afin de « redistribuer » la voirie publique à d'autres usages. L'Etat doit assumer lui-même la responsabilité de ses actions politiques. Or, la création de ce fonds de compensation déchargerait en quelque sorte l'Etat de sa responsabilité en reportant le financement des infrastructures de compensation sur le secteur privé et, in fine, sur les futurs locataires et propriétaires en renchérissant le prix du bien immobilier construit. La situation ne manque pas de piquant quand on sait que, parmi les exceptions prévues par le règlement, figurent spécifiquement les logements d'utilité publique...

Enfin, mentionnons pour la bonne forme que « l'investissement » ainsi réalisé par le promoteur concerné se faisait visiblement à fonds perdus.

Cette action a donc été entièrement réécrite en commission, en collaboration avec les représentants du département.

En l'état elle ne traite plus que les cas où un projet de construction supprimerait des places sur le domaine public et non de celui où le promoteur est « empêché » de construire les places par des circonstances indépendantes de sa volonté (surélévation, nappe phréatique, etc.).

Action 2C : définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier

– L'action 2C a été entièrement remplacée par le texte correspondant figurant dans les invites de la présente résolution

En effet, les auteurs estiment qu'il convient de s'opposer clairement à toute révision à la baisse des ratios de places de stationnement prévus actuellement dans les règlements y relatifs.

A ce titre, il convient de souligner que le PAS omet (volontairement ?) dans le tableau des ratios présenté à la page 20 de préciser que la norme minimale, applicable dans le secteur 1 tel que défini dans la L 5 05.10 et correspondant au centre-ville de Genève, est bel et bien de « 0 ». Indiquer comme valeur basse dans ce tableau un ratio de 0,5, correspondant à la norme applicable au sein du secteur 2, peut potentiellement induire le lecteur en erreur et ne relève pas de l'honnêteté intellectuelle la plus aboutie.

Par commodité, nous reproduisons les normes en vigueur ci-dessous :

Art. 5 Ratios de stationnement pour le logement

¹ En matière de logements, les ratios de stationnement pour les voitures sont fixés selon le tableau qui suit :

Périmètres	Cases habitants	Cases visiteurs
	Nombre de places minimum pour 100 m ² de SBP	Nombre de places minimum pour 100 m ² de SBP
Secteur I	0	0
Secteur II	0,5	0
Secteur III, IV, V	1,0	0,1
Secteur VI	1,3	0,125
Secteur VII et reste du canton	1,6	0,125

Relevons que ces normes sont soumises à exceptions. Concernant les logements d'utilité publique par exemple, les ratios indiqués peuvent en principe être diminués de 20 % sous réserve que des analyses de mobilités soient effectuées, si le département chargé de la mobilité le juge nécessaire, « pour justifier objectivement de la réduction du nombre de places de stationnement et s'assurer que les occupants futurs auront la possibilité d'avoir un taux de motorisation plus faible » (al. 2).

Les normes actuelles sont d'ores et déjà restrictives : sur la quasi-totalité du périmètre de la commune de Genève, il n'est prévu qu'un ratio de 0,5, soit une demi-place de stationnement par logement.

Le PAS envisage la possibilité de revoir encore à la baisse les ratios de stationnement pour les activités. Nous rejetons très fermement toute initiative publique en ce sens.

En outre, le plan directeur du stationnement ne pose pas comme objectif une baisse de ces ratios, se contentant de poser comme objectif de « veiller au respect des normes relatives aux places voitures dans les nouvelles constructions selon le règlement L.5.05.10 » (plan directeur, p. 38).

Programme « écoquartiers »

A l'heure où la mixité habitat-activité est promue par tous, la question du stationnement se doit d'être sortie de la définition d'un « écoquartier ». Il n'est pas le lieu de débattre dans le PAS de la définition d'un tel quartier et des critères du label « éco ». Cependant, ces derniers doivent concerner l'empreinte écologique du quartier en lui-même (bâtiment, processus, etc.) et non la propriété privée. La possession d'un véhicule ne présage en rien de son usage. Un habitant dudit quartier peut posséder une voiture et ne l'utiliser que les weekends, s'en tenant au vélo ou aux transports publics pour les 90 % de ses déplacements. On ne peut admettre que le label « écoquartier » serve de prétexte à des politiques d'orientation des choix de consommation et de mobilité individuels.

De plus, d'un point de vue économique, les promoteurs ainsi que les propriétaires d'un bien immobilier ne doivent pas se voir imposer des conditions qui divergeraient de celles s'appliquant aux autres biens immobiliers. Nous nous permettons de souligner que de telles velléités par trop dogmatiques conduiraient paradoxalement à décourager le secteur immobilier de s'engager sur la voie des écoquartiers. Il est en effet illusoire d'imaginer que, dans un marché immobilier équilibré, un bien proposé sans possibilité de stationnement soit jugé aussi intéressant qu'un bien qui en serait équipé.

Qui plus est, si l'on peut tout à fait concevoir de tels quartiers maillés par des chemins piétonniers et des zones de rencontre, ceci ne doit pas empêcher la construction en sous-sol d'infrastructures de stationnement qui répondent aux besoins des habitants. Lesdites infrastructures doivent en outre impérativement être accessibles directement depuis les immeubles.

En conséquence, la question du simple stationnement privé n'étant pas constitutive de la nature écologique d'un bien immobilier ou d'un quartier d'habitation, la question des écoquartiers doit être sortie du PAS.

Tenir compte des possibilités de mutualisation des places de stationnement et de la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise

La volonté de « réduire potentiellement le nombre de places destinées aux activités en lien avec les initiatives des entreprises en matière de plans de mobilité, qui sont des démarches à encourager, voire même qui doivent faire l'objet d'un accompagnement par l'Etat », doit être très clairement et très fermement rejetée.

S'il faut saluer les initiatives de mutualisation des places et des plans de mobilité d'entreprise, de telles initiatives ne doivent se concevoir que comme initiatives privées et sur base volontaire.

Tout dirigisme étatique en la matière doit être rejeté car, par définition, cela ne correspond en rien aux besoins des entreprises. Le ratio des places de stationnement destinées aux activités ne doit en aucun cas être réduit.

De plus, il convient de relever le décalage entre la durée de vie des infrastructures de stationnement et la nature potentiellement temporaire et évolutive dans le temps des initiatives et plans de mobilité d'entreprise, liés à la conjoncture, à une entreprise donnée, aux priorités et possibilités économiques du moment, etc. Il ne saurait dès lors être question de prendre en considération des plans de mobilité existants ou à venir afin de définir l'offre offerte par les infrastructures de stationnement qui, elles, sont appelées à perdurer possiblement au-delà de la vie des plans de mobilité ou de l'entreprise en question.

Tenir compte des d'installations commerciales à forte fréquentation

De même que les éléments du programme ci-dessus, le paragraphe « envisager la réduction éventuelle des ratios relatifs aux places de stationnement pour privilégier l'accès en transport publics, en modes doux et le car sharing » doit être fermement rejeté.

La bonne marche des affaires des installations commerciales dépend en large partie de leur accessibilité. Toute volonté de brider celle-ci pour des motifs de volontarisme politique en faveur des transports publics doit être rejetée. Il est bien évidemment nécessaire que lesdites installations soient raccordées à un réseau de transports en commun efficace et attractif ; une telle évidence ne doit cependant pas se faire au détriment de l'offre de stationnement privé mais bel et bien en complément à celle-ci.

Nous nous permettons de relever que le plan directeur du stationnement est très clair à ce sujet en son objectif 4 (p. 42) : « l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs doit être garantie pour les différents modes de transports et notamment pour les voitures (en complément aux

transports collectifs et aux modes doux). L'enjeu est d'offrir un nombre de places de stationnement adapté à ces différents besoins ».

Cette action a donc été entièrement réécrite en commission pour tenir compte de ce qui précède, en collaboration avec les représentants du département.

Actions pour les parcs relais P+R

Action 4C : élargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève

- *Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « Des mesures visant à offrir des facilités aux pendulaires qui adoptent l'autopartage / le covoiturage, ainsi qu'aux entités qui feraient la promotion de ce genre de prestations, seront étudiées »*

La modification proposée ne vise qu'à élargir encore d'avantage le champ de cette action à laquelle nous souscrivons totalement par ailleurs.

Actions pour le stationnement des deux-roues motorisés (2RM)

En préambule, nous tenons à relever que les contacts pris avec des membres du groupe de travail sur les 2RM permettent d'affirmer que les mesures prévues dans le PAS ne reflètent pas un consensus au sein de ce groupe. Le PAS reflète donc bien plus la vision politique des autorités publiques (canton et Ville de Genève) qu'un éventuel consensus qui se serait dégagé au sein du groupe de travail.

De manière générale, nous rejetons l'approche très négative vis-à-vis des 2RM qui est privilégiée dans le cadre de ce PAS. Les 2RM représentent bien plus une solution à l'engorgement des infrastructures routières en zone urbaine qu'un fléau à combattre. Les avantages de ce mode de transport sont nombreux : emprise nettement moindre sur la voirie qu'un véhicule 4RM (en circulation et en stationnement), grande flexibilité, etc.

Il convient dès lors d'aborder la question du stationnement des 2RM sous l'angle exclusif des réponses à apporter à une demande et non sous celui de la lutte contre un moyen de transport.

Les milieux économiques, notamment, sont sensibles à cette question car l'usage accru des 2RM en lieu et place des 4RM est synonyme de soulagement de la circulation et de moindre engorgement de la voirie. De plus, de par leur flexibilité, ils favorisent la mobilité tant des PME (livraisons, etc.) que de la clientèle du commerce en ville. Leur usage constitue ainsi une des réponses à apporter à l'exode des commerces en périphérie, source de davantage de trafic 4RM.

Action 5A : mieux utiliser l'offre de stationnement actuelle

- *Ce titre est remplacé par : « Action 5A : mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuelle »*
- *Ajout de deux paragraphes :*
- *« Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer rapidement des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits, sans péjorer le développement de capacité de stationnement deux-roues non motorisés*
- *Envisager la légalisation des pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.) »*

Nous saluons la volonté d'améliorer l'offre de stationnement. La situation actuelle, caractérisée par un manque flagrant de places de stationnement doit être améliorée. Les problèmes actuels en termes de stationnement « illicite » se résorberont d'eux-mêmes une fois que l'offre en stationnement sera à la hauteur de la demande. A ce titre, nous soulignons que, de l'avis même de la DGM, le développement des possibilités de stationnement des 2RM n'a, ces dernières années, en rien tenu compte du développement important de ce mode de transport à Genève.

Par rapport à la démarche proposée, il convient de réaliser rapidement des capacités supplémentaires. Les besoins sont connus et il ne saurait être question de volontairement « traîner les pieds » au prétexte de réaliser des études complexes sur le sujet.

A l'heure actuelle et au vu des besoins criants, la création de capacités supplémentaires de stationnement 2RM est indispensable.

Au surplus, un 2RM ne prend que marginalement plus de place en stationnement qu'un vélo. En termes d'usage et de stationnement, et contrairement à la pratique habituelle de la DGM, il convient de considérer les 2RM de manière nettement plus proche des vélos que des véhicules 4RM.

Action 5B : proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage

- *Ajout d'un paragraphe mentionnant que : « une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter. Restent réservés les cas de piétonisation d'un secteur »*

Nous approuvons la mise à disposition de places de stationnement en ouvrage. Tant que celles-ci soient réellement sécurisées, une tarification sur le modèle des exemples cités dans le PAS peut entrer en ligne de compte, la

plus-value pour le propriétaire du véhicule étant manifeste (sécurité contre les déprédations et les intempéries).

Cependant, une telle offre ne devra pas remplacer le stationnement en surface. Il ne saurait y avoir de concentration du stationnement en sous-sol sur le même modèle que ce qui est envisagé parfois par la DGM pour les 4RM dans le but de « redistribuer de la voirie ». Une telle restriction de stationnement gommerait un des avantages principaux des 2RM par rapport aux 4RM et entraverait la tendance bienvenue d'un report modal des 4RM aux 2RM.

Enfin, l'attrait d'un tel mode de stationnement sera surtout manifeste à proximité des grandes interfaces centrales de transports publics, comme la gare CFF. L'expérience du parking Cornavin ne pourra donc pas être répliquée partout et il faudra tenir compte du contexte.

Enfin, concernant la création de capacités de stationnement en ouvrage au détriment des places 4RM, il convient de clarifier les conséquences en termes de compensation éventuelle des places ainsi supprimées, au risque de voir s'ouvrir un nouveau front dans une « guerre des transports » genevoise déjà bien fournie en protagonistes divers...

Action 5C : tester une limitation de la durée de stationnement en surface

– Cette action est supprimée

Les auteurs s'opposent très clairement à la limitation et à la tarification du stationnement en surface des 2RM. En effet, comme mentionné ci-dessus, un report modal des 4RM aux 2RM a de très tangibles avantages en termes de fluidité du trafic, ce qui profite à tous les usagers. Or il est indéniable que le stationnement gratuit des 2RM est un des avantages des 2RM par rapport aux 4RM, compensant ainsi quelque peu leurs désavantages (faible capacité de chargement, vulnérabilité aux intempéries, etc.).

De plus, la limitation du stationnement qui irait ou non de pair avec une tarification poserait également son lot de problèmes. Premièrement, une « obligation de déplacement » créerait une incitation aux déplacements en TIM. Or, un pendulaire sera souvent alternativement « scootériste » ou utilisateur de transports publics, suivant ses déplacements pendant la journée, la météo, la saison, etc. Enfin, et principalement, un 2RM ne peut pas être utilisé de la même manière qu'une voiture par tous les temps. En cas de neige par exemple, un 2RM devra pouvoir stationner de manière « illimitée », ceci pour des raisons évidentes de sécurité. Ces quelques exemples montrent que le stationnement 2RM ne peut pas être considéré comme une simple version

« en miniature » du stationnement voiture mais plutôt comme proche du stationnement pour vélo.

Il convient également de cesser de se référer à « l'exemple » bâlois comme s'il s'agissait d'une tendance générale. Si une commune suisse (aux conditions de circulation et à la densité en transports en commun nettement différentes) a décidé d'une telle restriction sur une portion congrue et centrale de son territoire, nous relevons que les 2 395 autres communes du pays ne l'ont pas fait, et ceci pour de bonnes raisons. A la recherche d'exemple à suivre, nous pourrions alternativement citer la commune de Baden en Argovie qui permet, de manière proactive, aux 2RM d'utiliser les voies réservées aux transports en commun...

Action 5D : contrôler le stationnement 2RM illicite en surface

- *Cette action devient 5C au lieu de 5D, du fait de la suppression de l'action 5C. Le titre est modifié comme suit : « **Action 5D : contrôler le stationnement illicite de tous les véhicules deux-roues** »*
- *La phrase « Mais son contrôle doit être mieux défini, notamment dans le contrat de prestations passé entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en ville de Genève » est complétée par : « et en partenariat avec les communes qui ne délèguent pas le contrôle du stationnement à la Fondation des parkings ».*

Les modifications proposées ne servent qu'à étendre et préciser le champ de cette action.

Conclusion

Nous saluons la création du PAS qui a le mérite de poser un programme d'action clair. Nous estimons cependant que les problématiques posées par le transport professionnel n'ont pas été suffisamment abordées et que certaines des actions proposées pourraient l'impacter de manière très négative.

N'oublions pas que la santé des entreprises, notamment des PME, est le garant de notre prospérité. En leur infligeant des réglementations par trop restrictives, on court le risque d'augmenter fortement leurs charges et de s'attaquer par là à leur compétitivité.

Par ailleurs, nous estimons que les auteurs du PAS n'ont pas du tout pris la pleine mesure de la problématique du stationnement 2RM, ni des avantages qu'il y a, pour Genève, à favoriser le report modal vers ce type de moyen de déplacement.

Au vu de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à renvoyer cette résolution au Conseil d'Etat.

Date de dépôt : 8 janvier 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'article 7, alinéas 2 et 3, de la LaLCR stipule : « Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du stationnement ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de 3 mois. Sur la base du plan directeur du stationnement, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions, pour une période quadriennale. Son adoption suit la procédure telle que visée à l'alinéa 2 du présent article. Il est revu au début de chaque législature. »

Le plan d'action du stationnement 2013-2019 (ci-après plan d'action) vise à décliner, de la manière la plus opérationnelle possible, les objectifs énoncés dans le plan directeur du stationnement. Il mentionne sept objectifs du plan directeur du stationnement, classé par catégorie d'usagers : Vie urbaine : récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement ; Habitants : améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers ; Pendulaires : maîtriser le stationnement pendulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière ; Visiteurs : garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs ; Cyclistes : développer une offre de stationnement pour deux roues non motorisés répondant à l'augmentation de la demande ; Motocyclistes : développer de façon appropriée l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés (ci-après 2RM) afin d'améliorer la qualité de l'espace public et d'accroître la sécurité ; Autres usagers : mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, des livraisons, des cars, des taxis, etc.

Une large consultation

Le plan d'action constitue une feuille de route pour les six prochaines années.

Il a été élaboré après une large consultation en partenariat avec de nombreux acteurs du domaine de la mobilité. Ce processus a réuni près de quatre-vingts personnes, de très nombreuses associations, les communes et les gestionnaires de parkings.

La Commission des transports avait la possibilité d'amender ce plan d'action par voie de résolution, en supprimant ou ajoutant des actions. C'est dans ce cadre que cette proposition de résolution a été soumise à la commission. Elle a été débattue à cheval sur l'ancienne et la nouvelle législature.

Chapitre 5

Actions pour le stationnement des deux-roues motorisés

Le présent rapport de minorité se limite à évoquer le chapitre 5 du plan relatif aux actions pour le stationnement des deux-roues motorisés (2RM).

Ces dernières années, notre canton a connu une croissance vertigineuse du nombre de 2RM immatriculés à Genève. Même si a priori on pourrait se réjouir que les automobilistes laissent de plus en plus leurs voitures au garage au profit des 2RM, ces derniers ne régleront pas, et de loin, les problèmes de mobilité que connaît notre région et en amèneront d'autres.

En effet, les 2RM sont certes plus fluides dans le trafic que les voitures mais souvent à condition de ne pas respecter les règles de circulation routière. De plus, ils sont à la fois bien souvent plus polluants et plus bruyants que les voitures.

Or, Genève connaît régulièrement des pics de pollution avec pour conséquence le dépassement des normes en termes de protection de l'air. Que dire des dépassements des normes de protection contre le bruit qui touchent plus de 80 000 personnes dans notre canton. C'est un vrai problème de santé publique.

Certes, la nouvelle constitution a réaffirmé le principe de la complémentarité des modes de transport. Toutefois, au vu des problèmes de congestion de trafic, de pollution et d'atteinte à l'environnement, il paraît plus judicieux de promouvoir un report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et la mobilité douce. Cela ne signifie aucunement être contre les voitures ou les 2RM de manière dogmatique mais bien favoriser un choix responsable et rationnel de son moyen de transport en

fonction du trajet effectué. Sur de très courtes distances, la marche reste le moyen le plus efficace de se déplacer. Sur de courtes distances (moins de 3 km), les vélos à assistance électrique ou sans assistance sont de loin les choix les plus rapides et rationnels. Pour des trajets plus longs mais bien desservis par les transports publics, le train, le tram ou le bus représentent souvent les meilleures solutions de mobilité. Dans certains autres cas, le 2RM ou la voiture seront les plus appropriés.

L'engouement pour les 2RM amène un autre problème d'importance, celui de leur parage. Personne ne peut nier qu'il est aujourd'hui difficile de trouver à Genève une place officielle pour parquer son scooter ou sa moto. Ce déficit de places de stationnement a pour conséquence les très nombreux parages illicites des 2RM sur les trottoirs et aux abords des rues et des chemins amenant un encombrement de l'espace public.

C'est pourquoi ce plan d'action vise à la création de nouvelles places de parking en ouvrage et en surface pour les 2RM. Soulignons que, si un véritable report modal se fait de la voiture aux 2RM comme cela a été souvent évoqué par plusieurs commissaires lors des débats, il devrait donc être possible de réduire le nombre de places de stationnement pour les voitures afin de les transformer en places de stationnement pour les 2RM.

Action 5C « tester une limitation de la durée de stationnement en surface »

La commission a débattu de l'action 5C qui a pour objectif de tester provisoirement la limitation de la durée de stationnement en surface, aux endroits où les places 2RM ne sont pas assez nombreuses notamment dans l'hyper-centre, le but étant d'augmenter le taux de rotation afin de libérer des places pour garantir aux visiteurs du centre-ville de pouvoir se parquer pour faire leurs courses ou pratiquer leurs loisirs.

Cette action comporte plusieurs étapes : mise en place de tests, élaboration d'un bilan, et, éventuellement, en fonction des résultats obtenus, proposition de modification législative.

Pour rappel, la zone bleue voiture a été créée dans cette optique afin de faciliter la recherche de places à certains endroits sur-occupés. L'action 5C pourrait se déployer sur certaines parties des zones macarons où les automobilistes sont déjà habitués à ne pas stationner sans limites.

C'est pourquoi, pour les raisons développées ci-dessus, nous vous engageons, Mesdames et Messieurs les députés, à modifier la présente résolution, et à ne pas supprimer l'action 5C du plan d'action qui propose

uniquement un test limité dans le temps d'une limitation de la durée de stationnement des 2RM en surface.

Laissons la possibilité à l'Etat de faire ce test afin qu'un bilan de cette action puisse être effectué.