



Date de dépôt : 10 janvier 2023

- a) RD 1474-A Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions du stationnement 2020-2025**
- b) R 1011 Proposition de résolution de Marjorie de Chastonay, Emmanuel Deonna, Jean-Charles Lathion, Caroline Marti, Souheil Sayegh, Philippe de Rougemont, Thomas Wenger approuvant le plan d'actions du stationnement 2020-2025**

Rapport de majorité de Marjorie de Chastonay (page 3)

Rapport de minorité de Christo Ivanov (page 39)



GRAND CONSEIL
de la République et canton de Genève

R 1011

Signataires : Marjorie de Chastonay, Emmanuel Deonna, Jean-Charles Lathion, Caroline Marti, Souheil Sayegh, Philippe de Rougemont, Thomas Wenger

Date de dépôt : 10 janvier 2023

Proposition de résolution
approuvant le plan d'actions du stationnement 2020-2025

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

considérant le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions du stationnement 2020-2025 (RD 1474),

approuve le plan d'actions du stationnement 2020-2025 (RD 1474).

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

La commission des transports, sous la présidence de M. Thomas Wenger, a traité le RD 1474 lors des séances du 4 octobre et des 6 et 20 décembre 2022. La commission remercie chaleureusement les représentant-e-s du département pour leur appui dans le cadre de ses travaux ainsi que M. Maurice Sila et M^{me} Lara Tomacelli pour la qualité de leurs procès-verbaux.

Présentation du département du mardi 4 octobre 2022

M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat – DI, accompagné de M. David Favre, directeur général de l'OCT, M. Gérard Widmer, directeur, et M^{me} Julie Theodas, ingénieure à l'OCT

M^{me} Theodas expose que la politique du stationnement est l'un des piliers de la politique de mobilité du canton, et est élaborée en coordination avec les autres politiques, qu'il s'agisse des transports individuels, des transports collectifs, de la mobilité douce ou des transports de marchandises. Pour rappel, le département des infrastructures (DI) doit élaborer des plans d'actions, prévus par la loi, qui définissent les actions et objectifs que le canton et ses partenaires mettront en œuvre dans la thématique concernée.

M^{me} Theodas rappelle qu'un premier plan directeur du stationnement avait été réalisé en 2012, avant d'être suivi du premier plan d'actions pour la période 2013-2019 ; c'est ce dernier qui est en cours d'actualisation en fonction de l'évolution des enjeux.

Le nouveau plan d'actions a été élaboré avec différents partenaires, qui ont été regroupés au préalable lors d'une grande journée de concertation. Lors de cette journée, les partenaires réunis ont travaillé sur différentes questions et dégagé trois grands axes thématiques et treize actions, dont deux actions phares.

M^{me} Theodas montre, en page 7 de la présentation, un exemple d'une fiche d'action type, qui permet de voir synthétiquement les objectifs de l'action, sa direction et les différents partenaires impliqués.

M^{me} Theodas explique que le premier grand axe, qui s'intitule « agir pour les objectifs du plan climat cantonal », est composé de deux actions phares qui doivent permettre de limiter l'usage de la voiture individuelle afin de valoriser l'espace public. Il s'agit de travailler en ce sens sur l'offre de stationnement

privé, notamment à travers la révision du règlement de stationnement sur fonds privés (RPSFP), ainsi que sur l'offre de stationnement publique, à travers un travail sur la tarification du stationnement.

M. Widmer explique que le nouveau RPSFP a été mis en consultation début juillet jusqu'au 20 septembre ; une dizaine de retours de différents groupements ont été reçus. L'objectif est d'inciter les promoteurs et investisseurs à réduire le nombre de places de stationnement, notamment pour les logements ainsi que les activités.

L'idée est d'avoir une réduction linéaire des ratios de stationnement, dans toutes les zones du RDSP, tant pour les voitures que pour les deux-roues motorisés, de 30% pour les activités et de 20% pour les logements. Il s'agit aussi de simplifier la possibilité d'avoir des dérogations, afin d'accorder une certaine souplesse aux développeurs de projets.

Le périmètre du zonage a aussi été adapté, sachant qu'il existe 6 zones principales, liées à la desserte des transports publics ; des zones spécifiques ont été introduites pour les gares du Léman Express, tandis que la gare des Eaux-Vives est considérée comme une extension du centre-ville. En outre, Meyrin est passée de la zone 4 à la zone 5 et la zone centre-ville a été étendue sur la rive droite pour anticiper le tram de Ferney-Voltaire. En combinant la baisse des ratios de stationnement et les changements de zone, on arrive dans certains secteurs à une baisse de 50% par rapport à ce qui était demandé en 2015.

L'OCT anticipe aussi les évolutions de ces prochaines années, notamment sur la thématique de la motorisation électrique. En ce sens, à la demande du SABRA, des infrastructures de recharge doivent être installées dans un certain pourcentage de places dans les parkings, alors qu'il n'existait auparavant qu'une obligation d'installer des tubes vides. Ces places équipées seront mutualisées, ce qui permet de ne pas avoir à toutes les équiper, et donc de simplifier la puissance électrique nécessaire.

Le principe de mutualisation est en outre généralisé à tous les types de parkings, à usages publics comme privés. Concrètement, il s'agit de ne plus avoir de place réservée pour chaque usager, mais que ceux-ci possèdent un abonnement leur permettant d'entrer dans le parking et d'occuper une place disponible. La mutualisation permet de réduire de 15 à 20% le nombre de places nécessaires. Le principe de mutualisation est aussi intégré aux logements d'utilité publique dès le plan localisé de quartier, même si l'office de l'urbanisme était réticent à intégrer ledit principe dès ce moment.

En lien avec la mutualisation, l'OCT intègre aussi la possibilité de tenir compte des places disponibles dans un certain périmètre, élargi de 300 à

500 mètres, autour d'un projet. En d'autres termes, si un développeur sait qu'il y a un parking proche disposant de places de stationnement vides, il peut proposer dans le cadre de sa demande d'autorisation de construire, un accord lui permettant d'obtenir ces places de stationnement pour ses futurs locataires ou propriétaires. Un tel immeuble est en construction à la rue des Maraîchers, sans place de stationnement aucune, étant donné que des places seront disponibles dans le parking David-Dufour.

Dans le cadre de la densification de la zone 5, dont le développement ces dernières années s'est fait de manière quelque peu anarchique, il est demandé d'y réduire les places de stationnement. Cependant, afin d'éviter que les gens se reportent sur le domaine public, la baisse des ratios est acceptée si elle se fait dans le cadre d'une stratégie d'incitation, intégrée dans le plan directeur communal.

La consultation a échoué la semaine passée, et le DI prendra connaissance de ses résultats les prochains jours, avant de décider s'il refait un tour de discussions avec les partenaires, ou s'il propose directement le plan d'actions au Conseil d'Etat.

M^{me} Theodas passe à la deuxième action phare, qui concerne la tarification du stationnement. Elle explique que le DI a mené une étude comparative entre différentes villes et cantons suisses pour se rendre compte que le macaron habitant genevois est parmi les moins chers de Suisse ; en comparaison, les tarifs s'élèvent jusqu'à 780 francs.

Les tarifs pour les macarons activités, pour les entreprises, sont eux dans la moyenne de l'échantillon, et il n'est pas prévu d'y toucher. En revanche, les conditions d'octroi devront être resserrées, afin de s'assurer que seules les entreprises qui en ont vraiment besoin puissent en bénéficier.

Le premier point concerne l'augmentation du tarif du macaron habitant, avec la question de créer trois zones tarifaires différentes, en fonction du zonage LMCE, de la densité urbaine et de l'offre de transports collectifs. Dans les communes dont le taux de surbooking macaron n'est pas trop élevé, le DI prévoit en outre de proposer un assouplissement des conditions d'octroi du macaron habitant.

Les tarifs horodateurs devraient aussi être augmentés, en se basant sur le même zonage que les macarons.

Enfin, les détenteurs de macaron devront avoir la possibilité d'utiliser des parkings en ouvrage à tarifs préférentiels, ce qui se fait déjà au parking des Gazomètres.

M. Widmer rappelle que la plupart de ces points ont déjà été présentés à la commission, dans le cadre de l'audition de M. Dal Busco sur le contreprojet du DI au projet de loi de M. Martin.

M^{me} Theodas explique que l'action suivante concerne le stationnement dans les entreprises, avec la mise en œuvre de la stratégie de l'Etat en termes de plans de mobilité d'entreprises ; ladite stratégie avait été adoptée par le Conseil d'Etat en octobre 2020.

M^{me} Theodas évoque le label Ecomobile, lancé récemment, afin d'inciter les entreprises à avoir des comportements vertueux et mener différentes actions en faveur des transports collectifs ou de la mobilité douce parmi leurs collaborateurs.

La quatrième action concerne le stationnement pour les nouvelles formes de mobilité. Les nouvelles formes de mobilité, ce sont les voitures électriques, vélos à assistance électrique, vélos-cargos, trottinettes ou, de manière générale, tout ce qui peut être un peu différent et nécessite des conditions spécifiques de stationnement. L'OCT compte lancer un travail autour de ces nouvelles formes de mobilité, afin de lancer une étude complète, qui permettra de cerner les besoins et les façons de les traiter, avec un focus sur les vélos-cargos.

Le deuxième axe est, lui, centré sur la vie urbaine et l'espace public, en tant que ressource rare et convoitée. L'idée est de faire en sorte que le stationnement, qui occupe une partie de l'espace public, puisse être affecté dans les parkings en ouvrage, afin de libérer de l'espace.

M^{me} Theodas explique avoir regroupé les trois actions du deuxième axe sur la diapositive 20. Ces trois actions ont comme point commun les parkings en ouvrage. En effet, il est constaté que de nombreux parkings en ouvrage, privés ou publics, disposent de nombreuses places vacantes. Il s'agit donc d'utiliser au maximum ces parkings en ouvrage pour libérer l'espace public.

L'OCT travaille en ce moment avec la Gérance immobilière municipale, afin d'ouvrir ses parkings, à l'heure actuelle réservés aux habitants, au public.

M^{me} Theodas passe au dernier axe, qui tourne spécifiquement autour des usagers.

La première thématique est celle des macarons de stationnement, qui a déjà été amplement discutée.

L'action suivante concerne le stationnement pour les professionnels. A ce sujet, de nombreux projets sont en cours afin d'améliorer l'usage des places interdites au parage, dites cases de livraison. L'OCT prévoit de mettre fin à la tolérance actuelle de 20 minutes de stationnement pour les véhicules privés.

En d'autres termes, les véhicules privés garés sur des cases de livraison dans un autre but que du chargement ou déchargement seront amendables. Pour les véhicules professionnels, la tolérance actuelle, de 20 minutes, plus 20 minutes supplémentaires en cas de besoin, reste appliquée.

M^{me} Theodas précise qu'un groupe de travail est en cours afin de revoir le maillage des cases sur Genève, Carouge et Lancy, pour revoir le nombre, la configuration et la localisation de ces places ainsi que travailler sur la livraison et les vélos-cargos.

L'action suivante concerne l'offre des P+R. Il s'agit bien sûr de poursuivre les projets déjà en cours, mais il y a aussi un gros travail de coordination avec les acteurs français. En effet, le développement de P+R en France constitue un enjeu important pour Genève. L'OCT travaille aussi sur la revue des critères d'attribution des P+R genevois, notamment suite à la mise en service du Léman Express. En effet, sur les axes de ce dernier, côté français, il y a beaucoup d'usagers qui pourraient prendre le train très en amont, par exemple à Thonon, mais viennent quand même à Genève pour y utiliser les P+R. L'OCT va également réaffecter les P+R trop proches du centre-ville, comme les Mouilles ou Moillesulaz, en parkings habitants.

L'action suivante concerne le stationnement des vélos, et se greffe sur le cadre du plan d'actions sur la mobilité douce. Il est prévu de créer 2500 places vélos, notamment au centre-ville, sur le domaine public, et plus de 3000 dans les parkings en ouvrage. Il y a aussi un travail de stationnement sur fond privé à mener, notamment avec la révision du RPSFP, dans lequel les ratios consacrés aux vélos vont considérablement augmenter.

L'action 12 concerne le stationnement des deux-roues motorisés, pour lesquels l'offre a considérablement augmenté ces dernières années. L'idée va être de continuer à sensibiliser les usagers au respect des bons comportements du stationnement ainsi que de faire une veille sur l'offre. Il n'est cependant pas prévu à ce jour d'augmenter l'offre sur le domaine public.

La dernière action concerne les personnes à mobilité réduite. Il y a déjà un groupe qui travaille avec les associations du domaine dans le but de renforcer l'offre, d'améliorer l'accessibilité et de contrôler que les places puissent être utilisées au mieux pour les personnes concernées.

La dernière diapositive concerne le planning. Le plan d'actions du stationnement a été transmis au Conseil d'Etat, en vue d'une adoption par le Grand Conseil ; en parallèle, la consultation concernant le RPSFP a eu lieu entre juin et septembre.

Questions des député.e.s

Le président demande combien d'associations ont été consultées sur le RPSFP, et combien de réponses a reçues le DI.

M. Widmer répond qu'entre 60 et 80 associations ont été consultées, dont 14 ont répondu.

M. Favre ajoute que le CODEP avait aussi pu émettre des remarques en amont.

Un député PDC pointe que, parcourir 500 mètres en étant en bonne santé prend 5 minutes. Le député demande en conséquence à qui sont adressées les dispositions permettant aux promoteurs de ne pas construire de parkings s'il y a un parking en ouvrage dans un rayon de 500 mètres ; la question est notamment de savoir si les séniors ou les familles ont été intégrés dans la discussion. Pour une famille, il peut en effet être difficile d'effectuer 500 mètres avec des courses et des enfants de mauvaise humeur.

M. Widmer admet que se déplacer ainsi est plus difficile pour les personnes à mobilité réduite ou qui portent quelque chose. Il y a cependant des possibilités de dépose-minute à proximité des logements, permettant de déposer ses courses avant de garer sa voiture. M. Widmer précise que, dans le cas précité du projet sans place de stationnement, il s'agit d'une demande du promoteur, une fondation de droit public. Dans la majorité des cas, cependant, ces demandes ne concernent qu'une partie des places. Par exemple, un promoteur supposé construire 100 places n'a l'espace que pour 80 d'entre elles dans son sous-sol, et demande à pouvoir mettre les 20 restantes à disposition dans un autre parking à proximité. Dans les grands projets, comme les communaux d'Ambilly ou les Cherpines, la tendance est d'avoir des parkings centralisés afin d'augmenter la quantité de pleine terre à disposition. Dans ces cas, on se rend compte que le fait de devoir marcher un petit peu plus pour atteindre sa voiture peut inciter les gens à prendre un autre moyen de transport pour leurs déplacements. Il importe cependant que les développeurs de projets et gestionnaires de parkings attribuent les places en priorité aux personnes à besoins particuliers.

M. Dal Busco ajoute qu'il a été très surpris de l'évolution rapide des besoins affichés par les développeurs de projets en matière de besoins en places de parking. Il y a 10 ans, il n'y avait, que des gens particulièrement motivés et utopistes à vouloir réduire leurs parkings, tandis que tous les acteurs traditionnels en souhaitaient un grand nombre. Depuis, les promoteurs, y compris par exemple le secteur de la PPE, ont changé, et ne veulent plus avoir de places inoccupées. Ce n'est donc pas qu'un levier de politique de mobilité, mais aussi un constat d'offre et de demande, donc il s'ensuit que tout le monde,

aujourd'hui, demande à diminuer les exigences en matière de places de stationnement.

Le même député PDC comprend l'évolution, mais a peur que la vision qui est présentée vienne d'étudiants ou de trentenaires ; ladite vision est bonne pour un monde idéal, mais le monde réel n'est pas comme cela. Les associations pour les transports, dont le député PDC partage la vision de la mobilité douce, sont en effet gérées par des jeunes, dont la vision ne parle pas à des seniors ou des personnes à mobilité réduite. En outre, si tout le monde se retrouve dans un parking en ouvrage, alors tout le monde en sortira en même temps, ce qui est compliqué.

M. Favre pointe qu'en réalité, les gens ne sortent pas tous en même temps.

Le même député PDC doit parfois sortir du parking de l'Octroi, et note que la manœuvre est extrêmement compliquée, quelle que soit l'heure, même pour une voiture seule, en raison des feux et des trams.

M. Favre pointe que la thématique abordée est celle de la compensation pour encourager les parkings souterrains. Ladite compensation se faisait à une époque dans un rayon de 700 mètres ; 500 est plus réaliste. M. Favre rappelle que, 300 à 500 mètres, c'est aussi la distance dans laquelle on doit trouver un transport public. Par ailleurs, tous les seniors ne sont pas à mobilité réduite, et ceux qui le sont peuvent continuer à disposer de places dans leurs immeubles puisqu'il en reste. D'ailleurs, les seniors d'un certain âge abandonnent normalement leurs voitures pour les transports publics.

M. Widmer explique que la loi autorise un seul débouché par parcelle. En conséquence, si le parking de l'Octroi n'a qu'un seul débouché, ce serait aussi le cas si ledit parking était en surface, sans qu'il ne soit forcément plus facile de s'insérer dans le trafic. Par ailleurs, le problème du parking de l'Octroi est qu'il ne respecte pas les normes récentes, car il est en pente, alors que la dernière partie devrait être à plat, et que sa visibilité est mauvaise.

Le même député PDC demande quelle sera la politique du DI le soir, et notamment s'il y aura une tolérance pour l'utilisation des cases livraison, étant donné que les entreprises ne travaillent pas le soir.

M. Widmer répond que la seule tolérance concerne les porteurs du macaron pour personnes à mobilité réduite. En outre, dans certains cas, s'il y a des chantiers à proximité, le service du contrôle du stationnement accorde une certaine tolérance à condition que les véhicules ne gênent pas la circulation.

Un député MCG note que 2500 places supplémentaires sont prévues pour les vélos-cargos, qui dépassent de plus d'un mètre les places pour vélos standard ou deux-roues motorisés. Le commissaire demande donc quel sera le

traitement réservé à ces vélos particuliers. Le député demande en outre si la perte de gain due au remplacement de places voitures payantes par des places pour vélos gratuites a été calculée. En effet, les amendes d'ordre et les parcomètres représentent une rentrée d'argent importante pour l'Etat.

M. Dal Busco pointe que beaucoup de places ont été converties en stationnements vélos, mais aussi en stationnements deux-roues motorisés, qui ne sont pas monétarisés non plus. En réalité, le DI s'adapte à la demande sans se préoccuper des conséquences financières.

M. Favre remarque que les recettes des horodateurs sont récupérées par les communes et non par le canton.

Le même député MCG relève que les deux-roues motorisés ont été remplacés, sur les trottoirs, par les vélos-cargos, qui prennent encore plus de place.

M. Dal Busco admet que cela doit arriver, mais observe nettement moins de vélo-cargos sur les trottoirs qu'il n'y observait de deux-roues motorisés à l'époque de la tolérance pour ces derniers.

M. Widmer ajoute que les vélos-cargos peuvent être amendés s'ils ne laissent pas un couloir d'au moins un mètre et demi sur le trottoir.

Le même député MCG explique n'avoir jamais vu une amende sur un vélo avec des plaques ou un vélo-cargo, malgré leur forte présence ces temps.

M. Widmer rappelle que l'OCT gère tous les feux de Genève, et explique qu'il a fallu mettre des systèmes de protection pour pouvoir ouvrir certaines boîtes à feux devant lesquelles les vélos-cargos avaient tendance à se garer. La thématique dont parle le député MCG est donc réelle, et si, à certains endroits, les vélos-cargos s'accumulent, le service des contraventions peut les amender.

M. Widmer revient **sur la première question** de son préopinant, qui demandait ce qui se fait pour les vélos-cargos. M. Widmer explique que l'OCT est en discussion avec les associations du domaine, afin de tester des places de stationnement en épi sur les places voitures. Certains types de vélos-cargos peuvent se mettre sur des places vélos normales, d'autres non ; cela dépend beaucoup de leur configuration. La problématique est cependant la même que pour les places livraison, à savoir qu'il faut trouver où les placer, et qu'il est impossible de satisfaire tout le monde.

Une députée PLR remarque, quant au constat que les développeurs de projets ne veulent plus devoir construire autant de places, que personne ne vient contrôler après que les locataires n'ont pas de voiture. En conséquence, il y a moins de places, cela coûte moins cher à la régie, et les voitures se retrouvent dans l'espace public faute de places. A cause de ce manque des

régies, Plan-les-Ouates en est arrivée, par exemple aux Sciers, à mettre des parcomètres en extérieur, jour et nuit, week-end compris.

M. Dal Busco explique que le DI est conscient de cette problématique.

M. Widmer explique que le cas des Sciers est emblématique ; le dimensionnement des places de stationnement a été vu à la baisse à la demande des promoteurs, avant que ceux-ci se rendent compte une fois le projet fini qu'il y avait beaucoup plus de familles que prévu. **La même députée PLR** répond que les choses sont arrivées de cette manière à La Chapelle, pas aux Sciers. **M. Widmer** explique que c'est le cas aux Sciers aussi. A La Chapelle, le problème était la gratuité du stationnement en extérieur, qui a conduit certains habitants à ne pas prendre de place dans le parking de l'immeuble, car ils pouvaient se garer à l'extérieur. **M. Widmer** rappelle en outre que l'un des principes du RPSFP est que la demande de stationnement privée doit trouver une solution sur le domaine privé, et pas être reportée sur le domaine public, ce qui est exactement ce qu'il s'est passé aux Sciers. **La même députée PLR** relève que la raison en est que les régies n'avaient pas calculé le nombre de places de parking nécessaires en fonction des besoins qu'ils auraient. **M. Widmer** pointe que, d'après ce que l'OCT a entendu, les régies ont favorisé les ménages sans voiture.

La même députée PLR demande si l'on sait **combien de places ont été compensées**, et dans quels ouvrages celles-ci l'ont été.

M^{me} Theodas répond qu'il y a un suivi très précis, depuis 2013, dans le cadre du comité de suivi de la compensation, qui se réunit mensuellement, du nombre de places supprimées, du lieu de leur compensation, par type de places, ainsi que d'autres données liées.

La même députée PLR demande si la mémoire est gardée, dans chaque parking, de toutes les places compensées.

M^{me} Theodas répond que tout l'historique depuis 2013 est conservé.

La même députée PLR précise sa question, en ce qu'il s'agit d'être sûr que l'OCT ne va pas compenser en ouvrage des parkings enlevés de la rue, avant de supprimer les places de l'ouvrage trois ans plus tard, en ayant oublié qu'elles étaient là pour compenser en premier lieu.

M. Favre explique que l'OCT s'est aperçu, après avoir commencé à enlever les pendulaires des parkings et à proposer des offres à 150 francs par habitant, que certains parkings ont cherché à retrouver les revenus perdus. C'est le cas de celui de l'HEPIA, qui a réussi à remplir largement son parking avec les habitants, qui ont donc quitté la surface, mais l'ont fait tellement vite qu'il n'a pas été possible de compenser les places vides en surface avec des

places déjà remplies en ouvrage ; il a fallu le faire *ex post*. A part cet exemple cependant, la comptabilité est extrêmement précise.

La même députée PLR demande s'il est exact que, quand une place voiture est transformée en place moto, il n'y a pas de compensation.

M. Favre répond qu'effectivement, dans ce cas la place n'est pas supprimée, mais son affectation est changée ; il n'y a donc pas de compensation. Il explique que l'OCT s'est aperçu, après avoir commencé à enlever les pendulaires des parkings et à proposer des offres à 150 francs par habitant, que certains parkings ont cherché à retrouver les revenus perdus. C'est le cas de celui de l'HEPIA, qui a réussi à remplir largement son parking avec les habitants, qui ont donc quitté la surface, mais l'ont fait tellement vite qu'il n'a pas été possible de compenser les places vides en surface avec des places déjà remplies en ouvrage ; il faudra le faire *ex post*. A part cet exemple cependant, la comptabilité est extrêmement précise.

Une députée S rebondit sur les propos de la députée PLR, et explique avoir reçu des échos opposés, notamment de promoteurs privés, qui indiquaient avoir des problèmes à remplir leurs places de parking, et se retrouvaient même à sélectionner des locataires détenteurs de voitures pour s'assurer de remplir leurs places de stationnement. Il y a donc une discrimination envers les non-utilisateurs de voiture qui va évidemment à l'inverse du plan climat. Les coopératives, elles, peuvent avoir jusqu'à 40% de places inutilisées. **La même députée S** demande en conséquence si l'abaissement des ratios de stationnement obligatoire ne manque pas d'ambition, eu égard au fait que les plans localisés de quartiers sont prévus pour 10 à 15 ans et au fait que la politique de mobilité doit anticiper les besoins futurs.

M. Widmer explique qu'il est tout à fait possible qu'il y ait un décalage entre les plans localisés de quartier et les besoins réels au moment de la construction. L'office de l'urbanisme et l'office des autorisations de construire considèrent que, si les nouveaux règlements sont appliqués et que le redimensionnement est bien argumenté, le redimensionnement est faisable sans revoir l'entier du plan localisé de quartier. Le parking de la gare de Chêne-Bourg, par exemple, était prévu au moment du plan localisé de quartier à 870 places, pour finir à 505 au stade de l'autorisation de construire.

La même députée S demande en outre s'il n'est pas temps de sortir de la logique du nombre de places de stationnement obligatoire, car le manque de places pourrait inciter les ménages à renoncer à la voiture.

La même députée S trouve enfin intéressant, en page 21 du rapport, que les villes de Suisse alémanique aient presque toutes des proportions de ménages sans voitures nettement supérieures à celle de Genève. La députée

demande si les cantons en question disposent aussi de règlements obligeant les constructeurs d'immeubles à prévoir des places de stationnement.

M. Widmer répond que Bâle a effectivement un règlement qui n'oblige pas à prévoir des places de stationnement. Il y a cependant beaucoup de cantons suisses qui prennent le règlement genevois en exemple, car celui-ci simplifie fortement la discussion entre les architectes et les promoteurs. En effet, ces derniers savent directement de quoi ils parlent et comment ils peuvent décliner le projet, alors que, dans d'autres cantons, la discussion est sans fin. De surcroît, le règlement laisse une grande marge de manœuvre ; certains architectes ou certaines communes voudront construire beaucoup de places de stationnement une fois, et presque aucune une autre fois, tout cela dépend des différentes réalités des projets.

M. Dal Busco n'a pas entendu parler de la discrimination décrite par la députée S, mais répète que les promoteurs de toute catégorie demandent à pouvoir diminuer les places. Concernant la question de l'ambition, le magistrat estime que ce qui est fait est assez équilibré et volontariste, au vu des retours, mais le DI se garde une marge de manœuvre.

La même députée S demande si l'outil est adapté, étant donné qu'il y a des ratios qui s'appliquent, en fonction de la zone, à tous les ouvrages, quelles que soient les réalités de ceux-ci.

M. Widmer prend l'exemple de Belle-Terre, dont le promoteur a récemment dit avoir 46% de disponibilité et auquel la députée S se réfère peut-être ; d'après les éléments que celui-ci a transmis à l'OCT, c'est faux, et il y a bien moins de places à disposition. En fait, environ 30% des places sont prévues pour la deuxième étape et la troisième étape de développement ; comme le parking a dû être construit en sous-sol, il n'est pas possible de l'adapter par la suite. Il existe cependant des parkings en bâtiment, qui ressemblent à des bâtiments standard, sans que l'on devine qu'il s'agit de parkings, et qui permettent d'ajouter ou enlever des étages en fonction des besoins ; c'est ce qui avait été prévu pour le parking de Sous-Moulin, qui est passé de 450 à 900 places lorsque c'est devenu pertinent.

Un député Ve remercie le DI de venir présenter le plan d'actions, et demande si la présentation porte sur le plan d'actions, ou si elle inclut aussi les modifications qui seront apportées au RPFSP.

M. Dal Busco clarifie que la présentation porte sur le plan d'actions, mais explique être tout à fait prêt à venir présenter le RPFSP.

Le même député Ve trouve intéressant d'avoir l'occasion de parler de stationnement de façon globale, alors que les commissaires se retrouvent souvent à examiner l'un ou l'autre élément séparément du reste. Le député

demande si le DI dispose d'une étude qui parlerait de la possession et des usages de la voiture, en fonction des secteurs géographiques et de la catégorie d'âge. En effet, il semble au député Ve qu'au centre-ville, où tout est proche, la circulation est difficile et les parkings souterrains rares, beaucoup de gens se passent de voiture, tandis qu'en moyenne couronne, les comportements sont similaires, même si de nombreux parkings souterrains sont vides, et qu'en campagne, il est normal d'utiliser sa voiture au quotidien. Le député Ve estime qu'une fois ce constat fait, tout le monde devrait être rassuré, car les propositions du DI ne vont pas dans le sens d'une restriction des conditions de stationnement en campagne.

M. Widmer explique qu'il existe de nombreuses études sur le sujet, et propose de présenter les différents taux de motorisation et pratiques de mobilité selon les différents périmètres à Genève. M. Widmer ajoute qu'il y a effectivement des différences entre le centre-ville, la moyenne couronne et la périphérie, mais que les principaux facteurs discriminants en termes de possession de voitures sont le nombre de personnes dans le ménage et le revenu du ménage. En effet, plus le revenu des ménages augmente, plus le taux de motorisation augmente, tandis qu'en passant d'une à deux personnes dans le ménage, le taux de ménages sans voiture baisse drastiquement, et se retrouve à 10% si l'on passe à 3 ou 4 personnes dans le ménage. Le DI pourra présenter cela à la commission.

M. Favre explique que le DI ne veut pas que le domaine public soit envahi ; il y a des exemples à Zurich de coopératives exemplaires sans parkings, dont tous les habitants ont leurs voitures à côté. L'objectif n'est en outre pas d'ostraciser les ménages détenteurs de voiture, mais que ceux-ci les utilisent moins, et que pour ceux-ci les utilisant moins, il devienne plus intéressant de les mettre dans des parkings souterrains. Sinon, il faudrait passer à des systèmes de limitation des immatriculations, comme à Singapour, mais ce n'est vraiment pas la volonté.

Un autre député Ve demande, pour le cas d'un promoteur qui demanderait à réaliser son bâtiment sans parking ou avec un taux de parking très bas, s'il existe à Genève, comme à Copenhague, des baux conditionnés au fait de ne pas posséder de voiture.

M. Widmer répond par l'affirmative. Des engagements en ce sens représentent l'une des possibilités d'obtenir une dérogation ; certaines coopératives ont des ambitions extrêmement fortes en matière de mobilité de leurs coopérateurs. Dans ces cas, il leur est demandé quels sont leurs statuts, pour essayer de trier en fonction. Un autre constat est que certaines coopératives demandent que l'octroi de macarons habitants à leurs coopérateurs soient interdits. En effet, souvent, ceux-ci n'ont pas de voiture au

moment d'arriver dans la coopérative, mais en acquièrent une ultérieurement, qu'ils garent avec un macaron. Dans certains projets, comme à Lancy ou Palette, il est indiqué dans l'autorisation de construire que ces adresses n'auront pas accès aux macarons de stationnement. C'est de nouveau la logique de ne pas reporter sur le domaine public les besoins de stationnement privés.

Le même député Ve explique que les plans de mobilité d'entreprise lui font penser au bilan énergétique des bâtiments. En effet, des bilans énergétiques ont été offerts aux propriétaires ces dernières années, avec des conseils donnés, pour remarquer ensuite l'absence de mise en œuvre par des travaux d'assainissement. Le député se demande donc ce qui est prévu pour que les plans de mobilité d'entreprise mènent à une mise en œuvre effective.

M. Dal Busco explique que ce qui est original dans la démarche, c'est que la mise en place des plans de mobilité d'entreprise peut être labellisée. Le label est demandé par les entreprises, de manière proactive, et il faut pour qu'il soit accordé des mesures précises, avec des résultats concrets. Le conseiller d'Etat trouve intéressant que cette démarche soit encouragée par les faïtières, qui souhaitent valoriser l'engagement des entreprises dans ce domaine.

M. Favre précise que l'entreprise doit en premier lieu réaliser un diagnostic, ce qui est déjà une première phase, qui peut déjà sensibiliser. Ensuite, il faut une mesure pour le stationnement, une mesure pour la mobilité douce, une mesure pour les transports publics, et, optionnellement, une mesure organisationnelle et une mesure pour le covoiturage. Tout cela est couplé à un formulaire d'auto-évaluation, avec des questions assez précises. Le but n'était pas de faire une usine à gaz, mais il y a ces éléments, auxquels il faut joindre le plan de mobilité. Dans les entreprises entrées dans la démarche, certaines sont exemplaires, ce qui va créer de l'émulation, et de toute façon entrer dans la démarche va forcément déboucher sur des solutions vertueuses. En revanche, la démarche peut être compliquée à mettre en place : c'est bien de traiter les flux de pendulaires, mais il faut se poser la question de savoir comment travailler avec ses collaborateurs. Souvent, les entreprises, et même l'Etat, utilisent des voitures privées pour les déplacements professionnels, ce qui supprime toutes les incitations des travailleurs à ne pas venir en voiture au travail.

M. Dal Busco rappelle que la démarche en cours de mise en place résulte directement d'une motion déposée au Grand Conseil qui demandait que le Conseil d'Etat envisage la taxation des places de stationnement mises à disposition des employés des entreprises. Le Conseil d'Etat avait répondu, dans son rapport, qu'il est dans une logique de carotte plus que de bâton, et qu'il privilégie les démarches du type d'Ecomobile. L'exécutif avait cependant

indiqué dans son rapport que, si la démarche n'est pas couronnée de succès, il pourrait revenir à la charge avec une disposition plus incisive. Un élément objectif de la réponse était qu'un texte de loi tessinois, qui voulait juguler le trafic pendulaire, avait été contesté par la voie du recours. Comme le texte prévoyait de taxer les propriétaires des biens-fonds sur lesquels se trouvent les places de stationnement, ceux-ci avaient contesté ledit texte au Tribunal fédéral. Ce dernier a rendu un arrêt récent, qui va permettre à la loi d'entrer en vigueur, et d'être appliquée dès 2025. En conclusion, il existe maintenant une base légale permettant d'aller plus loin, mais M. Dal Busco espère ne pas avoir à en arriver à ce type de solution, et préfère compter sur le civisme des entreprises.

Le même député Ve demande, puisque le plan de mobilité pour les entreprises et institutions existe, si c'est après l'avoir étudié que le DI a exclu d'en faire un pour les régies.

M. Dal Busco explique que le plan, même s'il est obligatoire, n'existe pas forcément encore ; certaines communes par exemple n'en ont pas encore.

M. Favre ajoute que le stationnement est un outil majeur. Pour cette raison, il faut absolument agir sur les 100 000 places à destination des collaborateurs des entreprises. L'Etat a agi dans ses parkings, encourage les communes et de nombreux parkings à faire de même, et travaille maintenant sur la sensibilisation. Quant au RPSFP, M. Favre rappelle que l'objectif est de juguler l'utilisation de la voiture, et non d'empêcher les gens de posséder un véhicule ; ce n'est pas cet outil seul qui permettra d'atteindre les objectifs, par exemple en diminuant les ratios de 40%. Le DI a d'autres outils, comme la loi de la compensation, qui a été assouplie, ou les exceptions à la LMCE, qui permettent de réduire l'incitation à utiliser sa voiture.

Un député PLR note que, à l'IMAD, les employés perdent du temps pour trouver à se garer, ce qui peut retarder la prise en charge des patients, et occasionner des frais supplémentaires. Le député demande ce qui est prévu pour ce genre de régimes.

M^{me} Theodas explique que cette question revient régulièrement, avec notamment les macarons pour le personnel qui travaille dans des établissements spécifiques. La question est délicate, car le personnel qui va travailler dans ces établissements peut être associé à un plombier, qui fait son travail, sans forcément pouvoir bénéficier de facilités de stationnement sur domaine public.

M. Widmer ajoute que l'IMAD a un plan de mobilité développé et exemplaire. En pratique, les employés, pour aller chez tel ou tel bénéficiaire des prestations de l'IMAD, pourront aller à vélo, à vélo-cargo ou en transports

publics, réservant la voiture à certains types de collaborateurs et d'interventions. L'approche est de décentraliser l'IMAD pour généraliser les déplacements à pied. Les employés se voient en milieu urbain, par équipe de deux, avec leurs sacs.

Le même député PLR se souvient avoir entendu la directrice de l'IMAD se plaindre de pertes de temps dues au manque de places, et il demande si cette façon de faire ne pose pas des problèmes. Le député précise retirer sa question si tout est rentré dans l'ordre.

M. Widmer ne sait pas si tout est rentré dans l'ordre, et explique que, si c'est pour des opérations qui nécessitent du matériel lourd, l'IMAD peut utiliser les places de livraison. Cependant, dans certains périmètres, il n'y a pas forcément de places à disposition réservées à ce type de véhicules, mais l'OCT n'a pas spécialement entendu de récriminations à ce sujet. En tout cas, l'IMAD a une approche très innovante, de réflexions sur l'entier de leurs déplacements, ce qui est tout à fait louable.

M. Favre explique que l'IMAD a fait ce que d'autres n'arrivent pas à faire, en repensant l'ensemble de leurs activités, en lien avec une approche durable de la mobilité, et au service de leurs prestations. La directrice pourrait d'ailleurs venir en parler à la commission ; l'OCT entretient de très bons contacts avec elle.

Le même député PLR pointe qu'à la campagne les gens ont normalement besoin d'une voire deux voitures. Sur la commune du député, sous un petit immeuble, le député PLR a remarqué un garage avec un ascenseur pour la voiture, à la place d'une rampe. Le commissaire ne voit pas bien l'utilité de ce type de démarches, car il faut de toute manière creuser en profondeur, et que c'est une solution qui nécessite de l'électricité. Le député demande si ce type de solution est la direction vers laquelle on se dirige.

M. Dal Busco explique que cela dépend des contraintes locales ; s'il y a matériellement une impossibilité de réaliser une rampe à un endroit, ce genre d'ouvrage peut être mis en œuvre.

M. Widmer explique que ce genre de projet se voit plutôt dans des communes aisées, par exemple quand des contraintes de pleine terre poussent les promoteurs à réaliser ce genre de choses. L'OCT est relativement réticent, quand cela commence à dépasser un certain nombre de véhicules dans le même souterrain, car c'est une solution bien plus lente qu'une sortie par une rampe. De surcroît, la consommation électrique est problématique, avec la question de ce qu'il se passe si cela ne marche plus.

Le même député PLR note que c'est aussi le cas des portes automatiques.

M. Widmer l'admet. Il ajoute que, si quelques projets existent, il n'y a pas de généralisation. L'OCT a d'ailleurs récemment refusé un dispositif semblable dans un projet de restaurant et espace de soin, car les usagers de ce type d'endroit ne sont pas forcément habitués à ces ascenseurs ; ces derniers sont bien plus compliqués qu'une simple rampe, et s'adressent plutôt à des usagers très réguliers, donc des habitants du bâtiment.

Le même député PLR demande à clarifier que ce n'est pas cela que l'on se dirige.

M. Widmer répond qu'il faudrait voir l'économie que cela représente entre la rampe et l'ascenseur, car ces derniers sont certainement extrêmement chers.

Le même député PLR a été très étonné par la proposition de pouvoir construire sans aucun garage, car il y a des places en ouvrage dans un rayon de 500 mètres. En effet, pour une villa ou un appartement, le garage ne sert pas qu'à la voiture, mais aussi à entreposer une série de choses qui n'y sont pas liées. Le député n'achèterait jamais un appartement sans garage, car il estime que celui-ci serait invendable, et pense que la proposition précitée peut bloquer tout le système d'achat et vente.

M. Dal Busco note que cela dépend des endroits.

M. Favre pointe la pénurie de logements à Genève. En outre, quand l'OCT a commencé à mettre en place des règlements interdisant la sous-location à des pendulaires de places intégrées aux baux, des cas cocasses se sont révélés : des personnes qui avaient un garage rempli de pneus ou d'un train électrique, et qui parquaient leur voiture sur une place macaron. Pour ce type de cas, il y a eu une certaine tolérance.

M. Widmer précise que construire moins de places dans un projet pour prendre des places à disposition dans les environs est une possibilité laissée aux promoteurs, mais en aucun cas une obligation.

M. Favre estime que ce règlement présente un bon équilibre entre la liberté économique, qui reste acquise, mais avec un certain nombre de garde-fous et leviers, et une tentative de permettre aux bonnes volontés de faire des efforts.

Le président revient aux nouveaux modes de transport, et plus particulièrement aux trottinettes. La question est de savoir s'il existe des projets concrets, par exemple en partenariat avec le DIP, pour construire des parkings à trottinettes devant les cycles et collèges.

M. Widmer répond qu'il n'y a pas encore ce type de réflexions. L'OCT aimerait déjà pouvoir équiper les différents établissements secondaires de racks à vélos abrités, pour les élèves comme pour les enseignants. Il faudra voir ce qui existe spécifiquement pour les trottinettes ; si cela ressemble à des

parkings à vélos, alors cela devrait être envisageable. L'OCT reste en tout cas à l'écoute de toutes nouvelles solutions qui se développeraient.

Le président croit qu'il y a déjà des racks à trottinettes en bois à Genève, devant certains cycles. La question était de savoir si quelque chose de plus concret et officiel est prévu ; c'est important, car de nombreux enfants utilisent déjà les trottinettes pour aller à l'école.

Le président remercie le magistrat et les collaborateurs de l'OCT pour leur présentation ainsi que pour le plan d'actions en lui-même, qui est parfois ambitieux et tourné sur des objectifs d'avenir. Le stationnement est en effet l'un des axes les plus importants pour réguler le trafic motorisé, et l'on sait qu'il y a un plan climat cantonal avec pour objectif de diminuer de 40% d'ici à 2030 les trajets en véhicule individuel motorisé. Le président demande si le plan d'actions est suffisant pour atteindre les objectifs très ambitieux prévus pour 2030.

M. Dal Busco rejoint le président sur le caractère extrêmement ambitieux, voire irréaliste, des objectifs du plan climat cantonal. Le DI essaie de faire son maximum pour se donner les chances d'y arriver, malgré les innombrables difficultés.

M. Favre ajoute que le stationnement est un outil majeur. Pour cette raison, il faut absolument agir et combattre les 100 000 places à destination des collaborateurs des entreprises. L'Etat a agi dans ses parkings, encourage les communes et de nombreux parkings à faire de même, et travaille maintenant sur la sensibilisation. Cela devrait marcher, car les entreprises ont compris qu'elles se tiraient une balle dans le pied en encourageant les pendulaires. Quant au RPSFP, M. Favre rappelle que l'objectif est de juguler l'utilisation de la voiture, et non d'empêcher les gens de posséder un véhicule ; ce n'est pas cet outil seul qui permettra d'atteindre les objectifs, par exemple en diminuant les ratios de 40%. Le DI a d'autres outils, comme la loi de la compensation, qui a été assouplie, ou les exceptions à la LMCE, qui permettent de réduire l'incitation à utiliser sa voiture.

Le président rappelle qu'il a été dit, lors de la dernière audition du DI, que l'OCT n'avait pas encore utilisé les nouvelles possibilités d'assouplissement, et demande pourquoi, s'il faut être volontariste. Le président précise que ce n'est pas un reproche de sa part, car il sait bien à quoi sont confrontés politiquement ses interlocuteurs.

M. Favre explique que la LMCE assouplit la dérogation, mais ne constitue qu'une partie du principe ; ce qui a été assoupli, c'est la manière de calculer dans les parkings existants. Par ailleurs, un important travail communal de réflexion est mené ; la Ville de Genève, par exemple, a enfin une vision globale

sur l'ensemble de son territoire, et souhaiterait supprimer plusieurs milliers de places pour son aménagement. Les projets prennent du temps, à moins de supprimer les places juste pour le principe de les supprimer, mais personne ne souhaite cela.

Le président pointe le fait que l'un des assouplissements a été l'autorisation de supprimer des places pour des aménagements qui amènent de la fluidité ou de la sécurité, là où il fallait auparavant que lesdits aménagements amènent, cumulativement, de la fluidité et de la sécurité. Le président voit un certain nombre d'aménagements qui amènent de la sécurité, qui pourraient permettre dès lors de ne pas compenser les places supprimées, et il pense qu'il faut utiliser cet outil.

M. Widmer explique que l'assouplissement du calcul des possibilités de compensation a pour résultat le fait qu'il y a de la place pour compenser dans les parkings. Dès lors, avant de déroger à l'obligation de compenser, il faut en arriver au point où il n'est plus possible de compenser dans les parkings.

Un député PLR relève le chiffre de 10 000 places dévolues aux collaborateurs des entreprises, et demande combien de places de parking sont dévolues aux collaborateurs de l'Etat.

M. Dal Busco explique qu'il y en avait 8000, mais qu'elles ont toutes été supprimées, à part quelques exceptions, comme les voltigeurs du DIP ou le personnel pénitentiaire qui doit travailler en dehors des horaires des transports publics. En dehors de ces exceptions, toutes les places louées qui étaient dans le giron de l'Etat, qu'il s'agisse de l'office cantonal des bâtiments ou de la Fondation des parkings, ont été résiliées.

Le même député PLR demande s'il serait possible d'imaginer un règlement qui interdit à ceux qui travaillent à l'Etat d'utiliser leur voiture pour aller au travail.

Le président rappelle que la commission a déjà discuté d'un projet de loi en ce sens, et propose de ne pas refaire le débat, mais plutôt de passer au point suivant.

Discussion du mardi 6 décembre 2022

Le président indique que le RD avait été présenté en octobre 2022, l'idée était donc d'avancer sur les travaux de la commission par rapport à ce RD.

M. Fournier souhaite relever que le département a été auditionné il y a déjà quelque temps. En règle générale, le Grand Conseil a trois mois pour traiter ces plans d'actions, raison pour laquelle il a été demandé que ce point soit remis à l'ordre du jour.

Une députée S remercie le département pour la présentation qu'il avait faite sur ce plan d'actions. Elle serait favorable à le voter rapidement ce soir ou lors d'une prochaine séance, si la résolution qui sauf erreur doit être adoptée pour formaliser l'adoption du rapport doit encore être présentée.

M. Favre indique que le département renonce à mettre une résolution type dans ses rapports, car l'expérience montre que la résolution peut varier en fonction des demandes et expériences. La résolution est en principe rédigée dans le cadre de cette séance. Cependant, si la commission souhaite avoir un modèle de résolution standard, avec amendement ou non, le département peut le faire.

Le président remercie le département. Il précise que la commission ne peut amender un RD mais, dans la résolution, il est possible d'indiquer des remarques ou des modifications. Il propose à la commission de se plonger là-dedans et dès que possible de remettre le RD 1474 à l'ordre du jour. Si les députés ont des remarques ou des modifications, ils doivent les envoyer au président. Enfin, il souhaite volontiers que le département envoie un modèle à la commission basé sur un autre RD.

Discussion sur le projet de résolution du mardi 20 décembre 2022

Le président remercie le département qui a fourni à la commission une version d'un projet de résolution. Il indique que la version qui vient d'être distribuée aux députés précise « avec les remarques suivantes ». Il rappelle qu'il avait demandé à la commission de lui faire parvenir par avance et par écrit des remarques et, puisqu'il n'a rien reçu, il suppose que les commissaires n'en ont pas. Si c'est le cas, ils pourront utiliser une version sans remarques.

Un député PLR se demande si le deuxième tiret du projet de résolution est nécessaire, celui qui indique :

- *l'importance de promouvoir une politique de stationnement en adéquation avec les objectifs du plan climat cantonal et visant notamment à améliorer le stationnement des habitantes et habitants et maîtriser le stationnement des pendulaires ;*

M. Fournier indique que le département s'est basé sur une précédente résolution adoptée dans le cadre de la mobilité sur laquelle une assise plus politique faisait le lien avec la thématique apportée par le plan d'actions. C'est pourquoi ils l'ont rajoutée, mais elle n'est pas indispensable.

Le même député PLR souhaite que cette assise soit retirée, car il ne voit pas l'importance d'indiquer également la volonté politique.

Une députée S est favorable à adopter ce projet de résolution. Si le PLR souhaite retirer le deuxième tiret, dans la mesure où l'essentiel est d'approuver ce plan d'actions, le PS prendra donc acte de ce plan d'actions à travers ce RD et cette résolution.

Une députée Ve trouve dommage d'enlever l'assise qui fait un lien avec la politique de mobilité du département, puisque, comme indiqué par le département, celle-ci a déjà été mentionnée dans une précédente résolution et dans divers rapports. Elle fait partie de la stratégie cantonale du stationnement et est liée à l'objectif climatique. Si le PLR souhaite formellement la retirer, les Vertes et les Verts ne s'y opposeront pas, bien qu'ils trouvent cela dommage.

Un député MCG indique que le MCG s'oppose à cette proposition, car il y a un acharnement continu sans discernement aucun. Selon les chiffres officiels de la Ville de Genève, le trafic privé mobilisé oscille entre 14 et 16%, mais les 80% concernent surtout les bâtiments. Il pense qu'il serait important de s'intéresser tout d'abord aux causes majeures. De plus, le MCG était opposé aux parkings payants des deux-roues motorisés, car aucune compensation n'a été faite nulle part. Il considère ce rapport comme antisocial et anti-respectueux du bien vivre ensemble. Il trouve également que le rapport va trop loin dans l'importance des objectifs climatiques, car la pollution qui vient de la vallée de l'Arve, un des sites les plus pollués de France, traverse allègrement nos frontières ainsi que les 90 000 véhicules par jour qui passent sans aucun problème. Le MCG refusera donc ce projet de résolution.

Un député UDC précise que l'UDC refusera aussi ce plan d'actions. De plus, il regrette le manque d'effort fait en faveur des entreprises. Leurs possibilités de stationnement ne sont pas améliorées ; au contraire, des places jaunes sont retirées. Aussi, l'UDC soutiendra la proposition du PLR de supprimer la deuxième invite du projet de résolution.

Un député PDC indique que le PDC prend acte de cette résolution ainsi que de l'amendement PLR. Il indique ne pas être contre le plan de climat cantonal, mais il ne comprend pas pourquoi avoir accordé plus d'importance aux habitants qu'aux personnes à mobilité réduite dans cette invite. Il indique que le plan d'actions a été hiérarchisé avec le prétexte culpabilisant du climat cantonal. Dans ce cas, il préfère supprimer la deuxième invite.

Une députée Ve demande si une unanimité de la commission est nécessaire.

Le président pense qu'il faut une majorité pour que la résolution soit adoptée. Cependant, il indique qu'il fera passer un exemplaire du projet de

résolution sur lequel les députés doivent biffer leurs noms, s'ils ne souhaitent pas signer la résolution.

Un autre député PLR indique qu'il votera contre ce projet de résolution pour les mêmes raisons évoquées par les représentants MCG et UDC. Il regrette la réduction drastique des places de stationnement publiques des communes. Il ressent une volonté de rendre impossible l'accès à la ville avec les transports privés individuels. Il ne partage pas cette politique, raison pour laquelle il souhaite voter contre cette proposition de résolution.

Vote

Le président met aux voix la suppression du deuxième considérant du projet de résolution :

Oui : 9 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)

Non : 2 (2 Ve)

Abstentions : 3 (3 S)

La suppression du deuxième considérant est approuvée.

Le président met aux voix le projet de résolution sans le deuxième considérant :

Oui : 7 (2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : 6 (2 MCG, 1 UDC, 3 PLR)

Abstentions : 1 (1 PLR)

Le projet de résolution est approuvé.

Le président met aux voix la prise d'acte du RD 1474 :

Oui : 7 (2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : 6 (2 MCG, 1 UDC, 3 PLR)

Abstentions : 1 (1 PLR)

Il est pris acte du RD 1474.

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission des transports vous recommande d'accepter le rapport divers 1474 au travers de la résolution qui lui est annexée.

Annexe : Présentation PowerPoint du DI

PLAN D' ACTIONS DU STATIONNEMENT 2020-2025

COMMISSION DES TRANSPORTS 4 OCTOBRE 2022



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

06/10/2022 - Page 1

SOMMAIRE

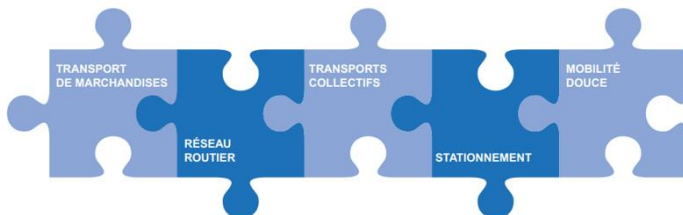
1. POLITIQUE DU STATIONNEMENT
2. ÉLABORATION DU PLAN D' ACTIONS 2020-2025
3. AXES THÉMATIQUES ET ACTIONS ASSOCIÉES
4. PLANNING ET COORDINATION

1. POLITIQUE DU STATIONNEMENT

> POURQUOI UN NOUVEAU PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT ?

Politique du stationnement

Elle constitue un des piliers de la politique de mobilité du Canton (établie en coordination avec les politiques des TIM, TC, MD et transports de marchandises).



06/10/2022 - Page 3

1. POLITIQUE DU STATIONNEMENT

> POURQUOI UN NOUVEAU PLAN D'ACTIONS DU STATIONNEMENT ?

Qu'est ce qu'un plan d'actions ?

- Prévus par la loi.
- Document qui définit les actions et objectifs que le Canton et les partenaires doivent mettre en place de manière pluriannuelle (4 ans ou plus).

Plan d'actions du stationnement

- Plan directeur du stationnement 2012.
- Plan d'actions du stationnement 2013-2019.
- Actualisation nécessaire au vu des enjeux et objectifs qui ont évolués (climat...).

06/10/2022 - Page 4

2. ÉLABORATION DU PLAN D'ACTIONS 2020-2025

- Élaboré en concertation avec les partenaires concernés
- S'inscrit dans le cadre du plan climat cantonal renforcé adopté par le Conseil d'Etat en juin 2021 qui prévoit une forte réduction des déplacements en transport individuel motorisé
- 3 axes thématiques comprenant 13 actions (dont 2 actions phares)



5

13 ACTIONS DONT 2 ACTIONS PHARE

- Action 1** Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP)
- Action 2** Agir sur la tarification tous modes et toutes offres
- Action 3** Agir sur le stationnement dans les entreprises
- Action 4** Accompagner les nouvelles formes de mobilité
- Action 5** S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale
- Action 6** Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains
- Action 7** Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public
- Action 8** Agir sur l'offre des macarons de stationnement
- Action 9** Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels
- Action 10** Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine
- Action 11** Agir sur le stationnement vélos
- Action 12** Agir sur le stationnement deux-roues motorisés
- Action 13** Agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite

EXEMPLE D'UNE FICHE D'ACTION

A&E – Usagers

ACTION 10

Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine

CIBLES DE L'ACTION



MOYENS CONCERNÉS



PORTEURS DE L'ACTION

SCIT
Fondation des Parkings

ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes
CFF
Autorités vaudoises et françaises

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Conseillers d'espaces d'air de Genève - Fondation des Parkings
- Recueil de plans zonés SCIT-Fondation des Parkings
- Plan zonal cantonal zoné 2020

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- Action 4
- Action 6
- Action 11

ANNEXE À CONSULTER

- Annexe 4
Carte des P+R du Canton de Genève

OBJECTIF DE L'ACTION

- Inciter au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs ou le vélo.
- Maîtriser le stationnement péninsulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs-reaux P+R à une échelle régionale et transfrontalière.
- Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs.
- Assurer une certaine flexibilité des usages, lorsque c'est possible, afin de reconverter les P+R en stationnement habitants.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Avec l'augmentation prévue de la capacité des P+R (environ + 100% à l'horizon 2027 sur le Grand Genève), cette action permet de favoriser la multimodalité et réduire les prestations kilométriques effectuées en transport individuel motorisé. L'action répond ainsi à des mesures du plan zonal cantonal 2020 qui visent à renforcer le transfert modal grâce à l'augmentation du nombre de places P+R (pour limiter l'embouteillage des véhicules en ville) et favoriser le stationnement des véhicules vers ces P+R (pour éviter de la circulation inutile au centre de l'agglomération).

L'usage d'un P+R varie avec le temps et l'évolution du tissu urbain : en effet cet objet a du sens en périphérie urbaine, pour permettre aux automobilistes de terminer leur trajet en transports publics ou en vélo. La désignation de certains secteurs du Canton rend la localisation d'anciens P+R obsolète nécessitant d'adapter ces derniers à cette évolution urbaine.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Préciser le démantèlement de l'offre P+R, en coordination avec les autorités vaudoises et françaises.
- Faire connaître l'offre.
- Revoir les critères d'allocation des places suite à la mise en service du Léman Express (LEX).
- Vautour les P+R sous-utilisés en les convertissant à d'autres usages (accès aux détenteurs de macarons...).
- Réaliser les P+R trop proches du centre-ville ou n'étant plus d'intérêt suite à la mise en service du LEX (P+R les Moulins, P+R Mollatville etc.) ou d'autres infrastructures de transport structurantes.
- Développer une offre de P+R journaliers, pour des usages professionnels ponctuels ou irréguliers.
- Développer des services dans les P+R (par exemple : consignes, espaces de co-working, conciergerie, hubs de services partagés pour le dernier kilomètre).
- Tester le fonctionnement d'un P+R inversé : un habitant du centre-ville qui utilise rarement sa voiture journalier la laisse gratuitement dans un P+R peu utilisé.
- Harmoniser le fonctionnement des P+R du canton avec les P+R des CFF. Réfléchir avec la Fondation des Parkings sur la possibilité qu'elle reprenne des quotas de places P+R dans ses P+R-hubs.
- Prévoir une offre de P+R adaptée sur certaines gares du LEX.

EXEMPLE À OBSERVER

- P+R Mollatville : en service depuis avril 1993, cet ouvrage de 380 places a été implanté à l'époque en bout de ligne du tram 12. Depuis, l'urbanisation du secteur, le déploiement de nouvelles lignes structurantes de transport public (BONIS sur route Blecherie/Malagnou, prolongement du tram à Annonassas en service depuis décembre 2019) et le déploiement d'autres offres P+R à proximité (P+R Sous-Moulin de 500 places) ont rendu cette localisation en partie obsolète. La Fondation des Parkings a donc ouvert cet ouvrage au stationnement habitants et visiteurs, sur la base d'une tarification attractive.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Moyen terme, long terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Canton de Genève
- Agglomération Grand Genève

CHIFFRES CLÉS

- 22 P+R
- 3416 places P+R (fin 2021)

38

39

AXES THÉMATIQUES ET ACTIONS

3. AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

Deux actions phares

- Pour limiter l'usage de la voiture individuelle tout en valorisant l'espace public à d'autres fins que le stationnement, agir autant sur :
 - **l'offre de stationnement privée** via l'adaptation du règlement relatif au stationnement sur fonds privés (RPSFP) avec une baisse des ratios.
 - **l'offre de stationnement publique** en travaillant sur la tarification des macarons et des horodateurs avec la volonté de reporter le stationnement sur voirie dans les ouvrages.

Action 1 : RPSFP

Action 2 : tarification

Action 3 : stationnement dans les entreprises

Action 4 : nouvelles formes de mobilité

06/10/2022 - Page 9

AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

ACTION 1

Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP)

OBJECTIF DE L'ACTION

- Utiliser le stationnement comme levier pour agir sur les pratiques de mobilité pour répondre aux enjeux du plan climat cantonal, en différenciant les besoins de stationnement liés aux logements et ceux liés aux activités
- Réduire l'emprise des espaces de stationnement.

06/10/2022 - Page 10

RPSFP - PRINCIPALES MODIFICATIONS

- Réduction linéaire des **ratios voitures / 2rm** pour toutes les zones
- Réduction plus forte pour les **activités (-30%)** que pour les **logements (-20%)**
- Modification du **périmètre** de certaines zones
- Augmentation des **places vélos** exigées dans toutes les zones
 - pour les logements : min. 3 places/100m² (au lieu de 1.5 pl /100m²)
 - pour les activités : 1-2 places/100m² (au lieu de 0.5 pl / 100m²)
 - dont : 30% des places pour les visiteurs
 - 10-20% de places pour vélos spéciaux
 - 30 % de places avec raccordement électrique

Cette augmentation forte du nombre de places à réaliser va représenter un défi pour les constructeurs, notamment pour trouver des solutions innovantes, par exemple des vélostations dans les quartiers. Même s'il est toujours souhaité l'application des recommandations de l'OFROU en matière de proximité des places vélos, il est à présent admis qu'une partie de l'offre pourra se réaliser sur l'espace public proche.

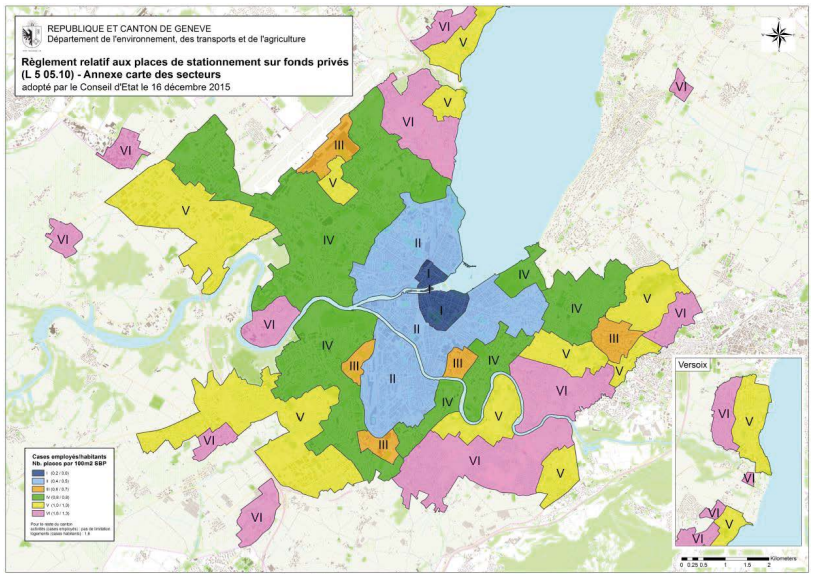
06/10/2022 - Page 11

RPSFP - AUTRES ADAPTATIONS 2022

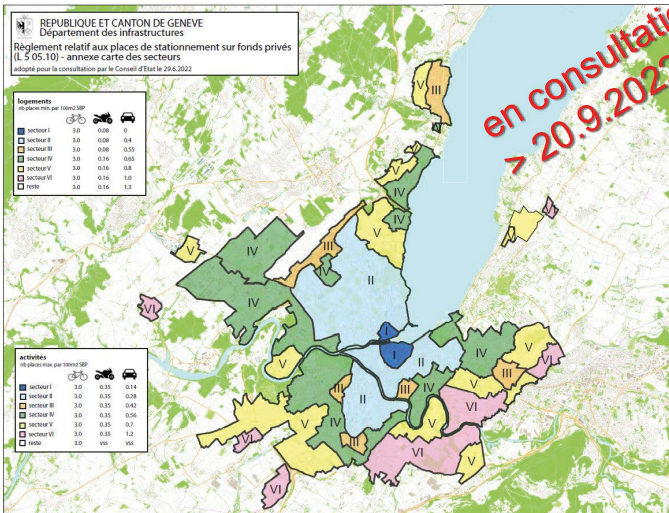
- Infrastructures pour **recharge électrique** (sia 2060)
- **-30% lup dès le plq** quasi obligatoire
- **Mutualisation** comme mode de gestion privilégié
- **Élargissement à 500m** du périmètre de prise en compte des places disponibles
- **L'inscription d'un principe de maintien de l'affectation des places** telle que prévue dans l'autorisation de construire, afin d'éviter des phénomènes de sous-location à des pendulaires
- **Résidences étudiantes** : places vélos en fonction du nombre d'étudiants et pas du nombre de chambres
- Dérogation pour **surélévation** étendue à tous les secteurs
- **Stratégie densification zone 5** (art. 19 LaLAT)

06/10/2022 - Page 12

VERSION 2015



VERSION 2022



AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

ACTION 2

Agir sur la tarification tous modes et toutes offres

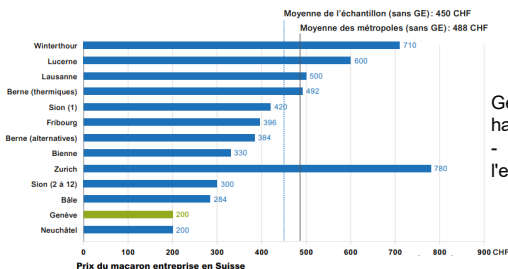
OBJECTIF DE L'ACTION

- Définir une nouvelle stratégie de tarification du stationnement sur voie publique, tant pour les horodateurs que pour les macarons.
- Mettre en place la nouvelle tarification dans les parkings de l'Etat suite à l'adoption de la nouvelle politique de stationnement en novembre 2020.
- Rendre opérationnelle la nouvelle politique tarifaire des parkings de la Fondation des Parkings (2021) visant à rendre le stationnement horaire en ouvrage plus attractif et facilitant le stationnement des professionnels.
- Examiner les modalités de développement d'une tarification plus incitative dans la perspective du plan climat cantonal, aussi sur domaine privé.
- Coordonner l'action avec les mesures de gestion du stationnement pour les modes autres que la voiture individuelle (2RM, vélos).

06/10/2022 - Page 15

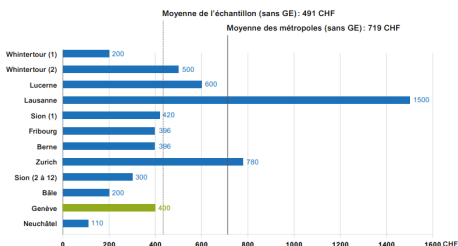
TARIFS MACARONS : CONSTATS

Prix du macaron habitant en Suisse



Genève a le prix du macaron habitant le moins cher en Suisse :
- cohérence par rapport au coût de l'espace public ?

Prix du macaron entreprise en Suisse



Genève est nettement en-dessous
De Lausanne et Zurich, mais similaire
à Berne, Fribourg, etc.

06/10/2022 - Page 16

TARIFICATIONS : ORIENTATIONS

- Augmenter le tarif du macaron habitants afin de réduire le différentiel avec le stationnement privé.
- Prévoir des tarifs différenciés en fonction de la distance au centre-ville (2 ou 3 zones différentes).
- Adapter le macaron "entreprises" afin de distinguer entre les professionnels devant se déplacer et ceux se garant proche de leur entreprise.
- Adapter les tarifs horodateurs pour inciter les automobilistes à se garer dans les parkings publics.
- Prévoir une tarification adaptative de certains parkings publics pour les détenteurs de macarons trouvant difficilement une place sur voie publique.

06/10/2022 - Page 17

AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

ACTION 3

Agir sur le stationnement dans les entreprises

OBJECTIF DE L'ACTION

- Mettre en œuvre la nouvelle stratégie de l'Etat en termes de PMob (adoptée par le Conseil d'Etat le 29 octobre 2020). Lien avec la fiche 2.7 du plan climat cantonal (promouvoir les plans de mobilité pour les entreprises et les collectivités publiques).
- Lancement du label Ecomobile (septembre 2022)
- Encourager les PMob interentreprises, dans des zones bien identifiées afin de mutualiser l'offre, les tarifications et les services.
- Rendre systématique la mise en place de PMob d'entreprise / interentreprise dans le cadre des nouveaux projets urbains afin de dimensionner l'offre de stationnement.

06/10/2022 - Page 18

AXE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL

ACTION 4

Accompagner les nouvelles formes de mobilité

OBJECTIF DE L'ACTION

- Accompagner harmonieusement l'émergence de nouvelles formes de mobilité en offrant les solutions de stationnement dont elles auront besoin.

L'innovation technique fait émerger des véhicules et usages nouveaux, qui vont se diffuser et se renforcer ces prochaines années :

- Au rang des véhicules : voitures électriques, vélos à assistance électrique, vélos-cargos, trottinettes (électriques ou non), gyropodes, tricycles ou quadricycles.
- Parmi les usages : auto-partage, covoiturage dynamique, vélos en libre service/vélos partagés etc.

Il y a un véritable enjeu à traiter ce sujet (sans traitement, risque de frein à la pratique ou de stationnement anarchique).

Par ailleurs, depuis le 01.01.21, un nouveau symbole a été introduit dans l'OSR, à savoir « Station de recharge » (OSR 5.42) indiquant que la surface concernée ne peut être utilisée que pour la recharge de véhicules à propulsion électrique (art. 65, al. 13 et 14 OSR).

06/10/2022 - Page 19

AXE B – VIE URBAINE

- L'espace public libre devient une ressource de plus en plus rare et convoitée.
- Le stationnement occupe une partie de l'espace public au détriment d'autres usages qui permettraient d'améliorer la qualité de vie des usagers.
- Une optimisation du stationnement est souhaitable et nécessaire pour laisser plus de place aux autres usages et usagers.
- Ce principe doit tenir compte de l'ensemble de l'offre, à la fois privée et publique, en surface et en ouvrage.

Action 5 : offre privée pour équilibrer l'offre globale

Action 6 : stationnement dans les nouveaux projets urbains

Action 7 : stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public

06/10/2022 - Page 20

AXE B – VIE URBAINE : 3 ACTIONS ÉTROITEMENT LIÉES À L'ESPACE PUBLIC

ACTION 5

S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale

OBJECTIF DE L'ACTION

- Libérer de l'espace public sur voirie et permettre des usages autres que le stationnement automobile.
- Maximiser l'usage des places de stationnement existantes.

ACTION 6

Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains

OBJECTIF DE L'ACTION

- Encourager le report modal par la mise en place de facilités de stationnement pour les modes les plus vertueux.
- Utiliser les leviers du stationnement pour libérer l'espace public de la présence des voitures.
- Coordonner les besoins d'emprises sur la voie publique (terrasses de restaurants et cafés installées sur des places de stationnement).

ACTION 7

Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public

OBJECTIF DE L'ACTION

- Libérer de l'espace public sur voirie et permettre des usages autres que le stationnement automobile.
- Déployer et développer la stratégie de compensation des places.
- Equilibrer l'espace rue, utiliser les possibilités de compensation du stationnement pour réorganiser/améliorer l'intégration urbaine du stationnement.

06/10/2022 - Page 21

AXE C – USAGERS

- Usagers très variés en termes de :
 - profils (habitants, pendulaires, visiteurs des commerces, etc.),
 - véhicules (voitures, véhicules de livraison, deux-roues motorisés, vélos et VAE etc.),
 - horaires (courtes, moyennes et longues durées).
- Ces différents usagers ont des besoins spécifiques, tout en convoitant parfois les mêmes places de stationnement.
- L'ambition est donc d'offrir un stationnement équilibré et approprié à ces différents usagers, conforme à leurs besoins mais également aux ambitions en matière de report modal et de priorisation des modes souhaitées par le canton.

Action 8 : macarons de stationnement

Action 9 : professionnels du transport

Action 10 : P+R

Action 11 : vélos

Action 12 : deux-roues motorisés

Action 13 : PMR

06/10/2022 - Page 22

AXE C – USAGERS

ACTION 8

Agir sur l'offre des macarons de stationnement

OBJECTIF DE L'ACTION

- Faire évoluer la tarification et les conditions d'attribution des macarons.
- Permettre aux habitants disposant d'un macaron, d'utiliser l'offre de stationnement dans les parkings publics et les P+R, à un tarif préférentiel (rabais sur le tarif horaire).
- Harmoniser les régimes de stationnement macarons entre les différentes communes.
- Mettre en place une stratégie de suivi du nombre de places macarons existantes, au plus proche de la réalité de terrain (terrasses, chantiers, etc.).
- Simplifier l'utilisation des macarons à la journée et demi-journée (macarons multizones).

06/10/2022 - Page 23

AXE C – USAGERS

ACTION 9

Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels

OBJECTIF DE L'ACTION

- Faciliter l'accès aux petits commerces.
- Etendre l'offre de stationnement de très courte durée sur le domaine public.
- Améliorer l'usage des cases interdites au parage et faciliter les interventions professionnelles (Action 1.3 du PAM).

06/10/2022 - Page 24

AXE C – USAGERS

ACTION 10

Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine

OBJECTIF DE L'ACTION

- Inciter au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs ou le vélo.
- 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.
- Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs.
- Assurer une certaine flexibilisation des usages : lorsque c'est possible, utiliser ou reconverter les P+R en stationnement habitants.

06/10/2022 - Page 25

AXE C – USAGERS

ACTION 11

Agir sur le stationnement vélos

OBJECTIF DE L'ACTION

- Faciliter la pratique du vélo pour les usagers actuels, l'encourager pour les autres, à travers la création d'une offre adaptée aux besoins des cyclistes.
- Accompagner le développement du réseau cyclable (axes forts et voies vertes notamment).
- Créer de l'offre en suivant les objectifs du plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (PAMD) : +2'500 places de stationnement vélo au centre-ville, sur domaine public ; +3'000 places de stationnement en ouvrage.
- Poursuivre le développement de vélostations aux nœuds structurants du réseau de transports en commun (gares, haltes, interfaces multimodales).
- Développer l'offre de stationnement vélos pour les habitants, notamment par conversion de places voitures dans les parkings privés habitants.
- Centraliser la gestion pour une meilleure efficacité.
- Orienter les cyclistes vers des pratiques de stationnement plus vertueuses, contrôler les usages abusifs.
- Prendre en compte le stationnement des vélos-cargos et des remorques.

06/10/2022 - Page 26

AXE C – USAGERS

ACTION 12

Agir sur le stationnement deux-roues motorisés

OBJECTIF DE L'ACTION

- Continuer à sensibiliser les usagers au stationnement illicite et poursuivre les contrôles suite à la campagne de création massive de places 2RM en 2019-2020.
- Effectuer une veille sur l'offre en places 2RM et ajuster l'offre en fonction des enjeux urbains.
- Examiner la pertinence de limiter la durée de stationnement des 2RM sur voirie ainsi que la tarification des places.

06/10/2022 - Page 27

AXE C – USAGERS

ACTION 13

Agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite

OBJECTIF DE L'ACTION

- Renforcer l'offre en places pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- Améliorer l'accessibilité des places PMR sur le domaine public.
- Mieux contrôler et maîtriser le stationnement des véhicules PMR, de médecins et d'associations de transports de personne.

06/10/2022 - Page 28

4. PLANNING ET COORDINATION

- Juin 2022 : transmission du plan d'actions au Conseil d'Etat en vue d'une adoption par le Grand Conseil (3 mois).
- Juin à septembre 2022 : consultation sur le RPSFP
- Octobre 2022 : présentation du PAST en Commission des transports

Date de dépôt : 9 janvier 2023

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

Le RD 1474 est le rapport du plan d'actions du Conseil d'Etat sur le plan d'actions du stationnement 2020-2025.

Dans l'introduction du rapport, en page 2, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions selon l'article 7, al. 2 de la LaLCR et l'article 12 LMob, jusqu'ici pas de problèmes. Les choses se gâtent ensuite lorsque le Conseil d'Etat inscrit son plan d'actions dans le cadre du plan climat cantonal renforcé adopté par le Conseil d'Etat en avril 2021. Il y a donc mélange des genres avéré.

Ensuite et je cite : la nouvelle politique du stationnement vise autant à réduire l'usage de la voiture individuelle qu'à favoriser le transfert vers des mobilités durables, tout en facilitant les activités des entreprises.

Il y a des omissions coupables dans ce rapport. Tout d'abord, la population augmente en Suisse et à Genève. En 2023, nous serons plus de 520 000 habitants à Genève et au moins 9 millions en Suisse. Soit une progression plus rapide que la France, l'Allemagne ou le Royaume-Uni. L'augmentation de la population aura une incidence sur l'acquisition de nouveaux véhicules qu'ils soient électriques, hybrides ou à l'hydrogène, sans compter sur l'acquisition des motos dont Genève est, de loin, le canton où il y a le plus d'immatriculations en Suisse.

Lorsque je lis, je cite : tout en facilitant les activités des entreprises. Il est sidérant de voir que le nombre d'emplacements pour les livraisons a diminué fortement et donc péjore le travail des entreprises de notre canton.

En page 3 du rapport, sous le point 3, qui parle des axes thématiques, je cite : pour limiter l'usage de la voiture individuelle... Décidément, une obsession. En effet, le trafic privé motorisé représenterait 14% à 16% de la pollution, bien loin des gouffres énergétiques que sont les bâtiments de l'Etat qui n'a jamais été capable de mettre en œuvre le remplacement des vitrages malgré une loi votée en 1988.

Le rapport va également trop loin lorsqu'il parle de la pollution venant de la vallée de l'Arve, pollution qui traverse d'ailleurs les frontières. On dirait les

nuages radioactifs de Tchernobyl. L'économie genevoise a besoin des pendulaires. C'est donc le serpent qui se mord la queue.

Non aux taxes de stationnement prévues pour les motos. En effet, le report modal de la voiture à la moto est très important dans notre canton de Genève et par conséquent fait baisser la pollution.

Bon nombre de places bleues et de livraisons sont supprimées en ville de Genève, par exemple à la rue Contamines à Champel, mais également dans des communes suburbaines, alors qu'elles devraient être compensées selon la LMCE. La minorité demande le respect de la LMCE et la compensation intégrale prévue par loi.

Il est illusoire de demander des efforts au secteur privé alors que l'Etat est incapable de montrer l'exemple.

Ce plan d'actions fait fausse route en établissant une hiérarchie avec le prétexte culpabilisant du plan climat cantonal.

La réduction drastique des places de stationnement public est très préoccupante, surtout sans la compensation prévue par la loi.

Pour les raisons évoquées dans ce qui précède, la minorité de la commission des transports vous demande de refuser cette proposition de résolution.