

Date de dépôt: 7 juin 2005

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat **à l'interpellation urgente écrite de M. Sami Kanaan : Combien de** **places de parking privées pour pendulaires à Genève ?**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 19 mai 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

"Un des piliers de la politique des transports à Genève, faisant l'objet d'un large consensus, est celui du transfert modal, notamment dans le domaine des pendulaires. Les efforts substantiels fournis actuellement pour le développement des transports publics dans l'agglomération genevoise et sur le plan régional en constituent l'un des axes les plus visibles, de même que le développement, encore insuffisant, de parkings d'échange, ou la création des zones bleues et les contrôles accrus en matière de stationnement. L'objectif avoué est de diminuer drastiquement les flux de véhicules individuels motorisés pendulaires, afin de limiter les engorgements aux entrées et sur les principaux axes de l'agglomération. Ces personnes sont ainsi encouragées à prendre les transports publics.

Pour que cette politique atteigne ses objectifs, il est impératif aussi de rendre moins attractif le stationnement privé à la journée au centre de l'agglomération. Or, il existe encore un très grand nombre de pendulaires qui, tous les jours, se déplacent en voiture jusqu'au centre et qui visiblement ont accès à une place de stationnement à la journée. Certaines estimations laissent à penser qu'il s'agit de près de 50'000 véhicules. Les places en question sont situées soit dans les grands parkings, y compris ceux de la Fondation des parkings, en régime d'abonnement, soit dans les parkings privés d'immeubles résidentiels ou dans des parkings d'entreprises. Ces

places sont souvent onéreuses, avec des tarifs dès 200 francs jusqu'à 400 ou 500 francs par mois, et sont donc réservées à des groupes privilégiés, les plus privilégiés étant les personnes dont ces frais sont pris en charge par l'entreprise, donc très souvent des cadres supérieurs et des indépendants à hauts revenus. Or, ce sont souvent les représentants politiques de ces mêmes milieux qui demandent encore plus de places de parkings au centre-ville pour les visiteurs ponctuels (commerces, loisirs, culture); ils n'auraient qu'à libérer les leurs!

Cette situation constitue ainsi une brèche béante dans le dispositif mentionné plus haut, et de plus a un caractère désagréablement asocial. Parallèlement, les personnes habitant dans les quartiers du centre-ville se plaignent justement d'un manque de places de stationnement accessibles.

Encore récemment, on a pu constater que personne ne dispose de statistiques représentatives à ce sujet, avant même de parler de mesures à prendre.

C'est pourquoi, je demande au Conseil d'Etat s'il n'estime pas qu'il est indispensable et urgent d'arriver au moins à un inventaire fiable de ces places de parkings privées servant régulièrement à des pendulaires, d'inciter les gestionnaires de parkings relevant d'entités publiques et parapubliques (par exemple la Fondation des parkings, la Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève ou les caisses de pensions publiques) d'empêcher ce phénomène et d'évaluer des mesures pour contrer globalement ce phénomène, par exemple en rétablissant une primauté des résidents sur les parkings d'immeubles."

Trois problématiques distinctes sont soulevées par cette interpellation urgente, tout d'abord la mise en place d'un inventaire des places privées servant aux pendulaires, l'incitation aux gestionnaires de parkings relevant d'entités publiques et parapubliques d'empêcher ce phénomène et enfin l'évaluation des mesures possibles pour améliorer cette situation. La présente réponse va reprendre ces questions dans cet ordre.

Inventaire des places privées

A ce jour, l'Etat de Genève ne dispose pas d'inventaire des places privées en Ville de Genève. Des évaluations portant leur nombre à environ 50'000 ont été effectuées, mais le chiffre avancé est loin d'être fiable. La difficulté d'un tel inventaire réside clairement dans la recherche des informations y relative. Une possibilité reviendrait à dénombrer ces places par le biais des autorisations de construire qui ont été délivrées. Une telle approche a toutefois un coût en terme de ressources, tant financières que de personnel,

très élevé et prendra énormément de temps. Il convient également de vérifier que toutes les autorisations de construire sont encore disponibles et de vérifier les éventuelles modifications qui auraient pu être faites. La fiabilité du résultat risque donc d'être imparfaite.

Une autre possibilité consiste à mener des enquêtes directement sur le terrain. Cette option a déjà été tentée par le passé, sans grand succès. En effet, elle entend un accès au domaine privé lié au bon vouloir des propriétaires.

On le constate, un inventaire des places de stationnement privées en Ville de Genève serait donc possible mais représenterait un travail long et coûteux qui aboutirait à un résultat imprécis.

L'extension d'un tel inventaire au nombre de places occupées par des pendulaires est encore plus délicate. Plusieurs acteurs sont à même de louer des places de stationnement, il s'agit des collectivités publiques, des établissements de droit public et enfin des particuliers. Obtenir des informations quant à l'adresse des locataires de places de stationnement de l'Etat de Genève et des établissements de droit public dont il a la charge est relativement aisé, bien qu'une telle démarche puisse être longue pour obtenir toutes les informations. Il sera, par contre, beaucoup plus délicat d'obtenir de telles informations des autres collectivités publiques ou établissements de droit public. Quant au cas des particuliers, de telles informations seront quasiment impossibles à obtenir. En effet, il n'existe aucune obligation de donner de telles informations. De plus, le Code civil suisse donne la possibilité à un locataire de sous-louer l'objet qui lui a été loué, de ce fait les bailleurs peuvent perdre la maîtrise et la connaissance des informations concernant l'occupant réel de la place de stationnement. La sous-location est effectivement soumise à certaines règles strictes, toutefois les sous-locations effectuées sans l'accord du propriétaire existent, malgré le fait qu'elles soient interdites. Dès lors, il est impossible de connaître le locataire réel d'une place de stationnement privé, puisque les locataires officiels peuvent très bien sous-louer.

Il est relativement simple pour l'Etat de Genève d'inciter les gestionnaires de ses parkings à ne pas louer leurs places à des pendulaires, mais uniquement à des habitants. Il en va de même des entités parapubliques dépendantes de l'Etat. La question est tout autre concernant les autres collectivités publiques ou établissements de droit public qui ne dépendent pas de l'Etat. Le droit du bail autorise en effet le propriétaire à louer son bien à qui il le souhaite. Toutefois, l'Etat de Genève peut solliciter ces diverses entités, sans pouvoir contraignant, afin qu'elles ne louent pas aux pendulaires.

Enfin, les solutions pour contrer ce phénomène sont difficiles à mettre en place pour les particuliers. Comme mentionné plus haut, le droit fédéral autorise une personne à louer son bien à qui il le souhaite et autorise également les locataires à sous-louer. Un contrôle des occupants réels des places de stationnement privées est donc impossible. Les changements risquent d'être fréquents, puisque les délais de résiliation d'un bail de parking sont courts.

Il convient cependant de rappeler que pour dissuader les pendulaires d'arriver dans le centre ville, les Parcs relais P+ R ont été construits autour de l'agglomération. L'obtention de l'abonnement P+R, qui donne en plus accès à tous les transports publics Unireso (TPG, CFF, Mouettes) est toutefois tributaire du lieu de domicile et du lieu de travail. En effet, il s'agit d'encourager l'utilisation des transports publics dès le domicile lorsque des arrêts se trouvent à proximité. Des places de parkings sont encore disponibles dans les parkings P+R de Genève-Plage, de l'Etoile, de Pré-Bois, de Sécheron et au P 49 (vers Palexpo) pour un tarif P+R - Unireso de 110 F par mois ou 1200 F par an. Par ailleurs, la Fondation des parkings a la volonté de favoriser le parking des habitants dans les parkings publics qui lui appartiennent.

Au sein de l'Etat, toute une réflexion a été conduite pour favoriser une autre gestion de la mobilité des employés de l'Etat. Ainsi, le Conseil d'Etat a adopté le 16 février 2005 le Plan de mobilité de l'Administration cantonale et les propositions de mise en œuvre du groupe de travail formé à cet effet. Le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement a été chargé de recenser les espaces de stationnement sis sur les terrains de l'Etat et de définir leur attribution et tarification en collaboration avec l'Office des transports et de la circulation.

Parmi les mesures adoptées, on peut relever que les fonctionnaires, mis à part ceux au bénéfice d'une indemnité forfaitaire de déplacement, n'ont plus droit à un tarif préférentiel, ce qui en a incités à se déplacer différemment. Le contrôle des déplacements professionnels est renforcé afin de vérifier que les personnes concernées ont véritablement besoin d'un véhicule privé pour leur travail. Il s'agit en effet de favoriser l'utilisation des transports publics. A ce titre, l'administration cantonale négocie avec la Communauté tarifaire intégrale Unireso un tarif préférentiel pour les abonnements personnels des employés de l'Etat et les abonnements des services. La mobilité douce (marche à pied, vélo) est encouragée et, afin de réduire le parc de véhicules de l'Etat, il est envisagé de conclure un contrat d'auto-partage.

En juin 2004, l'Etat de Genève et l'Etat de Vaud ont publié un "Plan de mobilité d'entreprise", véritable guide pratique pour les entreprises soucieuses de mieux gérer les flux de trafic générés par les trajets pendulaires et professionnels de leurs employés. Il faut en effet rappeler que la mobilité coûte cher aux entreprises (places de stationnement, véhicules de service, etc.). Ce guide est également utile pour les établissements de droit public. L'Etat ne peut que se réjouir du Plan de mobilité que l'Aéroport international de Genève a adopté le 28 mars 2004, qui a notamment consisté à subventionner des abonnements annuels Unireso et CFF, financer une navette de bus très tôt le matin et augmenter le tarif des places de parking. Les hôpitaux universitaires de Genève (HUG) réfléchissent aussi à la mise en place d'un Plan mobilité.

En conclusion, la gestion des flux pendulaires est complexe, mais le Conseil d'Etat en est conscient puisque des démarches ont déjà été initiées au sein de l'administration. La réflexion se poursuit puisque le groupe départemental chargé de l'application du Plan de mobilité dans l'administration cantonale devra fournir un bilan au printemps 2006. Pour arriver à une meilleure qualité de vie au sein des agglomérations, il est en effet indispensable que de plus en plus d'entités publiques et d'entreprises privées mettent en œuvre des plans de mobilité et que les citoyennes et citoyens prennent conscience de l'impact de leurs déplacements motorisés.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf