

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Alain Meylan, Serge Hiltpold, Jacques Jeannerat, Jean Romain, Antoine Barde, Francis Walpen, Eric Bertinat, Patrick Lussi, Bernhard Riedweg, Stéphane Florey, Pierre Weiss, Ivan Slatkine, Daniel Zaugg, Jacques Béné, Patricia Läser, Beatriz de Candolle, Mathilde Chaix, Guillaume Sauty, Roger Golay, Florian Gander, Jean-François Girardet et Thierry Cerutti

Date de dépôt : 13 novembre 2012

Proposition de motion

relative à l'application rigoureuse de la nouvelle loi sur les parkings

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

- la loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) du 22 mars 2012 (10816) entrée en vigueur le 23 mai 2012 ;
- le principe de compensation stipulé à l'article 7B de cette loi, en particulier l'instauration d'une offre de référence, ainsi que la tenue à jour d'un recensement de l'offre à usage public ;
- l'exigence « dans la mesure du possible » de la simultanéité de la compensation, à défaut sa prise en compte sur la base du recensement précité ;
- la volonté très clairement exprimée par le législateur de comprendre la compensation comme la suppression effective de places sur voirie en cas de création d'un parking en ouvrage à usage public et – en sens inverse – comme la création de nouvelles places, cas échéant en ouvrage à usage public, lors de la suppression de places sur voirie ;
- l'importance de l'offre de référence qui ne doit pas varier, sous réserve d'une entorse temporaire au principe de simultanéité ou de la création de

places de stationnement pour de nouvelles infrastructures ou de nouveaux besoins (logements notamment) ;

- l'absence à ce jour de véritable recensement qui permettrait d'avoir une véritable référence (l'offre de référence de stationnement à usage public 2011 en particulier) pour définir l'application du principe ;
- les suppressions de places de stationnement prévues dans différents projets soumis à l'autorité depuis l'entrée en vigueur de cette loi, à la rue du Village-Suisse et dans le quartier de Rive ;
- l'application par l'autorité du principe de la compensation en prenant comme places compensatoires des places déjà existantes en ouvrage (respectivement parkings David-Dufour, des Finances, de Plainpalais, de St-Antoine) ;
- la diminution effective de l'offre de référence que cela induit ;
- les problèmes de logique chronologique que cela pose, puisque si le plan directeur du stationnement a été adopté par le Conseil d'Etat et que le Grand Conseil en a pris acte le 22 mars dernier, le plan d'actions en découlant, que le Conseil d'Etat doit établir préalablement à toute mesure organisationnelle, n'est pas encore connu ;
- la mise en consultation par le Conseil d'Etat du document « Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève » qui mentionne explicitement le principe de compensation s'agissant de la suppression de places de stationnement sur voirie, mais en ajoutant, par rapport à la loi précitée, la possibilité d'y procéder cas échéant « dans un parking public présentant des réserves de capacité ou à réaliser ».

invite le Conseil d'Etat

- à surseoir à toute suppression de places de stationnement sur voirie tant que l'offre de référence de 2011 ne sera pas clairement établie ;
- à appliquer strictement le principe de compensation qui ne permet aucune diminution du nombre de places de stationnement figurant dans l'offre de référence, sauf de façon temporaire, à des conditions strictes ;
- à exclure de façon explicite toute possibilité de compensation de suppression de places de stationnement sur voirie avec des places existantes en ouvrage à usage public ;
- en toute hypothèse, à régler l'organisation du stationnement dans le plan directeur et dans le plan d'actions avant toute décision de suppression de places de stationnement sur voirie.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le principe de compensation des places de stationnement concrétise un compromis que certains ont appelé « à la zurichoise ».

Il a été ancré dans la législation par la loi 10816 et repose sur une logique très simple : partant d'une offre de référence, toute diminution est compensée, toute augmentation est compensée. Autrement dit, toute création implique des suppressions et toute suppression implique la création de places de stationnement. La simultanéité est la règle.

L'objectif est clair : maintenir une offre correspondant aux besoins, qui tienne compte de l'évolution de la mobilité (prise en compte notamment du stationnement des véhicules deux roues motorisés), mais aussi de besoins des différents usagers du domaine public, des contraintes d'aménagement du territoire, etc.

Pratiquement, le Conseil d'Etat adopte un plan directeur du stationnement qui détermine son évolution sur une base pluriannuelle. C'est un instrument de planification à moyen et long terme. Sur cette base, le Conseil d'Etat adopte un plan d'actions pour une période quadriennale. Au plan directeur les objectifs généraux d'organisation. Au plan d'actions le recensement, l'analyse de la demande, l'évaluation des besoins et les mesures pour y répondre, notamment l'application stricte de la compensation, mais aussi la création de nouvelles possibilités de stationnement en cas de nouvelles infrastructures, de nouveaux logements, de nouvelles places de travail.

Or, qu'observe-t-on aujourd'hui ?

Les documents qui doivent fonder la politique du stationnement ne sont pas encore tous disponibles, mais le principe de compensation est déjà appliqué.

Excès de zèle ? Sans doute un peu. Crainte de ne pouvoir concrétiser les projets qui supposent des suppressions de places sur voirie ? Sans doute également.

Mais ce faisant, comme la création de places en ouvrage n'est pas encore prévue, notamment car il n'y a pas de planification, pas de plan d'actions, c'est un peu la quadrature du cercle.

Pour sortir de l'ornière, la solution qui a été trouvée est ingénieuse. Elle consiste à partir de l'idée que des places en ouvrage qui seraient inutilisées pourraient très bien servir à la compensation, ce d'autant plus que le principe de simultanéité empêche, en principe, la suppression d'un nombre restreint de places sur voirie. On verrait en effet mal comment les compenser car cela impliquerait à chaque fois de créer des parkings en ouvrage de quelques places.

En parallèle, le Conseil d'Etat a mis en consultation le document « Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève ». En page 58, le principe de la compensation des places de stationnement est rappelé, qui concrétise cette solution.

Sauf que cela se révèle contraire à la loi, à son esprit et à sa logique.

Tout d'abord, dans le document « Mobilités 2030 - Stratégie multimodale pour Genève », la citation de la loi votée par le Grand Conseil (mise en évidence dans un cadre ad hoc et en gras) comprend un ajout significatif, que seule une lecture attentive permet de déceler, précisant que la compensation à toute suppression peut se faire cas échéant « dans un parking à usage public **présentant des réserves de capacité ou à réaliser** ». Cette erreur (?) de retranscription démontre à elle seule que la loi votée par le Grand Conseil exclut une telle solution.

L'idée sous-jacente à la loi 10816 est de changer d'échelle pour avoir une vision plus globale, des projets d'ampleur et un aménagement urbain coordonné. Cela implique une logique chronologique qui est battue en brèche. Cela nécessite de ne pas saucissonner les suppressions de places de parking sur voirie. Et surtout, cela passe par un maintien strict de l'offre de référence, sans diminution.

Au surplus, compenser par des places existantes en ouvrage, sous prétexte qu'elles seraient inutilisées permet toutes les dérives. En effet, un parking en ouvrage n'est par définition quasiment jamais plein, ce qui lui permet de remplir sa fonction tout en évitant toute forme de saturation dommageable.

Dans ce contexte, il nous paraît indispensable de donner au Conseil d'Etat les moyens d'appliquer la loi 10816 dans son esprit et de le légitimer à ne pas céder à la précipitation dans la mise en œuvre du principe de compensation.

Gageons que la récente votation en ville contre la fermeture de 50 rues, qui a vu la population largement rejeter une mesure qui comportait comme faiblesse rédhibitoire l'absence de véritable prise en considération de la problématique du stationnement, de la suppression de places sur voirie, de la compensation, sera aussi fort utile.

Surtout, il y a là les prémices de la création de véritables zones piétonnes utiles, vivantes, accessibles et animées.

Au bénéfice des explications qui précèdent, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver bon accueil à cette proposition de motion.