

Date de dépôt : 5 janvier 2018

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Isabelle Brunier, Roger Deneys, Marion Sobanek, Romain de Sainte Marie, Salima Moyard, Nicole Valiquier Grecuccio, Cyril Mizrahi, Salika Wenger, Jean-Luc Forni, Jean-Marc Guinchard, Marie-Thérèse Engelberts pour une meilleure compensation des places de stationnement en zone bleue provisoirement supprimées

Rapport de M. André Python

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné cette motion au cours de trois séances, celle du 31 octobre 2017, du 14 novembre 2017 et du 28 novembre 2017, sous la présidence de M. Bernhard Riedweg.

Assistent :

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)

- M. David Favre, secrétaire général adjoint
- M. Gérard Widmer, directeur à la DGT
- M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure DETA

Nos remerciements à M^{me} Mélanie Maradan et M. Nicolas Gasbarro, procès-verbalistes.

Présentation de la motion par M^{me} Isabelle Brunier, auteur

M^{me} Brunier explique que sa motion est un coup de gueule qu'elle retient depuis longtemps.

Elle habite les Eaux-Vives, et comme indiqué par la « Tribune de Genève » (TdG), c'est le quartier le plus mal loti en matière de ratio entre le nombre de places à disposition et les détenteurs de macarons (100 places contre 140 macarons distribués, chiffres de 2015). Malheureusement rien n'a été fait ces dernières années.

M^{me} Brunier rappelle que la problématique des zones bleues a commencé en ville et s'étend à la périphérie (Carouge, Lancy, Chêne-Bougeries). Elle va toucher de plus en plus de personnes. C'est ce qui motive la motion, cosignée par d'autres députés. Il serait intéressant de savoir si les chiffres de la TdG incluent les macarons commerciaux et les suppressions temporaires. La motion vise justement à trouver un système de compensation pour les suppressions temporaires. Plusieurs problèmes se posent actuellement : les terrasses, même si elles sont souhaitables, occupent des places pendant huit mois de l'année ; les vacanciers ne partent pas systématiquement en voiture ; les travaux (par exemple, la pose d'un revêtement phonoabsorbant à la rue William-Favre) qui ont occupé 70 places. La question posée est de savoir si ces chantiers doivent occuper des places, quels sont les manques à gagner pour la Fondation des parkings, la Ville de Genève ou la commune, quelle serait également la procédure pour requalifier les places (blanches à bleues), comment on calcule le nombre de places par périmètre et à partir de quelle durée on peut imaginer une compensation. Enfin, la question est de savoir si le système de compensation (en cas d'acceptation et de mise en œuvre) pourrait ou devrait ne concerner que les zones dont la suroccupation équivaut à un taux déterminé et s'appliquer uniquement aux zones dont le ratio est particulièrement mauvais.

Un député (Ve) observe que la motion semble aller à l'encontre d'une utilisation plus rationnelle des places de stationnement dans l'hypercentre, parce qu'un véhicule qui bouche une place pendant des jours ou des semaines serait moins intéressant pour la collectivité qu'un véhicule qui a une plus grosse rotation (accès aux commerces, livraisons, etc.).

M^{me} Brunier réplique que le système de la zone bleue commence à s'appliquer en dehors de l'hypercentre et demande ce qu'on entend par utilisation rationnelle dans l'hypercentre.

Son parti cherche plutôt à favoriser l'accès à l'hypercentre par les transports publics. Le fait de ne pas pouvoir être détenteur d'une place privée et en même temps d'un macaron devrait améliorer la situation. Par ailleurs, au centre-ville les bâtiments sont souvent anciens et ne disposent pas de parkings

souterrains, contrairement aux bâtiments en périphérie. Les zones bleues s'étendent à la périphérie, mais les habitants de ces zones périphériques (Lancy, par exemple, ou Chêne-Bougeries) ont-ils besoin d'une place ou d'un gros taux de rotation pour aller faire leurs achats dans ces communes où il n'y a pas autant de commerces qu'au centre-ville ? L'argument du taux de rotation ne s'applique peut-être donc pas aux zones périphériques.

Le même député argumente que la question est de savoir où parquer les habitants. C'est à la collectivité de faire en sorte que les habitants puissent facilement stationner.

M^{me} Brunier précise qu'il y a peu d'immeubles neufs avec des parkings au sous-sol aux Eaux-Vives, car il y a énormément de bâtiments patrimoniaux du XIX^e ou début du XX^e siècle pour lesquels il n'y avait pas à l'origine de parking souterrain.

Il demande s'il ne faudrait pas favoriser l'utilisation des espaces souterrains aujourd'hui sous-utilisés par rapport à l'utilisation en surface.

M^{me} Brunier souligne le problème du prix : il y a une différence entre un macaron à 200 francs par an et une place de parking à 200 francs par mois.

Est-ce le rôle de la collectivité publique de subventionner l'utilisation du domaine public pour les habitants ?

M^{me} Brunier argumente que les rues et les maisons construites le long de ces rues sont antérieures à l'existence des voitures pour la plupart. On a laissé les voitures se garer le long des trottoirs de ces mêmes rues, donc c'est le rôle de la collectivité. Il y a beaucoup d'autres situations où la collectivité publique paie pour les particuliers.

Un député (PDC) trouve la motion intéressante, mais pose le problème de l'occupation du domaine public par les terrasses, les travaux, etc., dans certains quartiers. Il ne voit cependant pas quelles pourraient être les solutions. Il n'est pas certain qu'il y ait beaucoup de places blanches en ville. Les places horodateurs sont justement des places permettant de stationner 30 minutes pour aller faire une course, pour faire marcher le commerce. Une suppression des places horodateurs aurait un effet négatif sur les affaires des commerces, qui souffrent déjà beaucoup de la situation économique. Peut-être que les mesures du Conseil d'Etat pour limiter l'octroi des macarons à des personnes qui ne louent pas/ne sont pas propriétaires de places de parking auront des effets sur la problématique du macaron. En outre, il se demande s'il ne faudrait pas augmenter le prix du macaron dans l'hypercentre pour limiter l'octroi. Il précise qu'il n'a pas de réponses à ces questions. Il n'est pas sûr qu'il y ait beaucoup de places blanches au centre qu'on pourrait transformer en places bleues.

M^{me} Brunier précise qu'il y a effectivement des places, mais qu'elle ne connaît pas les chiffres.

M^{me} Charat avance qu'il y a environ 4000-4500 places payantes (places blanches horodateurs) en ville de Genève pour environ 17 000 places bleues.

M^{me} Brunier fait remarquer qu'en plus des places blanches, il y a des places dans les parkings souterrains publics.

M^{me} Charat précise qu'elle ne parlait que des places en surface. Les parkings publics comptent environ 12'000 places, en comptant large. En ajoutant les places privées, le chiffre est plus flou, car il n'y a pas forcément de droit de regard sur les places privées mises à disposition.

Un député (UDC) aimerait avoir une estimation du nombre de places privées.

M^{me} Charat ne souhaite pas avancer de chiffre, mais suggère que le rapport s'élève à environ 40% de places publiques contre 60% de places privées, donc plus de places sur le domaine privé. Le ratio est une estimation qu'il faudrait affiner en fonction des quartiers.

Un député (PDC) pense que prendre des places bleues sur les places blanches aura un impact négatif sur la rotation des voitures. S'il y a plus de places bleues avec des macarons, les voitures ont tendance à rester à la journée et à ne pas bouger, ce qui ne joue probablement pas en faveur des commerçants.

M^{me} Brunier indique qu'elle vient d'entendre le mot « ventouse » et ne souhaite pas que ce mot soit appliqué aux habitants.

Une députée (PLR) demande combien de mètres un habitant accepte de marcher pour aller de son logement jusqu'à l'endroit où il peut garer sa voiture.

M^{me} Brunier répond que lorsqu'on cherche une place, on ne fait pas attention au nombre de mètres. On est content de trouver une place.

M^{me} Brunier suggère que le système du macaron a peut-être atteint ses limites.

Présentation de M. Favre et M^{me} Charat

M. Favre indique qu'à la lecture de la motion et de la lettre de la Fédération du commerce genevois, on sent des désaccords par rapport au sujet. Il juge utile de revenir à la base de la motion qui demande d'intervenir auprès de la Fondation des parkings afin de trouver un système pratique et pas trop onéreux pour compenser dans la même zone de macaron les places bleues provisoirement supprimées en les déplaçant sur les places blanches, et ce à partir d'une durée qui sera déterminée.

M. Favre explique que selon son département, cette motion illustre la nécessité qu'il y a de préciser les missions qui incombent aux établissements publics autonomes qui sont sous l'autorité de l'Etat, en l'occurrence la Fondation des parkings.

Deuxièmement, M. Favre observe que cette motion met en avant la pression qui existe autour du stationnement, notamment au centre-ville. Il mentionne que les différentes tentatives de résolution de cette équation pour diminuer cette pression seront présentées aujourd'hui. Il relate aussi que cette motion fait ressortir les différents besoins qui existent entre les habitants et les visiteurs, tout comme le fait que certains soient privilégiés par rapport à d'autres, ce qui est en contradiction avec la position écrite de la Fédération du commerce genevois.

M^{me} Charat voudrait commencer par préciser le rôle de la Fondation des parkings. En effet, dans le cadre de cette motion, c'est la Fondation des parkings qui est mise en avant comme ayant un rôle à jouer. Le département est conscient du surbooking qui amène des difficultés aux habitants pour se parker, d'autant plus lorsqu'on supprime des places bleues temporairement. Pour terminer, elle donnera le point de vue du département et dira quels seront les conséquences et risques en cas d'entrée en matière de cette motion.

Les missions de la Fondation des parkings sont encadrées par la loi sur la Fondation des parkings (H 1 13). Elle évoque que la fondation a premièrement pour mission de construire, d'encourager la réalisation de parkings (P+R et parkings habitants) et d'exploiter des parcs de stationnement (art. 1, al. 1 et 2 LFPark). La fondation peut donc construire et exploiter des P+R tout comme les parkings pour habitants. Afin d'assurer des prestations de service en matière de stationnement, elle peut être habilitée à contrôler le stationnement sur la voie publique (art. 11, al. 1 LFPark). Ce qu'il faut retenir, c'est que la fondation est un outil que les communes ont le droit d'utiliser, mais ce n'est pas une obligation.

C'est l'Etat qui lui a délégué cette mission par le biais d'un contrat de prestations. Si une commune fait appel à la fondation, elles font une convention dans laquelle un périmètre est fixé, tout comme le nombre de zones à contrôler et la fréquence de contrôle. La manière de contrôler est déterminée par la commune, ce qui va donner lieu à un paiement fait à la fondation. Par exemple, la commune de Carouge fait appel à la Fondation des parkings, au contraire de la commune de Meyrin, qui a aussi une zone bleue macaron.

M^{me} Charat souhaitait le préciser car finalement, ce n'est pas le rôle de la fondation de gérer le nombre de places bleues et blanches. Elle ne doit pas non

plus décider du marquage de places. Son rôle est de construire, d'exploiter et de contrôler.

En ce qui concerne le surbooking, M^{me} Charat assure que le département est conscient du surbooking, qu'il y a une saturation en matière de zones bleues. La ville de Genève est un exemple assez emblématique autour de la pression du stationnement. On a une grosse proportion de places bleues (76%). Ce sont des places qui sont soit à la disposition des habitants (macaron annuel), soit potentiellement utilisables avec des disques. Il est certain qu'il y a une grosse disparité entre le nombre de places bleues et blanches. Ce qui s'explique par le fait que les besoins des habitants sont plus importants en volume. Le surbooking existe car, depuis 1998, la seule règle d'attribution de macaron était d'avoir un logement justifié d'une adresse dans une zone macaron et d'avoir un véhicule. Finalement, il fallait constituer un dossier auprès de la fondation pour avoir droit à ce fameux macaron annuel qui est aujourd'hui à 200.-.

M^{me} Charat affirme qu'il n'y a jamais eu de calibrage entre le nombre de places et le nombre d'attributions de macarons. Fort de ce constat, on a des surbookings qui peuvent paraître corrects mais dans certains secteurs, comme celui des Eaux-Vives, on atteint 130%. La situation est compliquée, d'autant plus si on enlève des places pour raison de travaux, même temporaires.

En réaction à cette problématique de saturation des zones bleues, M^{me} Charat explique que depuis le 1^{er} septembre 2017, il y a eu une modification du règlement pour introduire des conditions d'attribution plus strictes. Depuis lors, chaque fois que des personnes vont demander un macaron, on va aussi veiller à ce que les personnes n'aillent pas en même temps louer une place sur le domaine privé. Ce qui veut dire qu'on doit remettre une attestation à la Fondation des parkings afin de le prouver. Ce qui est aussi le cas des propriétaires, car c'est dans l'acte de propriété qu'est stipulée la présence ou non d'une place de parc. C'est sur la base de ces critères que la fondation va statuer.

M^{me} Charat soulève que la position du département est de dire que par rapport à cette motion, si on entrait en matière, il faudrait doter la Fondation des parkings de prérogatives, de missions qu'elle n'a pas. Elle ne pourrait pas mettre en place ce fameux système que souhaite cette motion, à savoir remplacer, même temporairement, des places blanches par des places bleues quand il y a une suppression de celles-ci lors de travaux.

D'autre part, il y a une difficulté pour mettre en œuvre cette motion, puisqu'on parle d'une suppression temporaire. Cette suppression temporaire, même si on peut imaginer allonger le nombre de jours mentionné dans la motion, est problématique car ça veut dire qu'il faudrait, avant que les travaux

démarrant, anticiper la transformation de ces places et ensuite, pendant la période donnée qui peut être de 8 jours, 15 jours, 1 mois, les places blanches seraient bleues et les communes devraient donc changer le marquage. Pendant cette période-là, il y aura plus de places bleues et a contrario moins de places blanches, ce qui veut dire que ça aura un impact sur l'activité économique.

Il y a beaucoup moins de places blanches que de places bleues mais en ville de Genève, on a une concentration de commerces et ainsi de besoins de stationnement momentané (30 min - 90 min), et c'est vrai que de notre point de vue, si on en enlève, de fait on péjore l'activité des commerçants car on réduirait les possibilités de stationner.

Lors de la rédaction de la proposition de règlement sur les modalités de compensation qui ensuite a été abandonnée (2012), on avait décidé techniquement parlant de ne pas entrer en matière pendant ces périodes de suppression provisoire mais uniquement quand les places ont été supprimées de manière définitive.

M^{me} Charat conclut en disant que la motion a des risques et des conséquences, mais qu'elle a tout de même le mérite de dire qu'il y a un problème de stationnement pendant les travaux.

L'information ne fait pas tout mais il est important que le maître d'ouvrage puisse informer les riverains avant la suppression des places afin d'expliquer la nature des travaux et aussi le temps et l'impact sur le stationnement. Lors d'un chantier d'importance, on peut trouver des solutions provisoires qui ne correspondent pas à du marquage ponctuel de places blanches en places bleues, mais il peut être proposé aux habitants des solutions dans des parkings, y compris pourquoi pas avec des tarifs avantageux. Il est difficile pour les habitants de passer d'une place bleue en surface à un abonnement parking même si ça ne dure qu'un mois. Cette réalité n'est pas ignorée. Le département est donc actif et pas insensible à cette problématique de stationnement lors de travaux.

M. Favre conseille de ne pas entrer en matière sur cette motion au risque de rendre son application extrêmement difficile tant pour la DGT que pour les communes. En ce qui concerne l'opposition de commerçants, visiteurs et habitants, il y aurait un problème qui pourrait dégrader l'accès des visiteurs aux commerces. D'après M. Favre, il s'agit d'un sujet problématique. Le département est de plus en plus attentif car la plateforme chantiers/mobilité et tous les dispositifs qu'ils mettent pour gérer les chantiers évoluent aussi et ils savent que cette thématique des places de stationnement, y compris en matière de chantiers, doit être abordée systématiquement par leur service pour tenter de trouver des solutions. Le rajout est une politique que le département essaie

de mener conjointement avec l'autre mesure clé qui est celle de réduire la pression, par exemple aux Eaux-Vives, avec la restriction de l'accès au macaron. Une série de dispositifs visant à traiter ce problème existe mais il n'y a pas de miracle. Même si la motion souhaite un système pragmatique pour compenser, on risque aussi de préteriter les travaux car ce ne sera pas matériellement possible de compenser de manière satisfaisante. Il préconise donc, en la matière, le pragmatisme.

M^{me} Charat soulève la possibilité de demander à la fondation – on l'a fait dans le passé notamment dans le cadre du CEVA (chantier important) – d'être temporairement plus souple dans ses contrôles lors de gros chantiers. On a une marge de manœuvre. C'est officieux mais possible de demander de lever le pied.

M. Favre souhaite rebondir sur la lettre de la Fédération du commerce genevois. Evidemment, la Fondation des parkings doit appliquer les règles qu'on lui fournit et elle ne peut pas toujours seule faire l'objet de la sensibilité décrite dans le cadre du courrier de la Fédération du commerce genevois. Elle applique des règles et essaie de le faire avec une égalité de traitement la plus grande possible, même si ce n'est pas toujours évident. La situation qu'évoque M^{me} Charat ne peut être qu'exceptionnelle et pour autant qu'on ait une problématique vraiment compliquée dans le secteur. C'est l'ultima ratio, sachant qu'on a d'autres pistes à suivre dans un premier temps. De plus, le courrier de la FCG indique que même si les conditions des macarons ont été durcies, le nombre est toujours élevé par rapport aux places disponibles. Etant donné que le nouveau système n'existe que depuis le mois de septembre, c'est normal. Le département doit avoir un certain temps pour tirer des conclusions, sachant que chaque mois, ces macarons disparaissent grâce aux nouvelles règles. Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions. Il est clair qu'il ne faut pas dégrader l'accès au commerce. D'où le paradoxe de la lettre de la Fédération du commerce genevois. Le client potentiel doit pouvoir se garer à proximité d'une zone de chalandise. Il ne s'agit pas d'empêcher cela.

Un député (PLR) affirme qu'au fond, les auteurs de la motion ont mis l'accent sur les habitants. C'étaient les habitants qui devaient pouvoir se garer. La lettre de la Fédération du commerce met au contraire l'accent sur les commerces. On a une opposition de gens qui doivent d'une manière ou d'une autre coexister. L'exemple donné est sur le long terme avec les travaux du CEVA. C'est le « provisoirement » qui pose problème. Il se demande ce qu'on doit comprendre par le terme « provisoire » pour que ça vaille la peine d'entrer en matière.

M^{me} Charat explique qu'on doit forcément être sur des travaux qui durent. Ça ne vaut pas le coup d'engager ce genre de démarches même pour un mois

ou deux. Dans tous les cas, on trouvera des places à des personnes qui en ont aussi besoin. Enlever à l'un pour rendre à l'autre. Il y a déjà cet arbitrage qui n'est pas facile. Pour que ça vaille le coup, il faudrait déjà qu'il n'y ait pas de conséquences sur les commerces et ensuite il faudrait compter au moins une année de travaux.

Un député (PLR) assimile cela à un jeu de tic-tac où finalement on est toujours en retard car il faut être au courant en avance. Lors du changement, on serait déjà presque au bout touchant de la fin du chantier et on ferait une histoire surréaliste à Genève. Mais sur une année ou deux, ça vaudrait la peine de réfléchir sérieusement.

M. Favre évoque que sur ce point, dans le cadre de l'interface des Eaux-Vives, à l'heure actuelle, des solutions ont été envisagées avec plus ou moins de succès ; il y a eu des rocade de places, des nouvelles places peintes, il y a eu une sorte de tolérance appliquée, car la mise en œuvre de l'interface prend du temps. Mais de nouveau, le problème est que la motion tente de systématiser les choses.

Le député (PLR) s'adresse surtout à la Fondation des parkings qui est plus que tatillonne.

M. Favre relève que finalement, il y a la place qu'il y a. On voudrait marquer de nouvelles places, trouver de nouvelles solutions pour être dans les règles mais inévitablement, quand il y a un chantier, on est dans une zone grise. Par exemple, il y avait une situation ubuesque pour un problème de communication dans une rue aux Pâquis. Les places n'avaient pas été remarquées et la Fondation des parkings a fait son travail à la lettre. Le chantier était terminé, les places auraient dû être remarquées. Il y a eu un problème de communication avec la Ville et tout le monde a eu des amendes pendant des semaines. La fondation aurait dû voir que, tous les jours, il y avait des voitures sur des places qui existaient avant que les travaux soient terminés. Ils ont été prévenus que, dans ces cas-là, ils doivent avertir le département ou la Ville pour qu'on refasse les marquages. Cette situation entre une règle appliquée strictement et un marquage qui n'a pas suivi arrive de temps à autre.

Un député (Ve) a une question sur les mesures pour lutter contre le surbooking. En effet, il est demandé aux régies de faire des attestations de non-possession de places à leurs locataires voulant bénéficier d'un macaron pour les zones bleues alors qu'on demande aux propriétaires de construire des places en même temps. Ce qui leur provoque un manque à gagner alors qu'on leur a demandé de construire des places, ce qui est paradoxal. Il pense que si une place est disponible pour un habitant mais qu'il refuse de la prendre, la régie devrait être en droit de ne pas faire cette attestation ou au moins d'exiger que

l'habitant prene d'abord la place en souterrain plutôt que la place bleue. On met les régies dans une situation compliquée.

M. Favre dit que le problème ne se situe pas là. D'après lui, le problème est qu'il y a des abus. Des gens qui ont des places louées estiment que le macaron est tellement bon marché que c'est plus facile de sous-louer cette place à des pendulaires en se faisant de l'argent dessus.

Le député répète que l'Etat demande aux propriétaires de faire un certain nombre de places. Demander à la régie à qui on a demandé de faire des places de faire une attestation comme quoi elle ne loue pas de place, c'est tout de même paradoxal.

M. Favre ne comprend pas le paradoxe.

M^{me} Charat dit qu'il faut savoir qu'ils ont travaillé pour trouver la meilleure méthode. On sait qu'elle est toujours perfectible. On sait que les régies sont très sollicitées par les locataires pour obtenir l'attestation. Il faut qu'on gère ce système nouveau. Par contre, on s'était aussi posé la question. Il y avait deux possibilités. Dès lors qu'une personne est en possession d'un parking privé, elle ne pourrait pas avoir de macaron. Ce qui leur semble plus juste. L'autre solution est de dire que dès que vous avez une place disponible dans votre parking, vous n'avez pas droit à un macaron. On pense que c'est un peu raide. C'est pour ça qu'on n'a pas choisi cette possibilité-là. Les contraintes qui pèsent sur les régies ne sont pas non plus trop lourdes. En ce qui concerne les places vacantes, dans le parking privé, il y en a trop de vacantes. Ce qui se répercute sur le propriétaire. Le propriétaire gère son parking. Il n'est pas possible de dire à un propriétaire qu'il doit impérativement louer ses places. Un travail peut être effectué avec les propriétaires sur une base de données de places vacantes pour inciter les gens à se parquer dans les parkings plutôt que sur la voie publique, surtout qu'on est en pénurie.

M^{me} Charat rappelle qu'on est dans une période qui n'a commencé qu'en septembre 2017. Un délai de 3 ans est donné pour tirer des conclusions. Chaque année, un diagnostic sera effectué.

Si l'effet est trop faible, il faudra passer à la vitesse supérieure. On est en 2017, les zones bleues datent de 98. La corrélation entre la mesure prise et le fait qu'on ne l'aidera pas à remplir les places, elle ne la fait pas autant que lui.

Effectivement, avec le règlement du stationnement sur fonds privés, on impose à des propriétaires de faire des places. Au niveau des secteurs, on impose peu car on ne cherche pas forcément à favoriser le stationnement pour les activités. Pour répondre à la demande, lors de la création de logements, on demande de créer des places dans des proportions extrêmement raisonnables.

Un député (S) tient à remercier le département pour cette nouvelle démarche d'attribution de macaron. Il pense que c'est quelque chose d'intéressant qui manquait. A cet égard, il se pose deux questions. Il se demande si cette nouvelle démarche s'étend sur toute la zone macarons.

M^{me} Charat le confirme.

Il voudrait être sûr que les bases légales pour le faire sont suffisantes.

M^{me} Charat affirme qu'une lecture juridique a été faite pour vérifier que tout était en règle. Le point soulevé est intéressant car si on en venait à la disponibilité, il faudrait refaire quand même une vérification juridique, car ça voudrait dire quelque part que d'une manière indirecte, on impose à un locataire de prendre une place de parking. Normalement, le cadre légal ne devrait pas obliger quelqu'un qui loue un appartement à prendre le parking avec.

Il demande cela car il trouverait dommage que la mesure tombe à cause d'un recours reprochant que les bases légales soient insuffisantes. Le problème se pose plutôt à la création de nouvelles zones de macaron. Le jour où on étend la zone macaron, il a l'opportunité de prendre un macaron qui coûte moins cher. Ça vide des places préalablement louées. C'est bien si c'est suffisant au niveau légal pour le moment.

Un député (S) soulève le fait que le département dit ne pas rien faire. Vous avez évoqué le quartier des Eaux-Vives ; est-ce que vous avez des détails chiffrés de ce que vous avez pris comme mesures pour compenser les places supprimées ? Qu'est-ce que vous avez proposé comme alternatives ? Combien de places blanches ont été supprimées et qu'est-ce que vous avez pris comme mesures pour trouver des solutions ?

M. Favre dit que le sujet a été traité par M. Widmer qui s'est chargé de la mise en chantier de l'interface au niveau des Eaux-Vives. Le cas échéant, il pourra revenir là-dessus.

Le député dit que la question de la durée d'un chantier qui dure deux semaines ou deux ans est différente et demande des réponses nuancées. Ça lui pose un problème en ce qui concerne l'exemple du boulanger. Dire que c'est les CFF qui indemnisent, et qu'ensuite c'est la Ville. Il estime que c'est une réponse incompréhensible. De plus, affirmer qu'il pourra avoir un grand succès dès la fin des travaux. Si le petit commerçant tourne plusieurs années avec un chiffre d'affaires plus bas, il va fermer et un Starbucks de plus sortira, car ils ont l'argent pour durer longtemps même si le chiffre d'affaires est bas pendant un moment. On ne donne pas une bonne réponse institutionnelle. Il y a une question de coordination. C'est plutôt le canton qui devrait avoir une vision globale et faire en sorte que ce ne soit pas différent entre la Ville de Genève et

la commune. En ce qui concerne cette question des indemnités, il faut qu'elles soient gérées au niveau cantonal et qu'il y ait une certaine égalité de traitement.

M. Favre dit qu'il y a une causalité entre les indemnités et celui qui réalise les travaux. De la sorte, à un moment donné, les travaux ont été faits par le CEVA, et aussi par l'Etat. Quand les travaux sont clos et que des autres prennent le relais, on est face à deux maîtres d'œuvre différents. Le problème, c'est qu'il y a une différence de politique entre celui qui prend le relais et ce qui s'est passé avant.

Le député est sidéré par cette réponse. Pour revenir sur le texte de la motion, la motion ne dit pas qu'il faut changer tout de suite quelque chose mais qu'il faut juste trouver un meilleur système que ce qui existe aujourd'hui. La durée serait déterminée. On pourrait trouver une formulation différente pour que le canton puisse mettre sur pied une stratégie pour répartir équitablement les places blanches et bleues en cas de chantier de longue durée. Ce n'est pas très contraignant comme formulation non plus.

M^{me} Charat soulève que les places blanches sont quantifiées pour répondre à l'accessibilité des visiteurs et des commerces. Dans les zones où il n'y a pas du tout de commerçants, il y en aura moins. Ça se base sur des faits statistiques avérés et sur des besoins remontés à travers des études et qui font part de commerces qui ont besoin de tant de places pour assurer une rotation. Il est toujours possible de changer, tout en sachant que le but n'est pas de favoriser l'un pour défavoriser l'autre.

Le député trouve embêtant qu'on n'ait pas le taux de rotation des automobilistes, sachant que certains sont garés pendant des semaines.

M^{me} Charat affirme que c'est fait pour cela.

Il dit qu'en même temps ça diminue le trafic pendulaire si on maintient les places habitants. Un équilibre est à trouver, mais ne pourrait-on pas l'ajuster sur un chantier de longue durée ? Il pense que la question est pertinente. Il n'est pas possible de juste faire des tunnels dans tous les villages du canton pour réduire les nuisances.

M. Favre n'a pas de réponse. Il estime qu'il s'agit d'une discussion qu'ils doivent avoir entre eux. Il a été demandé à M. Favre et au département de se positionner sur la motion et il trouve que ce n'est pas une bonne idée. A partir de là, il comprend qu'il y a un problème de stationnement. Il pense que ce sera très compliqué à mettre en place. Il estime que l'approche pragmatique avec plus de sensibilité qu'actuellement est la meilleure.

Un député (PDC) aimerait revenir sur la motion. Elle peut paraître pertinente. On sent que l'auteur se base sur du vécu par rapport à certains quartiers du centre-ville. Ce qui est confirmé. L'auteur de la motion parle en

particulier de travaux dans les rues du centre-ville. Ce n'est pas pour des travaux de longue durée. Ça peut être des travaux exécutés par l'Etat, par une commune ou la Ville de Genève. L'auteur de cette motion parle également de l'occupation des terrasses sur le domaine public. L'idée est de compenser ces places supprimées en les prenant sur des places blanches payantes. C'est très bien, mais on ne pénalise pas seulement les commerçants mais aussi les professions libérales. Il n'y a pas de solution miracle. Ce qu'il faut, c'est attendre les effets du durcissement de l'obtention des macarons. Au jour d'aujourd'hui, il y a 130% de taux de suroccupation. On aimerait descendre à 110%, ce qui serait un premier pas. Si on arrive à 100%, ce serait bien. Il estime cependant qu'au vu de la motion telle qu'elle est présentée, ils ne veulent pas l'accepter.

Un député (UDC) a l'impression qu'on joue les besoins de l'habitant au détriment des besoins des commerçants. Est-ce que les 24% de places payantes en ville sont suffisantes ? Il n'y aurait pas un manque ?

M^{me} Charat dit que la difficulté est que les gens ne paient pas forcément et restent trop longtemps. Elle trouve le nombre correct. La question d'assurer cette rotation doit être faite pour que les gens paient. On n'a pas eu de remontées pour augmenter ce nombre de places. On a une approche très pragmatique. C'est une approche par quartier et le nombre peut suffire. Il faut qu'il y ait 7 à 10 voitures par jour sur une place, c'est cela qui est important.

Un député (MCG) affirme qu'en supprimant les places blanches pour des places bleues, on va prêter les commerces. Son groupe refusera cette motion.

Un député (S) pose la question de savoir si, pendant des chantiers qui durent plusieurs mois et supprimant plusieurs places de stationnement, il est possible d'autoriser les habitants titulaires d'un macaron dans la zone concernée à utiliser les places blanches de manière illimitée et gratuite, comme si c'était des places bleues, sans pour autant changer les affectations.

M. Charat lui répond que, temporairement, cela pourrait être demandé à la Fondation des parkings, mais uniquement sur des périodes extrêmement courtes. Comme elle l'avait expliqué la dernière fois, la Fondation des parkings peut le tolérer tant qu'il n'y a pas de problème de sécurité, etc. Il ne serait pas envisageable de faire cela sur une période très longue. Ponctuellement, pour apaiser une situation, ça pourrait être possible.

Une députée (S) relève qu'il serait nécessaire d'avertir les titulaires de macarons du fait qu'ils peuvent stationner sur des places blanches. Elle remercie M^{me} Charat pour sa réponse.

Elle continue en annonçant que le parti socialiste a un amendement à déposer dans ce sens-là (nouvelle invite qui remplace l'invite d'origine) : « En cas de suppression d'un nombre important de places de stationnement en zone bleue en raison d'un chantier durant plus de 3 mois, à permettre au détenteur d'un macaron résident de stationner gratuitement et pour une durée illimitée sur les places blanches de la même zone macaron concernée par lesdits travaux. »

Un député (PDC) aimerait comprendre par rapport à cet amendement si c'est envisageable. Si tel est le cas, il se demande si c'est la Fondation des parkings qui devra faire les démarches ou la commune de la zone macaron concernée dès lors que la Fondation ne fait que des contrôles.

M^{me} Charat lui répond que la Fondation des parkings ne peut rien faire. Effectivement, elle ne fait que des contrôles.

Il conclut que c'est une démarche que la commune devrait effectuer. Il ne comprend pas trop la mesure.

M^{me} Charat demande si la loi serait donc modifiée dans ce sens.

La députée (S) lui répond qu'ils ne modifient pas la loi. C'est juste un amendement qui assouplit la mesure prévue dans la motion de manière à éviter de devoir modifier le marquage au sol vu que c'est une procédure assez lourde, d'autant plus quand c'est une situation temporaire. Quand l'Etat constate que dans une zone macaron, un nombre important de places sont supprimées, le département pourrait autoriser exceptionnellement les habitants titulaires d'un macaron à se parquer aussi sur les places blanches tout comme sur les places bleues, de manière illimitée.

M^{me} Charat répond que le marquage a un sens. Il y a un cadre légal derrière cela. Elle ne pense pas qu'il est possible de faire ce genre de choses. On peut assouplir les directives de la fondation, mais sur une petite période. Elle affirme que l'amendement ressemble à la motion. On change la vocation des places sans toucher le marquage, mais ça ne se verra pas dans la rue, ce qui serait contraire à toute la signalisation. Il n'y a pas non plus de durée mentionnée. C'est plus simple à réaliser qu'un changement de marquage, mais les automobilistes sont habitués à ce que les places bleues soient bleues et que les places blanches soient blanches. Elle pense que cette mesure risquerait de perdre les automobilistes dans la lisibilité de ces places.

La députée rétorque que ce serait uniquement pour les habitants titulaires d'un macaron.

M^{me} Charat pense que c'est une réglementation un peu particulière. Des souplesses sont possibles, mais de manière très temporaire. Avec cet amendement, on va dans un sens où il faudrait modifier le marquage.

Un député (PLR) voit qu'on est sur des périodes plus longues, ce qui rend plus intéressantes les modifications. Il y a tout de même des problèmes. Le droit au macaron qu'il faudrait étendre sur les zones blanches momentanément et tout l'enjeu de cette motion, c'est justement d'avoir une sorte d'équilibre entre le droit des commerçants et des habitants. Si le chantier dure 3 mois, ce serait avantageux pour les résidents, mais ça voudrait dire que les places blanches seront occupées par ceux qui ont des macarons. Si on va dans cette direction-là, il faudrait entendre les commerçants. On se trouve dans une situation qui avantage les habitants en prêtérissant les commerçants. Il y aura toujours des personnes avantagées par rapport à d'autres. On doit donc se demander si c'est supportable pendant 3 mois. Il n'est pas capable de répondre à cette question à la place des commerçants.

M. Widmer montre une diapositive illustrant la gare des Eaux-Vives et le stationnement. Autour de cette gare, il y avait du stationnement illimité. Il y avait 29 places horodateurs et 81 places bleues sur la rue de Savoie. Lors des travaux du CEVA, ils ont gardé 13 places horodateurs, transformé 13 places en places bleues et rajouté des places pour personnes handicapées et taxis vers la gare. Sur la route de Savoie, ils ont doublé les places bleues. Il est donc possible de modifier le marquage, c'est réalisable. Ce sont des coûts relativement faibles au vu du prix des chantiers.

En principe, c'est le maître d'ouvrage du chantier qui doit assumer les mesures de chantier. La modification du stationnement est une mesure de chantier. Avant le chantier, au total, il y avait 166 à 168 places. Pendant le chantier, il en restait 80 à 82. On pourrait rajouter 10 places sur l'avenue de la gare des Eaux-Vives, mais un chantier va les supprimer.

Il y a eu d'autres démarches visant à transformer le P+R de Frontenex en places pour les habitants, mais il se trouve que c'est trop éloigné pour les habitants de ce secteur.

Ils ont pensé à ouvrir le parking du stade de Richemont aux détenteurs de macaron, mais l'utilisation du parking est assez étonnante avec des horaires particuliers. Seules une dizaine de places y sont disponibles. Ils ont fait une extension et ont demandé à la fondation une mansuétude sur le contrôle des véhicules mal garés. S'ils ont un macaron de la zone F, ils ne doivent pas les amender dès lors que les véhicules ne provoquent pas de danger pour la sécurité.

Ce sont des solutions qui sont mouvantes du fait que le chantier évolue rapidement.

M. Widmer a un autre exemple avec le chantier de la rue Sautter. Pendant le chantier, toute la rue a été fermée à la circulation, ce qui a supprimé des places de stationnement (13).

Comme c'est une route où les bus passent, ils ont dû transformer la rue Emile-Yung en faisant une voie de bus qui supprime 17 places de stationnement. Ils ont alors transformé les places blanches (horodateurs) en places bleues pour les habitants. Dès qu'on a une solution, on peut la mettre en œuvre assez rapidement. Ce sont des éléments intégrés dans l'arrêté de chantier.

M. Charat veut ajouter que la position qu'ils ont tenue jusqu'à maintenant est de ne pas inscrire dans le marbre une modification systématique des places blanches en places bleues lors de chaque chantier. Avec la présentation de M. Widmer, cela prouve bien que lorsque le canton le peut, des mesures ponctuelles sont prises pour améliorer la situation sans que ce soit automatique ou systématique.

Un député (PLR) se dit que si on légifère sur des systèmes d'exception pour les mettre en place, il faudra plus de temps. Il faudra une enquête publique pour faire respecter une loi. Les choses seront en place à la fin du chantier vu la rapidité de nos administrations.

À côté de cela, on parle d'un nombre de jours important. Ce n'est pas possible. On doit déterminer. On ne peut pas légiférer sur un nombre de jours important. Ça ne sert à rien. On perd notre temps sur des problèmes qui n'existent pas, si ce n'est les accommodements que trouve le département dans le cadre des grands chantiers.

La question qui était posée au départ concernait la suppression de places liée aux terrasses de bistro et visait à savoir si on pouvait les compenser sur des places blanches. Il est possible de se rendre compte, comme le disait un député, qu'on retombe sur la problématique de l'opposition des besoins de l'habitant à ceux des commerçants. Il y aura forcément des personnes mécontentes.

Il ne voit pas à quoi ça va aboutir. Il n'y a simplement pas assez de places dans certains quartiers, ce qui est connu, et ça n'a pas changé. Rien n'a été fait pour les habitants, ce qui est un véritable problème. La Fondation des parkings a aussi pour vocation, avec les revenus qu'elle génère, de créer des parkings pour les habitants, et dans l'état actuel des choses, il n'y aura rien pour les habitants qui sont délaissés. Il est d'avis de rejeter cette proposition et ses amendements, car ça ne sert à rien si ce n'est à compliquer le travail du département.

Un député (MCG) est d'avis que l'invite est difficilement applicable. Il ne voit pas comment il serait possible d'avertir les résidents de la situation. Selon lui, l'idée est loin d'être incongrue. Il pense que donner un délai pour les travaux de 3 mois est une bonne idée, car ils n'auraient pas besoin de faire des mesures chaque semaine. Il rejoint ce que M. Widmer a dit. Il préfère qu'on repeigne des places blanches en places bleues, ce qui est plus simple. De plus, cela représente peu de coûts supplémentaires, d'autant plus si on favorise le fait que les délais de chantier soient raccourcis.

Un député (MCG) affirme que la nouvelle invite proposée par le parti socialiste n'est pas adaptable. Cela serait relativement litigieux et source de problèmes. Il pense que le vote de cette motion peut se faire dès à présent, car ils ont fait le tour de la motion. Le département a fait un travail par rapport au surplus de macarons pour chaque renouvellement. Une enquête est menée pour justement viser à réduire le nombre de macarons, ce qui peut potentiellement libérer des places. Selon lui, la motion n'a plus lieu d'être.

Un député (UDC) trouve que c'est une décision peu applicable. Il y aurait une confusion entre les places blanches et bleues, ce qui est une mauvaise idée. Cela rendrait la situation ingérable, car le problème est surtout le manque de rotation pour les places blanches. S'il y avait 6 à 8 rotations sur les places blanches, le problème des commerçants serait réglé. Il pense que la manière d'aborder le problème n'est pas la bonne. Les travaux font partie de la ville, des quartiers.

Il faut prévoir que cela arrive. L'espoir dans ce problème viendra peut-être avec une meilleure situation du surplus de macarons.

Un député (Ve) a une question concernant la notion de mansuétude évoquée plus tôt. Il se demande ce que ça signifie exactement dans les faits et si ça se fait par téléphone, e-mail, courrier.

M. Charat lui répond qu'ils avertissent la Fondation des parkings par mail, téléphone ou courrier. Généralement, cela se fait par écrit.

Ils informent la fondation qu'il y aura des travaux dans une certaine rue pendant une période précise et qu'ils doivent appliquer une tolérance tant qu'il n'y a pas de problèmes de sécurité pour les autres automobilistes et pour les piétons. Ils n'ont pas le droit de se parquer sur un trottoir ou sur la chaussée. Ils peuvent utiliser des places blanches, livraisons ou autres. Dès lors, ils ne seraient pas verbalisés.

La députée (S) souhaite répondre concernant l'amendement proposé. Elle pense que l'amendement n'est pas si compliqué à mettre en application d'un point de vue logistique. Il suffit que la DGT constate qu'il y a un nombre important de places supprimées sur une période importante. Dès lors elle avertit la Fondation des parkings, qui le cas échéant avertit les titulaires de macarons qu'ils ont le droit de se parquer sur des places blanches pendant un certain temps. Elle a une question concernant la présentation. Les deux exemples qui ont été présentés ont des maîtres d'ouvrage publics (CEVA et hôpital). Elle se demande s'il y a des exemples de travaux où le maître d'ouvrage est privé et où il aurait pris à sa charge les marquages.

M. Widmer lui répond qu'il est assez rare que des privés aient un impact sur le domaine public.

Elle lui demande ce qu'il en est pour la rénovation d'immeubles, etc.

M. Widmer lui répond qu'il y a 3500 chantiers à Genève, dont 95% font partie du génie civil de l'Etat. Il y a des exemples où des privés ont tout pris en compte, mais actuellement le plus gros des chantiers, c'est les SIG. Les autres types de travaux ont moins d'effets sur le domaine public.

Un député (PDC) a une remarque à faire relative au vote. Il admet que cette motion est une réalité du terrain, mais si on prend des places blanches pour les attribuer aux bénéficiaires de macarons, on pénalise les commerçants. C'est inapplicable même avec l'amendement proposé. Il est d'avis qu'il faudrait laisser la situation actuelle où les communes maîtres d'ouvrage arrivent à trouver des solutions au cas par cas. Même si ça part d'un bon sentiment, le PDC ne la soutient pas.

Le président met aux voix l'amendement socialiste concernant la motion 2413 :

« En cas de suppression d'un nombre important de places de stationnement en zone bleue en raison d'un chantier durant plus de 3 mois, à permettre au détenteur d'un macaron résident de stationner gratuitement et pour une durée illimitée sur les places blanches de la même zone macaron concernée par lesdits travaux ».

Pour : 4 (1 EAG, 3 S)

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

Abstentions : 2 (1 Ve, 1 PLR)

Cet amendement est refusé.

Le président met aux voix la motion 2413.

La motion 2413 est refusée par :

Pour : --

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

Abstentions : 4 (3 S, 1 EAG)

Conclusions

Cette motion a été refusée à l'unanimité de la commission moins quatre abstentions, et nous vous invitons à faire de même.

Proposition de motion (2413-A)

pour une meilleure compensation des places de stationnement en zone bleue provisoirement supprimées

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

- que le système des zones bleues, déjà appliqué depuis un certain nombre d'années en ville de Genève, s'étend désormais à plusieurs communes de la proche périphérie ;
- que dans plusieurs de ces zones, c'est un fait connu, le nombre de macarons (habitants et commerçants) distribués est supérieur aux places réellement mises à disposition ;
- que, lors de travaux d'une certaine durée ou lors de l'établissement de terrasses saisonnières entre mars et octobre, nombre de ces places « bleues » sont supprimées à plus ou moins longue échéance sans être compensées ;
- que de ce fait les habitants détenteurs de macarons peinent à garer leur véhicule, par exemple pendant la saison estivale, et ceci malgré les départs en vacances ;
- que, bien que le Conseil d'Etat ait demandé récemment à la Fondation des parkings, à juste titre, de durcir les conditions d'obtention des macarons, le problème des suppressions provisoires de places va perdurer,

invite le Conseil d'Etat

à intervenir auprès de la Fondation des parkings afin de trouver un système pratique et pas trop onéreux pour compenser, dans la même zone de macaron, les places « bleues » provisoirement supprimées en les reprenant sur les places « blanches », et ce à partir d'une durée qui sera à déterminer.



Président M. Bernhard Riedweg
Commission des Transports

Genève, le 14 novembre 2017

Position écrite de la FCG : M 2413 pour une meilleure compensation des places de stationnement en zone bleue provisoirement supprimées

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

La Fédération du Commerce genevois remercie votre Commission de lui donner l'occasion de vous faire parvenir sa prise de position écrite.

En un mot comme en cent, au nom de la survie des petits commerçants, **la FCG soutient la motion 2413**. Nous stipulons cependant que c'est bien l'angle « accessibilité des commerces » qui nous intéresse et pas l'angle « habitants ».

Et ceci pour trois raisons principales :

- même si les conditions d'obtention des macarons ont été durcies, leur nombre est toujours élevé par rapport aux places disponibles,
- notre Fédération n'a pas le sentiment que le personnel de la Fondation en charge des contrôles soit particulièrement sensible, au cas par cas, quant à l'accessibilité des clients aux commerces,
- un client potentiel doit pouvoir se garer à proximité d'une zone de chalandise
- Genève a un gros retard en termes d'infrastructures routières et ferroviaires qu'elle tente de rattraper mais en prêtérissant son tissu économique local, constitué en majorité de TPE et PME et subissant également le tourisme d'achat et les ventes par internet.

Nous nous permettons de joindre à notre message le témoignage d'un artisan boulanger qui subit de plein fouet les travaux du CEVA. S'il a bien reçu des indemnités pour la première partie du chantier, il n'en reçoit plus, a licencié la moitié de son personnel.

Par analogie, lors de travaux dans ses locaux, une entreprise du secteur tertiaire continue de fonctionner. Des solutions sont négociées avec la régie et le propriétaire de l'immeuble. Nous sommes dès lors d'avis que lors de tout gros chantier des **mesures d'accompagnement** en termes de parking doivent être mises sur pied.



De mémoire, une cellule « travaux » avait été créée au sein de la Direction générale de la mobilité du temps de son précédent directeur, M. Hochstrasser. Elle était chargée de voir l'emprise d'un chantier (stockage du matériel et des machines) sur le terrain. Nous ignorons si elle existe toujours, mais estimons qu'elle a toute sa raison d'être.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à notre prise de position et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, nos salutations les meilleures.

Fabienne Gautier, Présidente
Isabelle Fatton, Secrétaire patronale

Champel

«Ce chantier qui s'éternise va tuer ma boulangerie»

Didier Billaudel réclame des indemnités qui ne viennent plus. Et déplore l'attitude de la Ville

Christian Berner

Devant son commerce, une palissade. Elle cache l'immense chantier de la gare du futur CEVA. Depuis 2012, c'est l'horizon de Didier Billaudel et de sa boulangerie, sur le plateau de Champel. Un horizon qui rétrécit de jour en jour. «Mon commerce meurt à petit feu. Je ne vais pas tenir longtemps.»

Le chantier de la gare a provoqué l'effondrement de sa clientèle: «ils ont d'abord posé la palissade devant le trottoir, il n'y avait qu'un passage étroit.» Les places de parc ont été supprimées, tout comme la station de taxis et le marché hebdomadaire. Et les arrêts de bus ont été déplacés. Le chaland a disparu.

«De 450 clients par jour, je suis passé à une centaine à peine. J'ai perdu 70% de mon chiffre d'affaires. Vous savez, les gens vous oublient vite. Et ce n'est pas comme s'il n'y avait pas de concurrence dans le secteur.»

Action en Justice

Le boulanger réclame aujourd'hui des indemnités à la Ville de Genève pour la perte de son chiffre d'affaires. Il a intenté une action en justice. Sans succès. Le mois dernier, la Cour de justice a rejeté sa demande de mesures provisionnelles.

Il faut dire qu'en matière d'indemnités, le boulanger a, pour l'heure, été correctement servi. En 2012, il a signé une convention avec les CFF. Ces derniers s'engageaient à indemniser afin de défrayer à ses charges fixes et maintenir le bénéfice de son exploitation au niveau précédant les travaux, comme le résumait



La boulangerie de Didier Billaudel est située juste devant le chantier de la gare du futur CEVA. LAURENT GUERARD

Indemnités traitées au cas par cas

Il n'y a pas de règles fixes en matière d'indemnités, explique un porte-parole des CFF. S'il est évident qu'un chantier va porter un fort préjudice à un commerce, comme la fermeture d'une terrasse de bistrot, «les CFF proposent directement une indemnisation». Mais en général, elle est accordée au cas par cas après examen. Le commerçant doit prouver le lien de causalité entre le chantier et la baisse du

chiffre d'affaires.

Les CFF ne communiquent pas sur les montants attribués à chaque commerçant, ni même sur leur nombre ou sur la valeur globale des indemnités versées. En ce qui concerne les travaux du CEVA, l'argent a été pris sur le budget spécifique de ce projet (alimenté en partie par le Canton), mais les procédures ont été gérées par les CFF.

les Juges. Les montants versés ne sont pas négligeables. De 250 000 francs au départ, ils ont culminé à 492 000 francs en 2015. «C'était du sérieux. Chaque mois, ils vérifiaient mes comptes. Les CFF ont vraiment été très corrects.»

Fin des travaux pour les CFF Mais tout bascule à la fin de 2016. Les CFF lui annoncent que les travaux du CEVA proprement dits sont terminés. Qu'ils cessent donc de lui verser des indemnités.

La Ville de Genève est censée poursuivre le chantier et réaliser les aménagements extérieurs. Pour cela, elle a lancé, en 2013, un

concours d'architecture qui prévoit de planter une centaine de chênes.

Le boulanger s'adresse donc à la Ville de Genève. Car même si les palissades ont été un peu déplacées, ses affaires sont toujours au plus mal. Chargé du Département des constructions, Rémy Pagani refuse. Pour une raison simple: la Ville n'a pas encore démarré les travaux! Ceux-ci ne vont débuter qu'au printemps 2018.

Les Juges vont donner raison au magistrat, ils relèvent que les nuisances dues au chantier ne sont pas excessives puisque la palissade a été légèrement déplacée. Surtout, ils soulignent que la Ville

ne peut pas avoir commencé le chantier puisqu'elle n'a pas encore reçu l'autorisation. Et ce n'est pas de sa faute puisqu'elle a déposé sa demande en avril 2016. Donc, pas d'indemnités. «C'est incroyable, peste le boulanger. Depuis une année, plus rien ne se passe sur le chantier. La Ville ne pouvait-elle pas s'arranger pour commencer ses travaux dans la foulée des CFF? Elle le savait, non, qu'on construisait le CEVA.»

Pour l'heure, le commerçant, âgé de 58 ans, tente de faire face. «J'ai licencié la moitié de mon personnel et je travaille comme un fou. Mais je perds 1000 francs par jour. Il y a les frais fixes. Vous savez, c'est comme les trains. Vides ou pas, il faut le même nombre de personnel.» On lui rétorque que quand la gare sera en service, il aura du monde. «Oui, mais je mange tous les jours! Et c'est rageant de penser que j'ai tenu jusqu'à là peut-être pour rien. C'est du gâchis.»

Le labo à l'arrière

Sa boulangerie est l'une des dernières à fabriquer encore sur place. Le labo se trouve à l'arrière. Un local avec les sacs de farine, le pétrin, l'étrépe, la façonneuse et le four. Un escalier de meunier mène à la réserve au sous-sol. «Nous ne sommes plus que dix-sept à Genève à fabriquer encore au magasin. Mes voisins aiment bien l'odeur du pain au petit matin.»

Didier Billaudel n'est pas le seul artisan à souffrir. À côté, les affaires de la boucherie ne vont guère mieux. «J'ai perdu la moitié de mon chiffre», estime Christian Mansey. Lui n'a pas demandé d'indemnités. Pourquoi? «Bah, les avocats coûtent cher.» Il sait aussi que la viande à Genève subit de plein fouet la concurrence de la France voisine. Il lui reste une année et demie avant la retraite. Après, il tentera de remettre, sans illusion. «Je ne crois pas que les gens veulent sauver le petit commerce.»