

Date de dépôt : 9 mars 2021

Rapport

de la commission d'aménagement du canton chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. David Martin, Caroline Marti, Thomas Wenger, Paloma Tschudi, Yvan Rochat, François Lefort, Salima Moyard, Grégoire Carasso, Marjorie de Chastonay, Alessandra Oriolo, Mathias Buschbeck, Frédérique Perler, Pierre Eckert, Isabelle Pasquier, Jean Rossiaud, Adrienne Sordet, Philippe Poget, Sylvain Thévoz, Delphine Klopfenstein Broggin, Léna Strasser, Katia Leonelli, Pierre Bayenet pour favoriser l'habitat sans voitures dans les PLQ

Rapport de majorité de Mme Ruth Bänziger (page 1)

Rapport de minorité de Mme Danièle Magnin (page 57)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Mme Ruth Bänziger

Mesdames et

Messieurs les députés,

La commission d'aménagement du canton s'est réunie à 6 reprises pour traiter la proposition de motion 2529. Elle a siégé les 10 et 24 juin, le 26 août et les 2, 16 et 30 septembre 2020, sous la présidence de M. David Martin.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Garance Sallin que la commission remercie pour la qualité de son travail.

M. Sylvain Ferretti, directeur général, office de l'urbanisme, M. Jean-Charles Pauli, attaché de direction, M^{me} Marie Schärli, secrétaire générale adjointe au DT, et M. Jérôme Savary, secrétaire général adjoint au

DT, ont également participé aux séances ; qu'ils soient remerciés pour leur soutien attentif au suivi des travaux de la commission.

Ont été auditionnés :

- M. David Martin, 1^{er} signataire de la motion ;
- M. Gérard Widmer, directeur direction Arve-Lac, OCT ;
- M. Romain Lavizzari, président, M. Yannis Ioannides, vice-président, et M. Philippe Angelozzi, secrétaire général de l'Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG) ;
- M. Jean-Luc Gauthey, chef de service, OU DDU, secteur Drize-Rhône.

Introduction

Le 28 février 2019, deux propositions de motions ayant pour objectif de favoriser l'habitat sans voitures ont été déposées au Grand Conseil : 1) « pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures » renvoyée à la commission des transports et 2) « pour favoriser l'habitat sans voitures dans les PLQ » renvoyée à la commission d'aménagement du canton. La motion traitée à la CT se penchait essentiellement sur le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RFSP) et les possibilités de dérogation permettant de s'adapter à la diminution des besoins en places de stationnement dans certains quartiers. Elle a été renvoyée au Conseil d'Etat qui a rendu son rapport le 3 juin 2020 en assurant que les différentes invites de la motion seraient prises en compte dans la mise à jour du plan d'action stationnement 2020-2024.

La présente motion traite des possibilités de réduire les besoins en stationnement dans les PLQ afin de s'adapter d'une part à l'évolution de notre mobilité, d'autre part afin de dégager des surfaces en pleine terre permettant de promouvoir le développement de grands arbres.

Séance du 10 juin 2020 :

Présentation de la motion par M. David Martin, 1^{er} signataire

M. Martin explique que cette motion est une sœur de la M 2530 (*pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures*), votée par la commission des transports le 18 octobre 2019. Le Conseil d'Etat a annoncé un rapport sur celle-ci, mais il n'est pas encore disponible (*ndlr M 2530-B déposé le 3 juin 2020*). Elles auraient pu être traitées conjointement, mais il a été jugé intéressant que cette question soit traitée sous l'angle des transports et sous celui de l'aménagement. Les parkings souterrains ont une place très

importante dans les PLQ et ont une fonction vertueuse, celle d'éviter le parking en surface. Ces aspects sont réglés par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP, L 5 05.10). Le constat est que, sur les quartiers qui émergent récemment, les impacts des parkings souterrains sont très importants en termes de coûts, mais aussi sur la génération de trafic et sur la pleine terre à disposition sur la parcelle. Par exemple, à Artamis, le sous-sol est entièrement occupé par le parking et il n'y a aucun moyen de planter des arbres. Il y a également un décalage entre le niveau d'exigences du nombre de places en souterrain et l'évolution de la demande. Quand il y a de la difficulté à louer les places de parking, l'offre est ouverte et cela crée un appel d'air. Des promoteurs se plaignent d'être obligés de développer trop de places de parking, comme en témoignent les articles de La Tribune de Genève cités dans la motion. Les invites de la motion se focalisent sur les PLQ. Elles demandent que, entre le moment du dimensionnement initial du PLQ et l'autorisation de construire, il puisse y avoir une flexibilité tenant compte de l'évolution de la demande effective en stationnement. Les invites demandent également de faire en sorte de protéger la pleine terre, de mener des expériences pilotes de quartiers sans voitures et de se pencher sur la question des parkings réversibles, par exemple en silo, ce qui permet de se réserver une marge de manœuvre. Concernant le traitement de la motion, il pense qu'il faudrait éviter de refaire l'ensemble des débats qui ont été faits à la commission des transports, mais il y a sans doute des compléments à apporter en croisant les perspectives du DI et du DT.

Une commissaire (S) a l'impression que l'on fait porter à l'instrument du PLQ tout un tas d'aspects (qualité architecturale, qualité paysagère, parking, etc.). Le PLQ doit tenir compte des contraintes d'aménagement, y compris du règlement de l'office des transports, qui impose un taux de parking. Elle partage les différents constats liés au fait d'expérimenter d'autres formes de parking, mais il lui semble que le PLQ n'est pas le bon niveau sur lequel intervenir. Il faudrait plutôt modifier les règlements, qui donneraient une base aux PLQ pour proposer d'autres formes.

M. Martin pense qu'une partie du problème se trouve en effet dans le règlement RPSFP, mais qu'une autre partie se trouve dans la procédure du PLQ. Dans les différents rouages de la procédure, il y a sûrement des possibilités d'adaptation dans le temps.

Une commissaire (S) affirme que, lors de l'élaboration d'un PLQ, on doit tenir compte du règlement en vigueur. Il y aura la possibilité de faire ces adaptations lors de l'élaboration d'un nouveau règlement.

M. Martin répond qu'un PLQ adopté avec un certain nombre de places de parking ne peut pas être changé, même si le règlement a changé entre-temps.

D'autre part, il y a des cas où, au moment où le PLQ se fait, on ignore les futurs types de locataires ou de propriétaires, et on a tendance à choisir le dimensionnement maximal, puis, si on tente d'appliquer les possibilités dérogatoires, il est trop tard pour changer.

Une commissaire (MCG) relève que les problèmes de sous-occupation des parkings souterrains sont localisés dans certains quartiers. Dans d'autres quartiers, le coût des places de parking souterrain atteint des sommes très hautes, jusqu'à 480 francs par mois. Elle se demande si tout cela n'est peut-être pas simplement une question de prix, et s'il ne faudrait pas laisser aux gens la liberté de décider là où il y a besoin de places de parking ou non. Vouloir tout placer dans des règles préétablies a un impact, étant donné que tout évolue. Elle demande s'il veut qu'il y ait plus de liberté ou que cela soit encore plus restreint.

M. Martin répond que les maîtres d'ouvrage qui ont construit un parking souterrain et ne trouvent pas preneurs pourraient décider de louer une place gratuitement, mais ils ne s'y retrouvent plus financièrement. Si l'on autorisait le parking de façon libre en centre-ville, cela serait utilisé et favoriserait la génération de trafic. De son point de vue, il est mieux que ce ne soit pas une situation de marché libre suivant l'offre et la demande.

Un commissaire (PDC) indique qu'il était en faveur de la motion qui demande d'intervenir sur le règlement de stationnement sur fonds privés, mais il est plus sceptique sur cette motion-là. Il faut des années pour modifier une zone et pour élaborer un PLQ qui tient compte d'un certain nombre de places de parking. Il lui semble qu'il existe déjà, entre l'élaboration du PLQ et l'autorisation de construire, une marge de manœuvre pour réduire le parking. Selon lui, il est dangereux de prévoir moins de places que prévu car, si la demande excède, il y en aura en surface. Concernant les quartiers sans voitures, ni en surface ni en sous-sol, cela pourrait poser problème si certains locataires ou propriétaires demandent une place de parking. Enfin, les parkings en silo consomment de l'espace sur de la pleine terre, ce qui empêche de planter quoi que ce soit. Il comprend l'objectif de la motion, mais a des réserves concernant les invites.

M. Pauli répond que la loi dit que le PLQ définit le nombre de places de parking et l'emprise des parkings souterrains. Un PLQ est un acte *sui generis*, qui se situe entre la règle générale et abstraite et la décision concrète et particulière. Quand on adopte un PLQ, on ne peut pas faire en fonction d'un cas particulier, moins qu'avec une autorisation de construire. Dans le RPSFP, il y a des possibilités d'appliquer des dérogations par rapport aux ratios selon le secteur, par exemple s'il y a une convention qui justifie objectivement de faire moins de places de parking. L'exemple type est celui des logements

pour étudiants où celui qui va construire s'engage à louer à des étudiants qui n'ont pas de voiture. C'est toutefois compliqué de donner ces dérogations au niveau du PLQ. En ce qui concerne ce qui se passe une fois que le PLQ est adopté, l'art. 3, al. 7 de la LGZD dit que « est réputée de peu d'importance et constitutive d'un motif d'intérêt général ou technique au sens de l'alinéa 5, justifiant que le projet de construction s'écarte d'un plan localisé de quartier, la diminution du nombre de places de parcage pour tenir compte d'écarts des projets de construction par rapport au plan ou d'éventuelles modifications du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 16 décembre 2015, en particulier des ratios de stationnement en matière de logements d'utilité publique, survenues postérieurement à l'adoption de ce plan ». Si le propriétaire fait plus de logements que prévu, cela a une répercussion sur les places de parking. On peut aussi tenir compte de la diminution des ratios. Si au niveau de l'autorisation de construire un propriétaire s'engage à limiter le nombre de voitures, ce sont des diminutions qui vont dans le sens de l'intérêt général et qui devraient pouvoir être acceptées. Il y a donc déjà dans la loi des possibilités d'agir au stade de l'autorisation de construire par rapport au PLQ.

Concernant les parkings en silo, M. Martin fait remarquer que leur intérêt est de pouvoir exister à un moment donné et d'occuper une place qui, à terme, sera occupée par un logement. Concernant les quartiers sans voitures, il s'agirait de cas où les maîtres d'ouvrage s'engagent à louer à des gens qui sont prêts à se passer de voiture.

Un commissaire (PDC) estime que cela n'est pas possible au niveau du PLQ, mais que le rapport du Conseil d'Etat suite à la M 2530 doit contenir des éléments de réponse.

Séance du 24 juin 2020 :

Audition de M. Gérard Widmer, directeur direction Arve-Lac – OCT

M. Widmer présente le rapport du Conseil d'Etat sur la M 2530 (*voir annexe 2*), mais abordera également la M 2529. Il rappelle que beaucoup d'invites de la M 2530 concernent le RPSFP et présente la carte des secteurs annexée au règlement de stationnement 2015 sur laquelle le zonage a été modifié pour tenir compte des grands projets de développement du canton de Genève et des zones particulières autour des gares du Léman Express. Le RPSFP est intégré au règlement sur la loi sur les constructions et installations diverses. Il est basé sur trois principes : une demande de stationnement privée doit trouver une réponse sur un terrain privé et donc ne pas être reportée sur le domaine public. Pour garantir cela, pour les logements, les ratios sont sur

un nombre minimum de places à construire, alors que c'est un maximum pour les activités, pour éviter que chaque employé du canton de Genève prenne sa voiture pour aller travailler. C'est un moyen d'agir sur la gestion de la mobilité et sur l'usage de la voiture. Le stationnement est interconnecté aux autres dimensions de la mobilité (le réseau routier, les transports collectifs, la mobilité douce). C'est une demande légitime ; il est normal de pouvoir garer sa voiture si on en possède une. C'est aussi une thématique avec une offre relativement contrainte dans les secteurs où la demande est la plus forte. Enfin, le stationnement est un levier de l'action publique, en synergie avec d'autres thématiques (protection de l'air, protection contre le bruit, plans directeurs, projets d'agglomération, etc.).

Le premier règlement de stationnement a été fait en 2008 et visait à fixer des règles pour éviter de se poser la question des ratios de stationnement à chaque nouveau PLQ. Il a été révisé en 2015 en intégrant les modifications du réseau de transports collectifs (Léman Express, trams, BHNS) et tous les projets de développement urbain du PDCn. Ils ont globalement diminué les ratios (de -20% à -50% selon les zones) pour tenir compte de l'évolution des taux de motorisation et de la saturation du réseau routier. Ils ont décidé, plutôt que de construire de nouvelles places de stationnement, de mieux utiliser celles qui existent déjà avec un taux de vacance élevé. Ils ont donc intégré la possibilité pour le porteur de projet de prévoir, parmi les places qu'il doit construire, d'en prendre une partie dans un parking existant dans un rayon de 300 m, réduisant ainsi le nombre de nouvelles places à construire. Ces préconisations commencent à être utilisées. Par exemple, l'Hospice général ne veut pas créer des places de stationnement à la rue des Maraîchers, mais va utiliser certaines places du parking David-Dufour. Dans la révision du RPSFP, ils ont aussi intégré la mutualisation des places de stationnement : au lieu que chaque usager ait sa place réservée, il a un abonnement avec une place dans un parking, mais pas toujours la même. Cela permet de tenir compte de l'usage différencié des places au cours de la semaine ou de la journée. Ils ont aussi intégré un article sur les coopératives : sur la base d'une convention particulière, elles peuvent demander une baisse du ratio de stationnement.

Autour des gares du Léman Express, ils ont créé des zones spécifiques. La gare des Eaux-Vives est intégrée dans la zone 2, qui est celle du centre-ville, car cette gare se situe dans une extension immédiate du centre-ville. Il y a aussi une zone spécifique pour l'aéroport et des zones spécifiques pour les grands projets. Les ratios ont baissé de -20%, -30% ou -50% selon les endroits. Pour les LUP, l'application de la diminution du ratio peut aller jusqu'à 30% pour tenir compte des moyens plus limités des

habitants. Il précise que, du point de vue statistique, la corrélation n'est pas si évidente et que, bien souvent, le fait d'avoir une voiture donne accès à des emplois que ces personnes n'auraient pas sans voiture. Pour les logements, le revenu d'exploitation des parkings doit supporter leur coût de réalisation. Des mesures ont été prises pour les logements étudiants et les IEPA. Ils ont également intégré un ratio pour les deux-roues motorisés et ont augmenté les ratios pour les places vélo, avec l'ajout d'une clause : il faut au minimum 2 m² par place. Ils précisent aussi que les places doivent être accessibles, au premier niveau ou au rez-de-chaussée, abrités et équipés contre le vol.

M. Widmer passe aux invites de la M 2530. La première invite demande de « revoir le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP) en réduisant les ratios de places de stationnement de façon à faciliter et encourager la réalisation de projets d'habitat sans voitures (ou avec très peu de voitures) » ; il indique que le règlement actuel le permet déjà. En appliquant certaines dérogations, il est possible de baisser le nombre de places. La plupart des projets sont réalisés sous les anciens règlements, et les projets basés sur le nouveau règlement sont en cours de construction et d'autorisation, ce qui fait qu'on ne perçoit pas encore les effets sur le terrain. Concernant l'invite demandant à adapter les pratiques de dérogation, cela est aussi déjà possible. Ils ne considèrent pas le régime dérogatoire comme un frein au développement de logements avec peu de places de stationnement, mais plutôt comme un garde-fou pour certains promoteurs qui voudraient reporter la demande de stationnement sur l'offre publique. Le problème avec les coopératives est qu'elles ne sont pas forcément identifiées et partenaires du projet au moment du PLQ.

Il donne l'exemple d'un projet à Presinge où trois coopératives (Equilibre, CODHA et Quercus) voulaient très peu de places de stationnement. En appliquant le PLQ, il aurait dû y avoir 250 places de stationnement. Le département a été d'accord d'entrer en matière avec le projet, car il l'a jugé exemplaire du point de vue de sa gestion, et leur a demandé de faire un questionnaire auprès des futurs habitants pour voir s'ils seraient d'accord de vivre à Presinge sans voiture. La coopérative Equilibre a dans ses statuts que ses membres ne doivent pas avoir de voiture. Ils ont travaillé avec les trois coopératives pour déterminer différents scénarios de besoins en stationnement. Les coopératives privilégieraient un scénario avec une centaine de places, soit un ratio de 0,7, alors qu'un ratio de 1,6 s'appliquerait normalement. Ils ont aussi intégré la commune dans cette réflexion.

Aux Communaux d'Ambilly, 3000 logements sont prévus, avec une production des logements par étapes. Les coopératives interviennent dans la troisième étape du projet. Dans la première étape, un ratio de 1,3 a été prévu.

La commune voulait un ratio très élevé, c'est pourquoi ils ont prévu 700 places avec un ratio de 1 et 177 places en réserve. Lors de l'étape 2, ils devaient construire 750 places au total. Au moment de l'étape 3, les coopératives voulaient moins de places de stationnement mais avaient conscience que la commune craignait le report du stationnement sur le domaine public. Finalement, après les discussions, les coopératives construiront 476 et utiliseront la réserve de l'étape 1 pour leurs futurs habitants. Une lettre d'engagement a été signée par les 12 acteurs de ce développement, où ils s'engagent pour une gestion innovante de la mobilité et sur le principe de dimensionnement du stationnement.

Concernant l'invite sur une politique cohérente de délivrance de macarons, le département a un partenariat très fort avec la Fondation des parkings. Ils avaient constaté qu'il y avait de la sous-location de places de stationnement et ont donc durci les conditions d'octroi du macaron : cela a eu pour effet que 7000 macarons de moins ont été vendus en ville de Genève et a permis de détendre la situation du stationnement dans certaines rues. Une autre invite demandait de prendre en compte ces invites dans l'élaboration du plan d'action du stationnement ; ils rédigent actuellement un plan d'action du stationnement sur la période 2020-2025 et ces invites seront intégrées. Concernant le fait de mener une étude prospective sur les besoins en voitures à l'avenir, il est difficile de déterminer la mobilité dans dix ans. Ils ont lancé une démarche avec l'OU, l'OCLPF et la Fondation des parkings pour déterminer de nouveaux modes de financement et de gestion du stationnement dans les PLQ.

Pour résumer, le Conseil d'Etat est plutôt favorable au développement de quartiers sans voitures, mais l'évaluation de la faisabilité de ces quartiers doit se faire de cas en cas. Le 4 décembre 2019, le Conseil d'Etat a déclaré l'urgence climatique. Le stationnement est un des leviers pour agir sur l'usage de la voiture et le département est donc disposé à s'inscrire dans une politique plus ambitieuse et favorable à la limitation des gaz à effets de serre. Pour conclure, il rappelle la difficulté de ce genre de défis et montre un graphique présentant le nombre de voitures par ménage et selon la taille du ménage (voir annexe 2, p. 21). La plupart des ménages sans voiture sont composés d'une seule personne. Un autre graphique montre la taille des ménages selon la géographie. En première et deuxième couronnes, les ménages d'une personne diminuent fortement, et donc la proportion de ménages sans voiture également. Or, quand ils développent des PLQ dans ces nouveaux quartiers, c'est en général pour des logements de plusieurs personnes.

Un commissaire (Ve) indique que la 1^{re} invite de la M 2529 demande « à adapter la procédure d'élaboration des futurs PLQ afin de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage d'adapter à la baisse le nombre de places de stationnement en fonction de la demande à venir des futurs habitants et de l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants » ; d'après les chiffres d'un article de la Tribune de Genève, les déplacements domicile-travail utilisant la voiture sont passés de 45% à 25% dans l'ensemble du canton. Cela ne reflète certes pas l'ensemble des besoins en mobilité, mais c'est un changement très rapide. Il se demande s'il ne faut pas être plus ambitieux dans les nouveaux projets proches du centre-ville. Au centre-ville, si l'on contrôle les macarons et si l'on ne crée pas d'offres de stationnement, les personnes vont renoncer à posséder une voiture.

M. Widmer montre les chiffres de l'évolution des parts modales (voir annexe 2, p. 22). Depuis 2000, le taux de motorisation par ménage diminue d'une dizaine de pour cent. Pour tenir compte de cette évolutivité, ils souhaiteraient davantage développer le stationnement en élévation. Il y a de l'évolution, mais tout de même certaines tendances stagnantes. Il faut aussi distinguer l'usage de la voiture pour aller au travail, pour lequel il y a des mesures visant à le limiter, et le reste de l'usage. Pour certains déplacements, par exemple avec des bagages, il est difficile de concurrencer la voiture. Le département souhaite une gestion intelligente de la voiture, mais ne pas absolument contrer son usage. En développant l'offre des transports collectifs, de la mobilité douce et du car-sharing, ils permettent aux gens de choisir le mode qui leur correspond le plus.

Un commissaire (Ve) relève qu'une invite de la M 2530 avait été retirée par les commissaires et demandait une campagne d'information sur les possibilités de se passer de voiture. Il a eu un échange avec une mère de famille qui a participé à un brainstorming sur les coopératives et qui a réalisé qu'elle s'en sortirait mieux financièrement sans voiture. Il pense qu'il faut respecter les choix des gens, mais que l'OCT devrait aller plus loin en diffusant de l'information sur la mobilité.

M. Widmer répond que l'Etat le fait déjà. Un système de location de voitures propose de laisser les voitures en libre-service dans la rue ; l'Etat a été partenaire de cette démarche en incitant ses collaborateurs à utiliser ce genre d'outils. Mobility a ensuite racheté cette entreprise. Ils sont ouverts à collaborer avec ces sociétés, mais ne vont pas forcément aller à leur rencontre pour leur proposer un partenariat. Dans le dimensionnement du stationnement dans les autorisations de construire, ils intègrent aussi certaines places Mobility comme étant des possibilités de réduction du nombre de places à réaliser. Mobility dit qu'une place Mobility équivaut à 7 ou 8 places

traditionnelles. Les coopératives estiment que pour 4 ménages on peut prévoir une voiture partagée au sein de la coopérative. La CODHA a développé son propre système, étant donné que les tarifs de Mobility sont trop élevés par rapport aux revenus de ses membres.

Une commissaire (MCG) relève que les véhicules ont pris du volume avec les années et que certaines places sont maintenant trop petites. Elle demande aussi si le nombre de box de garage est connu, et s'il y a des statistiques sur les prix.

M. Widmer donne l'exemple de la cité satellite de Meyrin, où il n'y avait aucune ligne de transports collectifs, car la croyance était que la voiture suffirait. Il y avait une voiture par logement et donc d'énormes parkings, puis l'évolution de la société a fait que l'usage de la voiture a diminué. Il y a donc des endroits où les promoteurs se sont trompés sur le dimensionnement. Concernant la taille des places, les voitures ont changé de taille avec les années, mais il n'y a parfois pas la possibilité d'adapter les places de parking aux nouvelles dimensions. En termes d'autorisation de construire, ils font attention à ce que les normes soient respectées pour les gabarits actuels. Par rapport à l'usage des box, cela fait partie des conditions liées au durcissement de l'octroi des macarons. Certains disaient qu'ils n'avaient plus la place de mettre leur voiture dans leur box, car ils y stockaient d'autres objets et désiraient donc un macaron ; le département leur a dit de trouver une autre solution de stockage pour pouvoir garer leur voiture dans leur box. Concernant le suivi du prix de l'offre de stationnement, c'est plutôt du domaine privé. Ils ont certains accords avec les régies pour qu'elles indiquent le nombre de places vacantes dans leurs parkings. L'Etat n'a pas de maîtrise sur les coûts sauf dans les projets qu'il contrôle. Il n'y a à sa connaissance pas de relevé des prix.

Une commissaire (PLR) revient sur le fait d'utiliser des places déjà existantes dans les nouveaux projets, avec l'exemple du parking David-Dufour. Cela lui paraît être une inégalité de traitement, car un promoteur qui arriverait après devrait, lui, construire toutes les places. Elle demande comment cela fonctionne.

M. Widmer répond que cela peut en effet être une inégalité de traitement. Le but est que les places soient remplies. Quand elles seront remplies, il faudra en créer d'autres. Actuellement, certains parkings sont assez vides. En ville de Genève, il y a 900 places vacantes dans les parkings de la GIM. Ils proposent d'utiliser l'offre à disposition actuellement, puis de voir comment cela se passera quand tout sera utilisé. Ce sont des cas assez peu fréquents en ce moment. Ils sont en train d'analyser s'il faudrait une convention ou un accord fourni par le propriétaire du parking au moment de l'autorisation de

construire, acceptant de donner tant d'abonnements à des habitants venus d'un immeuble en particulier. Pour le cas de David-Dufour, ils sont en discussion avec l'OBA et la Fondation des parkings pour déterminer quel est le mode de partenariat le plus simple. A priori, il y aurait une certaine part à payer par place pour obtenir ces abonnements.

Une commissaire (PLR) relève qu'il n'y a pas de contrôle pour voir si quelqu'un sous-loue trois fois plus cher que ce qu'elle loue.

M. Widmer répond que cela peut être inscrit dans la convention.

Un commissaire (PLR) demande s'il connaît la part de véhicules électriques, qui nécessitent dans les parkings des bornes de recharge.

M. Widmer répond qu'il ne l'a pas actuellement, mais peut se renseigner. Dans le RSFP 2015, ils ont ajouté un article disant que, dans les nouveaux parkings, chaque place doit être équipée de conduites pour permettre le raccord à une prise électrique.

Séance du 2 septembre 2020 :

Audition de l'Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG), représentée par M. Romain Lavizzari, président, M. Yannis Ioannides, vice-président, et M. Philippe Angelozzi, secrétaire général

M. Angelozzi rappelle que l'APCG a été auditionnée sur un objet similaire (*M 2530*) à la commission des transports. Leur prise de position de l'époque (*voir annexe 3*) est qu'ils sont plutôt favorables à la motion. A leur sens, les règlements sur les places de stationnement dans les nouveaux immeubles fixent des quotas trop rigides. De manière générale, ils ne sont pas favorables à de tels quotas, qui les empêchent de s'adapter à la réalité. Dans leur prise de position, ils ont consulté leurs membres afin de fournir des chiffres sur les taux de vacance à la première location. Ils ont également relevé des incohérences dans la politique des macarons, qui incite à prendre un macaron bon marché malgré le taux de vacance des immeubles. Enfin, ils sont pour une flexibilité et non pour des quotas : il y a des régions où il y a besoin de moins de voitures, car il y a des transports publics, et d'autres où il en faut plus. Ils avaient suggéré de réduire les ratios de 0,5 point pour les secteurs I à IV et d'avoir un minimum d'une place en secteur VI (*selon RPSFP, L 5 05.10*).

M. Lavizzari précise qu'ils sont favorables à la motion dans la perspective de plutôt tendre vers une diminution des places, mais qu'il est important de garder une certaine flexibilité en fonction de la localisation des projets et de

la desserte en transports. Dans certaines zones, il pourrait aussi être justifié d'avoir plus de places que ce qui est prévu.

Le président rappelle l'historique de cet objet : il y a deux motions, la M 2530, traitée à la commission des transports, qui a fait l'objet d'une réponse du Conseil d'Etat, et la M 2529, qui traite la question sous l'angle de l'aménagement du territoire.

Une commissaire (PLR) demande, relativement aux taux de vacance indiqués en annexe, quels étaient les prix de location des places proposés.

M. Lavizzari répond qu'il s'agit d'abord de connaître le prix de construction : une place de parking en sous-sol coûte environ 50 000 francs. La question est de savoir comment faire en sorte qu'elle soit louée. Le loyer s'élève, dans les nouveaux quartiers, à 180 ou 200 francs, mais cela ne permet pas forcément aux coûts de construction du parking d'être autoportants. Avec des chiffres autour de 80 francs, une partie du coût des parkings est supportée par le loyer des logements. La marge de manœuvre entre 80 et 300 francs n'est pas forcément en adéquation avec le coût d'investissement de la place. Pour avoir un prix qui couvre le coût d'investissement, il faut environ 200 francs/mois la place.

M. Ioannides ajoute que l'amortissement d'une place de parking n'est pas de 0, car il y a des frais d'exploitation, d'entretien, de gérance, d'assurance... Quand on tombe sous un certain loyer, on ne couvre même pas les frais d'exploitation, qui sont relativement importants pour un parking.

Une commissaire (S) ne trouve pas juste de comparer des macarons, qui concernent les places publiques, avec un prix qui concerne des places privées. Elle pense que le coût de revient est aussi pris en charge dans le temps ; il y a donc un certain amortissement des places construites qui se fait au long de la vie du bâtiment.

M. Angelozzi répond que la comparaison se fait dans la mesure où le règlement impose un taux minimum de places de parking en sous-sol, alors qu'il n'est pas forcément en adéquation avec la demande et implique un taux de vacance. A partir de là, il y a de quoi s'interroger quand il y a beaucoup de voitures en surface alors que le développeur a été obligé de construire des places en sous-sol qui ne sont pas occupées. Par ailleurs, les développeurs travaillent pour des entités privées, mais aussi pour des entités publiques.

M. Lavizzari ajoute que c'est aussi une question d'incitation. Il y a une telle différence entre le prix d'une place privée en sous-sol et un macaron que l'utilisation des places privées n'est pas encouragée. C'est dans ce sens-là qu'ils ont voulu mettre en exergue cette différence-là.

M. Ioannides ajoute que tous les acteurs de la construction, publics ou privés, sont sujets à ces particularités du nombre de places à positionner. La problématique d'investir pour construire les concerne tous. La question est de savoir comment s'assurer qu'ils ont fait un bon placement. Le coût de construction d'une place en sous-sol, 50 000 francs environ, engendre un certain loyer nécessaire pour être couvert. Il s'agit ensuite d'être le plus proche possible des usagers locaux en répondant à la demande. Par le règlement, il faut trouver le bon outil qui met en adéquation les usagers et l'offre de places de parking. En tant que développeurs, ils constatent qu'ils ont des difficultés à allier la réalité de la demande à la réalité de l'offre avec les règlements actuels.

Un commissaire (PDC) relève qu'ils insistent sur la flexibilité, or la motion ne parle que de diminuer les places. Il demande si le texte devrait être adapté.

M. Lavizzari répond qu'en tant que praticiens, ils sont très fervents de flexibilité. Il y a un large carcan législatif qui leur impose beaucoup de contraintes. Concernant les places de parking, il faut que le besoin identifié puisse être satisfait dans les deux sens.

Un commissaire (PDC) comprend leur position, mais demande si le texte tel qu'il est libellé les satisferait.

M. Lavizzari répond qu'il faut en effet un juste milieu, mais il est difficile de résumer cela en un seul critère ou un seul ratio.

M. Angelozzi donne l'exemple d'un immeuble construit à Satigny, loin de la gare ; s'il n'y a pas de place de parking dans les immeubles, il y aura des vacances de logements. Si le même immeuble est près de la gare, il y aura sans doute besoin d'un peu moins de places de parking. C'est au développeur d'ajuster à la demande. L'APCG a besoin de flexibilité, qui peut aller dans les deux sens. En effet, en campagne, s'ils ne peuvent pas répondre à la demande pour des régions non desservies par les transports publics, cela peut poser problème aux familles, par exemple.

M. Lavizzari ajoute que si un amendement permettant plus de souplesse était ajouté ils y seraient évidemment favorables.

Un commissaire (S) rappelle que la Fondation des parkings a changé sa politique sur les macarons par rapport à certaines pratiques, notamment les personnes qui sous-louaient leur box de parking et prenaient un macaron pour occuper les places publiques. Selon lui, il y a deux méthodes pour régler le problème des places de parking : revoir les ratios à la baisse ou revoir la disposition des secteurs dans la carte du RPSFP. Il s'étonne de voir Carouge et Meyrin dans des secteurs différents alors que la desserte en transports

publics est la même. Il évoque l'audition de l'OCT, où ils ont vu que des dérogations étaient octroyées pour les coopératives, car les futurs habitants étaient connus et pouvaient s'engager à renoncer à la voiture individuelle. Il demande comment on pourrait, dans des projets où on ne connaît pas les futurs propriétaires ou locataires, amener ce même raisonnement pour réduire le nombre de places.

M. Ioannides explique que les gens vont choisir le moyen le plus efficace et le plus raisonnablement économe pour se rendre d'un endroit à un autre, et vont naturellement faire le choix d'une meilleure qualité de vie. Il faut travailler sur la qualité infrastructurelle des immeubles, par exemple sur les emplacements deux-roues ou vélos, afin de donner envie de faire un usage différencié. Il y a des familles qui ont certains besoins logistiques (équipement sportif, nombre d'enfants, etc.) qui nécessitent une voiture, mais utilisent aussi des vélos pour d'autres activités. Il y a une capacité à travailler sur le serviciel multiple qui permet aux usagers d'avoir le choix en termes de mobilité.

M. Lavizzari ajoute que c'est peut-être au moment de l'établissement du PLQ que l'opportunité par rapport à la localisation doit être analysée plus finement en lien avec les besoins caractéristiques de l'emplacement, et que des dérogations peuvent être accordées. Même si c'est encore plus en amont, on connaît toutefois les infrastructures à proximité qui peuvent déterminer les besoins en mobilité.

M. Angelozzi précise que les expériences passées permettent aussi d'anticiper les besoins dans un secteur.

Un commissaire (UDC) demande leur avis sur la dernière invite de la M 2529, sur les parkings réversibles, a priori en surface, sous forme de silos.

M. Ioannides répond qu'une construction hors sol peut être adéquate ou problématique selon les zones urbaines ou paysagères. C'est assez volumineux et les locaux techniques peuvent représenter jusqu'à 30% du volume bâti. Le silo comme seule solution n'est pas forcément juste, mais étudier la réversibilité possible de certaines infrastructures, qu'elles soient en surface ou en sous-sol, leur semble vraiment intéressant.

Le commissaire (UDC) se demande où il pourrait y avoir des parkings en silo à Genève.

M. Ioannides répond qu'il faut toujours mesurer l'impact urbanistique et architectural. Dans d'autres pays, il y a des exemples de parking en silo dans des quartiers assez denses et qui fonctionnent bien. Le silo est une des pistes possibles, mais il faut voir au cas par cas. La réversibilité devrait en tout cas être davantage intégrée dans la façon de concevoir ces infrastructures.

Un commissaire (Ve) revient sur la notion de souplesse. Il lui semble qu'une souplesse vers le bas est aujourd'hui possible. Il évoque l'exemple des immeubles de la Montagne : dans ce projet-là, le maximum de parking possible, sans faire de stations vélos, ni d'autopartage, a été utilisé, malgré des demandes de faire moins de places. Faire moins de places de parking fait partie de la souplesse. Il demande s'ils font parfois moins que le maximum autorisé dans leur pratique.

M. Lavizzari répond qu'ils essaient de faire moins, mais que cela est extrêmement compliqué de le faire accepter quand on n'est pas une collectivité publique ou une coopérative. Ils ne sont pas toujours écoutés dans leur retour d'expérience.

Un commissaire (Ve) demande s'il y a une tendance à construire des stations d'autopartage.

M. Lavizzari répond qu'il y a des évolutions. Au Rolliet, une convention a été signée, avec la mise à disposition de différents services de Mobility pour diminuer le ratio, qui a été diminué à 0,6 pour 100 m² à l'échelle du PLQ. Les maîtres d'ouvrage publics et privés se sont mis d'accord pour mettre en place des services complémentaires permettant cela. Personnellement, ils sont enclins à construire moins de places, mais il existe des contre-exemples qui montrent qu'il y a parfois besoin de plus.

Une commissaire (S) demande s'ils ont fait une étude pour connaître les raisons de ces taux de vacance.

M. Lavizzari répond qu'il y a une trop grande offre initiale, ainsi que les problèmes liés aux macarons ou aux places visiteurs en surface utilisées par les habitants.

Aujourd'hui, au chemin de Compostelle, après de longues campagnes pour inciter les gens à occuper les places et à changer de comportement, ils ont réussi à réduire le taux de vacance. Avant, les habitants se parquaient sur les places visiteurs gratuites en surface plutôt que dans le parking privé. Les accès pompiers n'étaient plus accessibles, le parking visiteurs était complet. Des utilisateurs proches du quartier utilisaient aussi le parking visiteurs. Ces places visiteurs ont été rendues payantes ; le comportement des habitants et des personnes venant tous les jours a changé et ils ont pris des places payantes en sous-sol.

Une commissaire (MCG) attire leur attention sur la sécurité : une femme est moins encline à aller dans un parking souterrain qu'un homme.

M. Lavizzari répond que cela fait partie de la réflexion dans l'élaboration de la qualité des projets. Une solution est par exemple de peindre les murs et le plafond en blanc et de bien éclairer les parkings.

Le président relève que l'APCG suggère de baisser les ratios de 0,5 dans les secteurs I à IV et d'avoir un minimum de 1 ailleurs. Il demande comment expliquer le décalage de perception entre le département des transports, qui dit que les ratios ont déjà été adaptés, et leur propre vision.

M. Angelozzi répond que la baisse du ratio est à titre subsidiaire ; ils sont avant tout pour de la flexibilité, mais si une totale flexibilité n'est pas possible, ils préconiseraient une baisse des ratios. Ils n'ont pas pu faire d'étude scientifique sur la question, mais cela est fondé sur leur retour d'expérience.

M. Lavizzari ajoute qu'ils souhaiteraient que ce soit applicable à tous les maîtres d'ouvrage. Il existe des dérogations, mais il est difficile de les obtenir si l'on n'est pas maître d'ouvrage public.

Séance du 2 septembre 2020 :

Audition de M. Jean-Luc Gauthey, chef de service – OU DDU, secteur Drize-Rhône

M. Gauthey propose d'illustrer la discussion par le cas des Cherpines, qui permet de cerner comment le RPSFP est exploité aujourd'hui et comment il en a été tiré parti pour atteindre une certaine souplesse (*voir annexe 4*). Les conditions à réunir pour dégager cette souplesse sont de trois ordres : un contexte favorable, une impulsion et un accompagnement. Concernant le contexte favorable, il y a une distinction entre les secteurs en hypercentre et les secteurs en première couronne ou en périurbain. Le secteur des Cherpines fait une soixantaine d'hectares et vient d'une planification datant de 2010. Il a donné lieu à une planification directrice conçue avec les deux communes concernées, Plan-les-Ouates et Confignon, qui s'étaient approprié l'enjeu de stationnement. C'est donc un projet qui avance avec une impulsion qui date d'avant la révision du RPSFP en 2015. Parmi les éléments de contexte, il y a la desserte en transports publics, le contenu du projet, visant à orienter les usages des habitants, en axant la proposition sur la ville « des courtes distances » (réduire au maximum les déplacements professionnels et de loisirs). Ce projet-là atteignait une échelle, avec des logements, des activités, des commerces, des groupes scolaires, qui permettait d'avoir un contexte intéressant pour y confiner une partie des déplacements quotidiens. Ils ont réalisé un travail sur l'affectation des rez-de-chaussée. Dans la convention entre les partenaires publics et privés, les opérateurs s'engageaient à développer des activités de vie de quartier, non marchandes mais créant du service. Cette offre contribue à la réduction des besoins en mobilité des habitants. L'infrastructure du quartier en lui-même est un élément de

contexte important : le projet s'inscrit dans le cadre de la planification du tram de Saint-Julien. C'est une infrastructure majeure autour de laquelle ils ont développé des urbanisations denses et qui amène une offre performante de service. L'architecture s'appuie sur un réseau de mobilité douce.

Il rappelle qu'ils ont travaillé le projet dans le cadre d'un RPSFP non révisé. Le ratio était alors fixé à 1. Il a fallu une impulsion pour le travailler à la baisse. Cette impulsion est d'abord venue d'une volonté forte exprimée par les communes visant 0,1 au stade du plan directeur de quartier. Cette ambition les a contraints à travailler pour voir quelles conditions réunir pour aller sous le ratio de 1. Au moment des PLQ, il a fallu commencer à concrétiser les chiffres. La commune de Plan-les-Ouates a mandaté un cabinet spécialisé pour étudier les conditions à réunir pour cette baisse de ratio. Cette étude a conclu que, compte tenu du contexte, il y avait un seuil admissible tolérable de 0,6, au-dessous duquel il y aurait des difficultés comportementales et des problèmes de report de stationnement. Ce seuil de 0,6 pouvait être atteint moyennant des mesures complémentaires. Le département des transports est entré en matière sur cette proposition qui s'est traduite concrètement dans le PLQ du Rolliet (1000 logements) par une proposition intéressante qui rejoint la question de la réversibilité : le maintien du 1 du RPSFP, mais seul le 0,6 des places va être mis à la charge des opérateurs, avec le 0,4 complémentaire en cas de pression avérée.

Cette démarche est soutenue par les départements des infrastructures et de l'aménagement. Cela démontre qu'avec le RPSFP en force, ils ont pu proposer une solution assez souple. C'est la commune qui gère le risque et qui accepte de réaliser le 0,4 restant en cas de nécessité. Ce portage communal est important pour fixer l'objectif et gérer le risque. Un effort a aussi été fait sur les ratios d'activités. Il y a également un certain nombre de mesures d'accompagnement préconisées par l'étude. Parmi elles, centraliser au maximum les parkings, ainsi que leur gestion. Il s'agit aussi d'orienter le résident vers un usage où l'on arriverait à distinguer le stockage du véhicule de son usage, et vers d'autres modes de transport. Ils ont aussi travaillé sur des compléments de besoins : en additionnant tous les besoins, on atteint 1300 places. Comme besoins en plus, il y a les emplois, les personnes à mobilité réduite, les visiteurs, les enseignants, les événements sportifs. Le travail réalisé a été d'analyser comment mutualiser tout cela. Ils ont identifié quels étaient les éléments critiques, les fonctionnements du week-end, et quels usagers occupaient les places. Sans toucher au socle incompressible, ils sont parvenus à générer un seuil qu'ils pouvaient comprimer jusqu'à 1000 places sans compromettre les usages. Ils ont également rogné sur les stationnements visiteurs.

En matière structurelle, il y avait aussi la configuration des bâtiments. Pour qu'un utilisateur perçoive la praticité des transports en commun et de la mobilité douce, il faut éviter qu'il descende directement en ascenseur dans son parking. Il y a donc eu la volonté d'excentrer les émergences des parkings afin que le niveau de confort de l'ouvrage ne soit pas trop incitatif. L'étude a démontré qu'il fallait accompagner l'usage, voire l'orienter, en offrant des services qui n'existaient pas et en anticipant des évolutions de pratiques. Les mesures pour limiter les déplacements sont : créer les conditions du télétravail/coworking, installer des casiers de livraison à domicile, encourager l'autopartage, un kit de mobilité pour les primo-habitants (offrir des informations aux futurs occupants pour les orienter dès l'installation), une centrale mobilité (entité qui vise à organiser les stationnements mais qui est aussi un acteur économique), un rail check (offres préférentielles sur les abonnements TPG et CFF en cas de renonciation à la propriété d'un véhicule), des critères de mobilité dans l'attribution des logements (à l'instar de ce qui est pratiqué dans certaines coopératives, privilégier les résidents qui s'engagent à vivre sans voiture ou à un usage réduit) et une gestion centralisée du stationnement. Le Rolliet est la première étape des Cherpines et a vocation à faire de l'expérimentation. L'intérêt de cette piste est son réalisme. Il y a un vrai partenariat avec les opérateurs. Les tests d'intégration de ce modèle se font avec eux, avec des juristes, des économistes. Le RPSFP aujourd'hui en vigueur n'a pas été un obstacle à la réalisation de ce modèle.

Le président demande s'il a des appréciations quant aux invites de la M 2529.

M. Gauthey répond, concernant l'invite sur les PLQ, que les procédures PLQ ne sont pas des obstacles à l'expérimentation. La clé est la dérogation, qui nécessite une entrée en matière de l'office des transports. Quant aux autres invites, il a répondu en partie dans sa présentation. L'expérimentation est une question assez centrale. Il y a eu une impulsion sur les Cherpines, avec un portage local fort ; la base de départ a été le ratio de 1 donné par le RPSFP, qui a été revu à la baisse. Il rappelle que le RPSFP, sur les Cherpines, a pris en considération la planification du grand projet et l'arrivée du tram.

M. Ferretti ajoute, concernant l'invite sur la pleine terre, que leur préoccupation aujourd'hui est de conserver un maximum de pleine terre dans les projets. Ils n'ont pas d'objectif chiffré, mais essaient de viser entre 35% et 50%. Quand ce n'est pas possible de préserver assez, ils proposent un enterrement plus profond sur certains secteurs pour garder 3 ou 4 m de terre végétale et permettre une végétation plus haute. Le département est donc déjà

très engagé dans cette attention portée à la pleine terre. Concernant la réversibilité, ils ont conscience que c'est un enjeu aujourd'hui. Il est difficile de se projeter à dix ou vingt ans, et un parking est un investissement lourd, c'est pourquoi ils songent à des constructions réversibles. Il y a la possibilité de réserver un secteur pour, le cas échéant, construire un parking, ou de construire un ouvrage qui peut être réversible en bureaux ou en logements. Il évoque aussi des ouvrages qui peuvent être démontés, par exemple un parking souterrain avec une hauteur entre les dalles et la possibilité de faire un atrium avec activités et puits de lumière s'il n'y a plus besoin du parking. Il n'existe pas de solution triviale qu'ils pourraient développer de manière uniforme sur tous les projets.

Un commissaire (S) demande, dans les projets plus petits, si l'échelle du projet permet cette expérimentation si la commune n'assume pas le risque.

M. Gauthey répond que la réponse appartient aux communes et aux opérateurs. A priori, il dirait que oui. Les moyens à mettre en œuvre sont assez proches. Il faut aussi faire une analyse assez large de la vacance des places. Il y a beaucoup de périmètres où des investisseurs des places voisines seraient intéressés à trouver des locataires. Plutôt que de construire de nouvelles places, il faut évaluer si l'offre n'existe pas déjà à proximité.

Un commissaire (S) demande comment expliquer la différence des ratios entre les communes suburbaines et la commune de Carouge, qui sont pourtant tout aussi bien desservies par les transports publics.

M. Gauthey répond qu'il est délicat pour eux de se prononcer sur la pertinence d'un élément porté par l'office des transports. Ce qu'il peut affirmer, c'est que les opérateurs constatent que le marché n'est parfois pas demandeur du ratio proposé.

Une commissaire (S) relève que des projets similaires existent aussi en France, avec des quartiers qui permettent de limiter les déplacements, mais que ça ne marche pas autant que voulu. Par ailleurs, elle demande si les bureaux de coworking seraient destinés aux habitants ou à des personnes externes. Si des personnes externes viennent, cela ne réglera pas le problème des déplacements.

M. Gauthey répond, au sujet des objectifs atteints ou non, que la logique d'accompagnement de mesures nécessite une présence dans l'exploitation du quartier. Il faut beaucoup d'humilité, ils sont en phase d'expérimentation. Quant aux locaux de coworking, ceux de Genève ont un modèle économique, et sont souvent accompagnés d'un café. La cible ce sont les habitants du quartier, mais en termes de mobilité la frontière du quartier n'existe pas : si

des résidents ou employés de la ZIPLO y vont plutôt que de prendre la voiture, c'est aussi positif.

Une commissaire (MCG) demande si l'idée des puits de lumière évoquée par M. Ferretti est une bonne idée à développer.

M. Gauthey répond que l'idée est bonne, mais qu'il faut l'évaluer en contexte et ne pas négliger ce que ça signifie. Avec un silo réversible, il faut savoir comment vit la ville pendant la période transitoire puis quand il n'est plus là. C'est un outil parmi d'autres. Il faut voir si cela a du sens, si cela est au bon endroit, mais cela reste une piste incontournable.

M. Perrella précise que ce n'est pas la qualité du maître d'ouvrage qui détermine l'octroi d'une dérogation, mais le fait qu'il réalise du HBM, HLM, HM ou du LUP ; dans ces cas-là, le règlement prévoit une dérogation qui diminue le taux jusqu'à 30%. Le règlement prévoit d'autres dérogations pour d'autres types de logements : une réduction de 50% des places de stationnement pour les immeubles avec encadrement pour les personnes âgées, de 75% pour les immeubles ou foyers pour personnes en situation de handicap et de 100% pour les logements étudiants.

M. Pauli ajoute que, s'agissant des logements d'utilité publique, ce n'est pas une dérogation, mais l'application du règlement. Après cela, on peut encore déroger, car il y a des conventions.

16 septembre 2020 :

Discussion sur les invites

Une commissaire (PLR) souhaiterait faire un amendement à la 1^{re} invite : elle pense qu'il ne faut pas laisser la main aux seuls maîtres d'ouvrage pour choisir ou non d'abaisser le nombre de places de stationnement. S'ils abaissent, cela leur coûte moins cher, mais à la fin ce seront les habitants qui étaient là avant qui vont voir leur qualité de vie péjorée et ne plus trouver de place. Elle propose l'amendement suivant : *« à adapter la procédure d'élaboration des futurs PLQ afin que le taux de stationnement soit fixé d'entente entre le canton, la ou les communes concernées et les maîtres d'ouvrage en fonction de la demande à venir des futurs habitants et de l'offre de mobilité multimodale à disposition »*. Concernant la 3^e invite, elle se demande qui va choisir et quels PLQ ; les autorités communales doivent être consultées car ce sont elles qui vont gérer s'il y a des soucis. Elle se demande aussi pourquoi certains promoteurs ou propriétaires pourraient bénéficier gratuitement de cette décision, car, tant qu'ils ne mettent pas de parking, cela leur coûtera moins cher. Elle propose d'**enlever cette invite**, cette question étant réglée par le biais de la 1^{re} invite. Enfin, dans la 4^e et

dernière invite, elle estime que la **partie entre parenthèses**, « (*a priori en surface sous forme de silos*) », n'apporte rien et elle propose sa **suppression**.

Un commissaire (EAG) estime que ces propositions d'amendements vident la motion de sa substance. Il pense qu'il faut garder la mention « *à la baisse* » du nombre de places de stationnement, d'autant plus que les promoteurs ont reconnu que cela les arrangeait de faire à la baisse. Il propose de maintenir l'orientation générale de cette motion en précisant « **à la baisse, si possible** ».

Le président donne sa compréhension de la question : actuellement, les ratios dans le règlement sont des minimums, ce qui veut dire qu'adapter le règlement signifie forcément de le faire à la baisse, car c'est de toute façon possible à la hausse.

Un commissaire (S) répond que c'est un minimum pour les logements et un maximum pour les activités.

Un commissaire (PDC) propose un amendement sur la 2^e invite : il propose de remplacer une part « prépondérante » de surfaces de pleine terre par « **significative** » pour éviter une mauvaise compréhension. « Prépondérant » peut aller jusqu'à la moitié de la parcelle. Il est favorable à mentionner la problématique de la surface de pleine terre, mais « prépondérant » serait plus large et restrictif que les quotas discutés lors du débat sur la zone villas.

Un commissaire (PLR) ajoute qu'il a de la peine avec le fait de mélanger la question de la pleine terre et la question du parking. S'il s'agit d'envoyer un signal fort sur la réduction du stationnement, il faut s'en tenir à ce sujet et ne pas en ajouter un autre.

Un commissaire (UDC) indique que la seule invite qui lui plaît est la dernière. Concernant les amendements, il approuve la suppression de la parenthèse de la dernière invite. Il est pour supprimer la 2^e invite : le débat sur la pleine terre a déjà eu lieu, cela a été formulé dans le PL 12566. Il ne faut pas le mélanger au débat sur le stationnement, qui n'a rien à voir. Enfin, il soutient la suppression de la 3^e invite.

Un commissaire (S) peut souscrire à la proposition de la commissaire (PLR), mais il n'aime pas le fait qu'on ne donne pas la tendance pour revoir les ratios à la baisse. De plus, si cela se fait au cas par cas, cela va donner lieu à des négociations sans fin entre le canton, les communes et les maîtres d'ouvrage. Personnellement, il est pour adapter le RPSFP par un autre angle, celui de la carte des secteurs qui y est annexée et qui fixe les différents secteurs et les ratios qui s'y appliquent. Cette carte est fondée sur une vision de la ville très communale, qui ne respecte pas le règlement lui-même, car

elle ne tient pas compte des critères comme l'accessibilité en transports publics et aux services et activités. Ainsi, il serait en faveur de revoir la carte annexée au RPSFP, sans forcément revoir les ratios, étant donné que le canton a déjà répondu sur cette question, en tenant compte de ces critères. Il propose d'**inclure une invite pour actualiser cette carte**. Concernant la suppression de la 2^e invite, le stationnement et la pleine terre ont tout à voir ensemble : le parking a un impact direct sur la pleine terre et sur les arbres. Il souhaite conserver cette invite. Finalement, il propose, pour la 1^{re} invite, de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage publics, privés ou coopératifs de déroger à ce nombre minimal, mais en mettant à disposition un certain nombre de propositions qui impacteraient et influeraient sur les futurs habitants. On connaît souvent très peu les futurs habitants, c'est pourquoi il faut des maîtres d'ouvrage qui s'engagent à avoir des dispositions qui entraîneraient les futurs habitants à renoncer à la voiture (autopartage, offre multimodale suffisante, tenir compte du taux de vacance à proximité, attribution de logements en fonction d'un engagement du futur locataire à renoncer à la voiture).

Une commissaire (Ve) trouve que l'amendement de la commissaire (PLR) sur la 1^{re} invite est raisonnable. Elle rejoint le commissaire (S) sur la question de la pleine terre : on supprime des places de parking notamment pour laisser plus de place à la végétation arborée. Il est donc pertinent que cette question figure dans la motion. Concernant le terme « prépondérant », elle pense qu'il peut être supprimé, ou du moins précisé. Elle trouve dommage de supprimer le terme de silo, car un parking réversible peut être horizontal, ce qui n'est pas forcément très intéressant dans l'aménagement d'un nouveau quartier.

Un commissaire (EAG) rappelle le débat sur la pleine terre lors du traitement du PL 12566 : un amendement fixant 40% de pleine terre avait été déposé, et ceux qui s'y opposaient disaient que ce n'était pas le bon endroit pour le mettre. Les mêmes arguments sont utilisés aujourd'hui, alors que c'est le bon moment pour le mentionner. Il propose un amendement pour inclure ces **40% de pleine terre**. Il faut prendre maintenant une décision afin de donner aux citoyens des conditions acceptables de vie dans les nouveaux quartiers.

Le président confirme que, si cette mention de la pleine terre est là, c'est parce que le parking souterrain impacte très souvent fortement la pleine terre.

Une commissaire (MCG) précise que de grands arbres ont des racinaires superficiels (peuplier, frêne, épicéa), certains avec des racinaires obliques (hêtre, érable, tilleul, bouleau) et d'autres avec des racines profondes (pin sylvestre, orme, chêne). On peut donc planter de grands arbres dans une pleine terre peu profonde. Par ailleurs, elle signale à ceux qui estiment qu'il y

a trop de places de parking qu'elle-même ne trouve jamais de place et qu'il n'est pas du tout évident d'en trouver ou d'en louer. Elle s'oppose à cette motion. Cela fait des années qu'il y a un mouvement qui s'oppose aux transports motorisés, mais pas tout le monde n'a envie d'y adhérer. Il faut que les gens qui ne souhaitent pas emprunter les transports publics puissent s'y retrouver également. Par ailleurs, elle estime que l'amendement déposé par la commissaire (PLR) est très intelligent.

Une commissaire (PLR) précise qu'il y a déjà à Genève de grands projets avec des taux de stationnement abaissés. Le canton a déjà la possibilité de déroger pour d'autres acteurs que pour des collectivités publiques.

M. Pauli fait une remarque sur la première invite. Le problème est que, au moment du PLQ, ils n'ont pas connaissance de tous les maîtres d'ouvrage. En revanche, dans le règlement sur le stationnement, il y a des dérogations, dont une (RPSFP, art. 8, al. 2, lettre c) repose « sur des engagements ou conventions particulières lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier ». Finalement, ce n'est pas la procédure en elle-même qu'il faut viser. L'intention de la motion est que les PLQ, tels qu'ils sont élaborés, fassent usage des dérogations et qu'il y ait moins de places de stationnement. Cette application serait plus aisée que d'avoir à refaire la procédure. Ainsi la motion devrait plutôt inviter à élaborer les PLQ en essayant de prendre les dérogations possibles.

M. Ferretti ajoute qu'il y a d'une part la procédure technique d'élaboration du PLQ et d'autre part la pratique de l'élaboration du PLQ. Ils proposent de changer la pratique plutôt que la procédure, en visant l'utilisation du règlement pour diminuer les places.

30 septembre 2020 :

Vote des amendements (voir annexe I)

1^{re} invite :

– à adapter la procédure d'élaboration des futurs PLQ afin de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage d'adapter à la baisse le nombre de places de stationnement en fonction de la demande à venir des futurs habitants et de l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;

Le président met aux voix l'amendement d'un commissaire PS :

« à adapter la pratique d'élaboration des PLQ afin de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage, qu'ils soient publics, privés ou coopératifs, de pouvoir déroger au nombre minimal de places de stationnement, notamment par :

- **la mise à disposition d'une offre multimodale à disposition des habitants ;**
- **la création d'un système d'autopartage ;**
- **en tenant compte du taux de vacance dans les secteurs à proximité ;**
- **des conventions liant les maîtres d'ouvrages, engageant les futurs habitants à renoncer à la voiture individuelle (critère de mobilité dans l'attribution des logements p. ex.) ; »**

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 8 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 MCG)

Abstentions : -

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement d'un commissaire PLR :

« à élaborer les futurs PLQ en utilisant autant que faire se peut les possibilités de diminution des ratios de stationnement pour les voitures offertes par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, en particulier celles reposant sur des engagements ou conventions particulières prises par les maîtres d'ouvrages connus à ce stade, comportant des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs »

Oui : 8 (1 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 MCG)

Non : 4 (1 EAG, 3 S)

Abstentions : 2 (1 Ve, 1 UDC)

L'amendement est accepté.

2^e invite :

– à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part prépondérante de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres ;

Un commissaire (PDC) relève que la formulation « une part significative » n'est pas claire. Il faudrait être assez prudent en parlant de

pleine terre. Dans le PL 12566, il est fait référence à la zone villas sans qu'il y ait d'adjectif ou de pourcentage. Il propose l'amendement suivant : « à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres ». Il imagine ainsi que le PLR retirera son amendement visant à la suppression de l'invite.

Le président défend l'invite initiale : c'est une motion et non un projet de loi. Cette invite a pour but de mettre en évidence le lien fort entre la taille des arbres, le positionnement des parkings sur les parcelles et la possibilité de planter sur celles-ci. Il trouverait dommage que l'on supprime cette invite dans une motion qui a pour but de montrer une direction au Conseil d'Etat.

Un commissaire (PLR) pense que la notion de pleine terre est très compliquée à quantifier à l'échelle cantonale. Cela dépend des parcelles et des quartiers. D'un point de vue très personnel, il est favorable à la pleine terre à 75% dans la zone villas. Quand on fait des espaces de quartier, il ne faudrait pas faire de minéral. Le vrai enjeu est la qualité de l'espace public, avec des arbitrages sur la minéralité. Il est favorable à supprimer cette invite, car ce n'est pas l'enjeu de la pleine terre, mais celui des espaces publics. L'enjeu de la motion est de pouvoir réduire les parkings quand cela est possible ; si on y joint autre chose, la motion va perdre une partie importante de l'approbation de la commission.

Le président fait remarquer que la taille des parkings, mais également la manière de les faire, ont un impact sur la possibilité de planter. Faire un parking sur un niveau ou sur cinq niveaux change radicalement l'impact sur la pleine terre, de même que l'emplacement du parking sur la parcelle.

Un commissaire (PLR) estime que, avec la nouvelle formulation de cette invite, on considère que planter un seul grand arbre sur 10 m² est suffisant. Il n'est pas sûr que ce soit le cas. Il estime qu'il faut s'en tenir à discuter des parkings dès le début, avec les maîtres d'ouvrage et les communes.

Un commissaire (EAG) rappelle qu'il tient à ce qu'il y ait 40% de pleine terre. La crise climatique actuelle permet d'envisager de créer des espaces publics en pleine terre avec des arbres.

Une commissaire (Ve) comprend la motion comme ne se limitant pas à la diminution des places de stationnement, mais visant aussi à amener de la qualité de vie pour les habitants, qui passe par la végétalisation. Elle pense qu'un grand arbre vaut le coup, car le canton en manque réellement. Chaque grand arbre planté est un grand arbre gagné.

Le président met aux voix l'amendement PLR (suppression de l'invite) :

Oui : 7 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non : 8 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)
Abstentions : —

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement du commissaire (EAG) :

« à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part prépondérante (40%) de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres »

Oui : 3 (1 EAG, 2 Ve)
Non : 8 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
Abstentions : 3 (3 S)

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement d'un commissaire (PDC) :

« à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part ~~prépondérante~~ *significative* de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres »

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions : —

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix un amendement PDC :

« à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres »

Oui : 7 (2 PDC, 4 PLR, 1 MCG)
Non : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Abstentions : 2 (1 UDC, 1 MCG)

L'amendement est accepté.

3^e invite :

– à mener des expériences pilotes sur certains futurs PLQ pour des quartiers sans voitures (ni en surface, ni en sous-sol) afin de faire la démonstration des gains en termes de qualité de vie, d’environnement et de financement ;

Le président met aux voix l’amendement PLR qui demande la **suppression de la 3^e invite** :

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

Non : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

L’amendement est accepté.

4^e invite :

– à étudier les possibilités de parkings réversibles (a priori en surface sous forme de silos).

Le président évoque l’amendement PLR consistant à **supprimer le contenu de la parenthèse faisant référence aux silos**. Il indique que la notion de parking réversible n’implique pas forcément la construction en surface, or il lui semble que l’un des messages de l’invite est d’envisager la construction en surface pour ensuite pouvoir la reconverter, par exemple pour faire du logement.

Une commissaire (Ve) estime que, dans le cadre d’une motion, c’est l’opportunité de donner l’impulsion pour tester la forme en silo et ainsi permettre la réversibilité et gagner de la surface. Avec des silos, on peut également faire de la végétalisation et faire du photovoltaïque.

Une commissaire (PLR) ne comprend pas la formulation qui consiste à dire qu’un parking en silo permet de gagner de la place. Si cela est en surface, cela prend de la place.

Une commissaire (Ve) répond que c’est la réversibilité qui permet de gagner de la place. Un parking souterrain est complexe en termes de réversibilité. Entre un parking horizontal en surface et un parking en silo, c’est le silo qui est plus économe en place.

Un commissaire (PLR) trouve que la formulation « à étudier les possibilités de parkings réversibles » est parfaitement logique au niveau législatif. La seule volonté qu’ils ont est que l’administration étudie ces possibilités, quelles qu’elles soient.

Le président met aux voix l'amendement PLR :

« à étudier les possibilités de parkings réversibles »

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

Non : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Invite supplémentaire :

Un commissaire PS rappelle qu'une motion qui invitait à revoir les ratios de places de stationnement a été traitée par le Grand Conseil. Le département y a répondu en indiquant qu'il ne souhaitait pas les revoir. L'idée est d'adopter ici un autre axe, selon lequel la carte annexée au RPSFP devrait correspondre aux critères du règlement. On constate que Carouge est en secteur II, alors que les communes suburbaines sont en secteur IV, alors qu'il ne voit pas en quoi ces tissus urbains sont différents du point de vue des transports publics et des commerces. Il trouve ainsi intéressant d'affiner la carte pour la faire correspondre à l'accessibilité de ces différentes infrastructures.

Le président met aux voix l'amendement proposé par le commissaire (S) :

« à revoir les secteurs de la carte annexée au RPSFP, afin de les faire correspondre à la desserte en transports publics (lignes de tram et BHNS en particulier), modes doux, et accessibilité aux commerces et services, notamment en plaçant les communes suburbaines de la couronne genevoise en secteur II (Meyrin, Vernier, Lancy et la Cité d'Onex) »

Oui : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)

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

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'ensemble de la M 2529 ainsi amendée :

Oui : 9 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 PLR)

Non : 3 (1 UDC, 2 MCG)

Abstentions : 3 (1 EAG, 2 PLR)

La M 2529 amendée est acceptée.

Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)

Annexes

1. *Tableau synoptique M 2529, 25.09.2020*
2. *Aperçu du rapport du CE sur la M 2530, 24.06.2020*
3. *Prise de position de l'APCG sur la Motion M 2530, 26.07.2019*
4. *Cherpines, Information CAC, Stationnement PLQ du Rolliet, 02.09.2020*

Proposition de motion (2529-A)

pour favoriser l'habitat sans voitures dans les PLQ

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

- que, dans plusieurs communes genevoises, les places de stationnement dévolues aux habitant.e.s ne trouvent plus preneur ;
- que cette situation résulte d'une évolution sociale claire vers une mobilité moins motorisée, le taux de ménages sans voiture étant passé de 30 à 41% en 15 ans en ville de Genève ;
- que le trafic individuel motorisé impacte significativement le bilan carbone du canton et que des objectifs de réduction d'émissions ont été adoptés dans le plan climat cantonal ;
- qu'un parking souterrain comporte de nombreux désavantages : sa construction est chère et se répercute sur les plans financiers de l'immeuble, son emprise produit des impacts négatifs sur la végétation en surface et limite l'infiltration des eaux, sans parler des volumes très importants de matériaux d'excavation qu'ils génèrent ;
- que les PLQ planifiés aujourd'hui se construiront dans 10 à 15 ans, que les habitudes de mobilité évoluent nettement vers une diminution des véhicules individuels motorisés et qu'une fois construit, un parking souterrain surdimensionné n'est pratiquement pas reconvertible ;
- qu'à l'inverse, construire du logement avec peu ou pas de places de parking comporte de nombreux avantages : moins de trafic et donc moins d'accidents, une infrastructure routière revue à la baisse au profit des zones piétonnes et de rencontres ;
- que des quartiers sans voitures émergent en Suisse, mais aussi à Genève, avec des ratios de stationnement allant jusqu'à 0,16 place de stationnement par logement (contre 0,8 à 1 dans la plupart des nouveaux quartiers du canton !) ;
- que de grands propriétaires et promoteurs immobiliers, publics comme privés, souhaitent pouvoir construire moins de places de stationnement ;
- que d'autres cantons, comme Berne ou Bâle-Ville, ont adopté des pratiques exemplaires et ambitieuses en matière d'habitat sans voitures ;

- que la nouvelle stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité entend notamment actionner le levier du stationnement (fiscalisation des parkings gratuits sur le lieu de travail, renforcement des contrôles du stationnement et durcissement de l'octroi des macarons) ;
- que le plan d'action du stationnement 2013-2019 a fait plusieurs pas dans la bonne direction, mais qu'il faut aller plus loin à Genève en passant de la régulation stricte du stationnement à une évaluation plus globale de l'offre de mobilité disponible à un endroit donné,

invite le Conseil d'Etat

- à élaborer les futurs PLQ en utilisant autant que faire se peut les possibilités de diminution des ratios de stationnement pour les voitures offertes par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, en particulier celles reposant sur des engagements ou conventions particulières prises par les maîtres d'ouvrages connus à ce stade, comportant des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs ;
- à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres ;
- à étudier les possibilités de parkings réversibles.

M 2529	Propositions d'amendement	Version votée
<p>Proposition de motion pour favoriser l'habitat sans voitures dans les PLQ</p>	<p>Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :</p> <ul style="list-style-type: none"> – que, dans plusieurs communes genevoises, les places de stationnement dévolues aux habitant.e.s ne trouvent plus preneur ; – que cette situation résulte d'une évolution sociale claire vers une mobilité moins motorisée, le taux de ménages sans voiture étant passé de 30 à 41% en 15 ans en ville de Genève ; – que le trafic individuel motorisé impacte significativement le bilan carbone du canton et que des objectifs de réduction d'émissions ont été adoptés dans le plan climat cantonal ; – qu'un parking souterrain comporte de nombreux désavantages : sa construction est chère et se répercute sur les plans financiers de l'immeuble, son emprise produit des impacts négatifs sur la végétation en surface et limite l'infiltration des eaux, sans parler des volumes très importants de matériaux d'excavation qu'ils génèrent ; – que les PLQ planifiés aujourd'hui se construiront dans 10 à 15 ans, que les habitudes de mobilité évoluent nettement vers une diminution des véhicules individuels motorisés et qu'une fois construit, un parking souterrain surdimensionné n'est pratiquement pas reconvertisible ; – qu'à l'inverse, construire du logement avec peu ou pas de places de parking comporte de nombreux avantages : moins de trafic et donc moins d'accidents, une infrastructure routière revue à la baisse au profit des zones piétonnes et de rencontres ; 	

M 2529	Propositions d'amendement	Version votée
<ul style="list-style-type: none"> - que des quartiers sans voitures émergent en Suisse, mais aussi à Genève, avec des ratios de stationnement allant jusqu'à 0,16 place de stationnement par logement (contre 0,8 à 1 dans la plupart des nouveaux quartiers du canton) ; - que de grands propriétaires et promoteurs immobiliers, publics comme privés, souhaitent pouvoir construire moins de places de stationnement ; - que d'autres cantons, comme Berne ou Bâle-Ville, ont adopté des pratiques exemplaires et ambitieuses en matière d'habitat sans voitures ; - que la nouvelle stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité entend notamment activer le levier du stationnement (fiscalisation des parkings gratuits sur le lieu de travail, renforcement des contrôles du stationnement et durcissement de l'octroi des macarons) ; - que le plan d'action du stationnement 2013-2019 a fait plusieurs pas dans la bonne direction, mais qu'il faut aller plus loin à Genève en passant de la régulation stricte du stationnement à une évaluation plus globale de l'offre de mobilité disponible à un endroit donné, 		
invite le Conseil d'Etat		

M 2529	Propositions d'amendement	Version votée
<p>– à adapter la procédure d'élaboration des futurs PLQ afin de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage d'adapter à la baisse le nombre de places de stationnement en fonction de la demande à venir des futurs habitants et de l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;</p>	<p>Amendement de M. Ciémence</p> <p>– à adapter la pratique d'élaboration des PLQ afin de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage, qu'ils soient publics, privés ou coopératifs, de pouvoir déroger au nombre minimal de places de stationnement, notamment par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la mise à disposition d'une offre multimodale à disposition des habitants ; • la création d'un système d'autopartage ; • en tenant compte du taux de vacance dans les secteurs à proximité ; • par des conventions liant les maîtres d'ouvrages, engageant les futurs habitants à renoncer à la voiture individuelle (critère de mobilité dans l'attribution des logements p.ex) ; <p>Amendement de M. Geneccand</p> <p>– à élaborer les futurs PLQ en utilisant autant que faire se peut les possibilités de diminution des ratios de stationnement pour les voitures offertes par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, en particulier celles reposant sur des engagements ou conventions particulières prises par les maîtres d'ouvrages connus à ce stade, comportant des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs ;</p> <p>Amendement PLR</p> <p>– à adapter la pratique d'élaboration des futurs PLQ afin que le taux de stationnement soit fixé d'entente entre le canton, la (ou les) commune(s) concerné(s) et les maîtres d'ouvrages éventuels, en fonction de la demande à venir des futurs habitants et de l'offre de mobilité multimodale à disposition.</p> <p>Amendement de M. Pagani</p> <p>– à adapter la procédure d'élaboration des futurs PLQ afin de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage d'adapter si possible à la baisse le nombre de places de stationnement en fonction de la demande à venir des futurs habitants et de l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;</p>	

M 2529	Propositions d'amendement	Version votée
<ul style="list-style-type: none"> à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part prépondérante de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres ; 	<p>Amendement PLR Suppression de l'invite</p> <p>Amendement de M. Pagani</p> <ul style="list-style-type: none"> à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part prépondérante (40%) de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres ; <p>Amendement de M. Blondin</p> <ul style="list-style-type: none"> à planifier le stationnement de façon à réserver systématiquement une part prépondérante significative de surfaces de pleine terre adaptées pour la plantation de grands arbres ; 	
<ul style="list-style-type: none"> à mener des expériences pilotes sur certains futurs PLQ pour des quartiers sans voitures (ni en surface, ni en sous-sol) afin de faire la démonstration des gains en termes de qualité de vie, d'environnement et de financement ; 	<p>Amendement PLR Suppression de l'invite (ceci serait réglé pour le moment, d'entente entre les parties concernées par le biais de l'invite 1)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> à étudier les possibilités de parkings réversibles (a priori en surface sous forme de silos). 	<p>Amendement PLR</p> <ul style="list-style-type: none"> à étudier les possibilités de parkings réversibles (a priori en surface sous forme de silos). 	
	<p>Amendement de M. Clémence</p> <ul style="list-style-type: none"> à revoir les secteurs de la carte annexée au RPSFP, afin de les faire correspondre à la desserte en transports publics (lignes de tram et BHNS en particulier), modes doux, et accessibilité aux commerces et services, notamment en plaçant les communes suburbaines de la couronne genevoise en secteur II (Meyrin, Vernier, Lancy et la Cité d'Onex). 	

Aperçu du rapport CE sur la M2530 " pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures" et présentation du RPSFP

M2529 - COMMISSION AMÉNAGEMENT GC
24 JUIN 2020



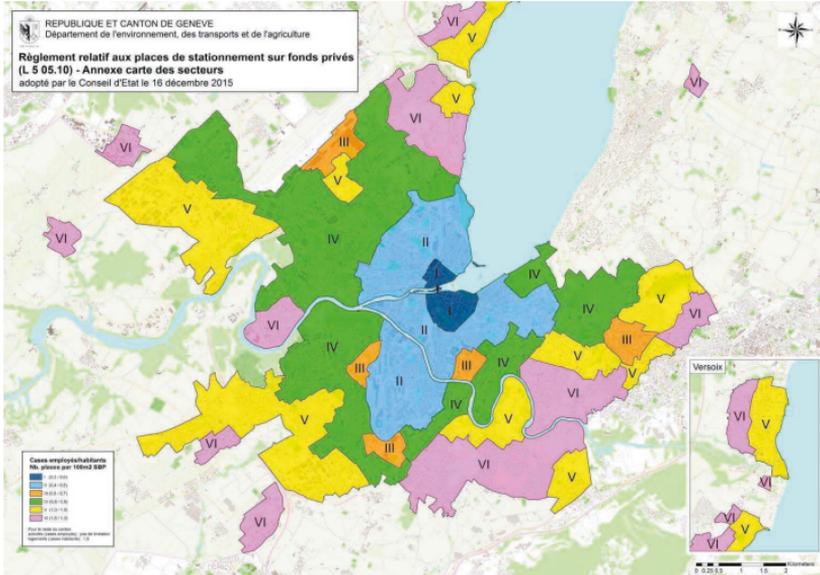
Département des infrastructures
Office cantonal des transports

24/06/2020 - Page 1

LES INVITES DE LA MOTION 2530

- > Revoir le **règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP)** en réduisant les ratios de places de stationnement de façon à faciliter et encourager la réalisation de projets d'habitat sans voitures (ou avec très peu de voitures) ;
- > Adapter les **pratiques de dérogation au RSFP de l'office cantonal des transports (OCT)** pour accorder facilement des dérogations aux maîtres d'ouvrage qui prennent des mesures pour limiter le trafic motorisé individuel (p. ex. autopartage, réductions pour abonnement TPG, etc.) et en tenant compte l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;
- > Coordonner avec la fondation des parkings **une politique cohérente de délivrance de macarons** tenant compte de l'offre de mobilité ou de places de stationnement associée au logement du ménage ;
- > à mener une **étude prospective** pour anticiper les besoins en voitures à moyen terme dans la mesure où la construction de parkings souterrains est une action pratiquement irréversible ;
- > à faire la **promotion** de l'habitat sans voitures, par exemple à travers des mécanismes incitatifs pour les maîtres d'ouvrage et une campagne de publicité auprès du grand public ;
- > à prendre également en compte ces invites dans le cadre de la mise à jour du **plan d'action du stationnement** qui arrive à échéance en 2019.

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



24/06/2020 Page 3

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

- Le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) L 5 05.10 est intégré au *Règlement d'application de la loi sur les constructions et les installations diverses L 5 05.01*

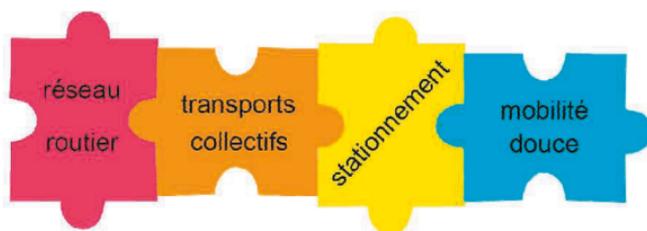
3 principes

- La demande privée doit **obtenir une réponse sur terrains privés**
- **Logements** : un nombre de places minimum à construire
- **Activités** : un nombre maximum de place à construire

→ **Un levier de la politique de gestion de la mobilité, mais pas une lutte contre la possession d'une automobile**

24/06/2020 Page 4

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



Le stationnement :

- > une demande légitime
- > une offre contrainte où la demande est la plus forte
- > un levier de l'action publique (Plan Opair, opb, plan directeur cantonal, pdtc, pdr, projet d'agglomération, plans directeurs communaux, PLQ, DD, etc.)

24/06/2020 Page 5

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

PRINCIPALES MODIFICATIONS DE LA RÉVISION DE DÉC.2015

- > Intégration des modifications du **réseau TC à l'horizon 2020-2025** (léman express, projets trams, bhns) et du développement des gares
- > Prise en compte des **grands projets** du pdcant 2030
- > **Diminution générale des ratios (de -20% à -50% selon les zones)** tenant compte de l'évolution des taux de motorisation et de la saturation du réseau routier
- > Le dimensionnement peut **tenir compte de places de stationnement vacantes dans un rayon de 300m** autour du projet déposé.
- > Le dimensionnement peut tenir compte d'une **mutualisation des places.**

24/06/2020 Page 6

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

> POUR LES COOPÉRATIVES

Ajout d'une possibilité de **dérogation à l'article 8**

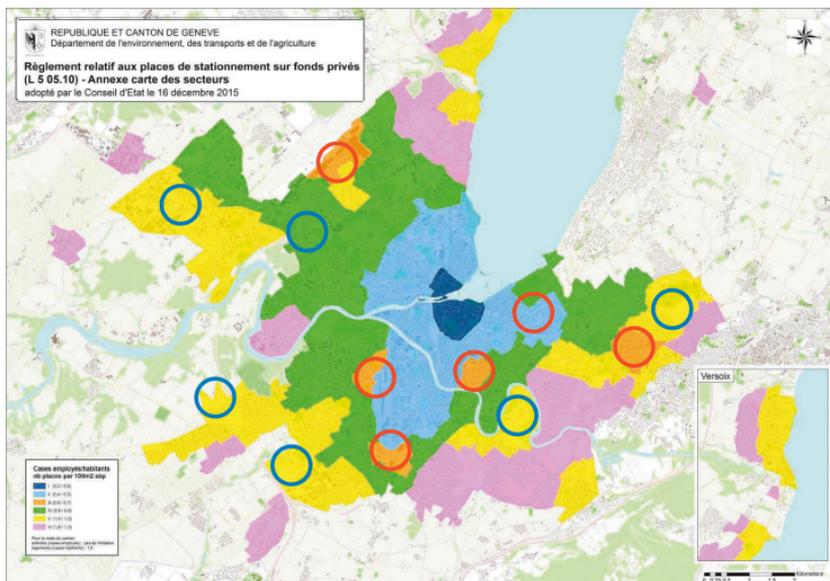
Elle doit se fonder sur des **engagements ou conventions particulières** lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier

- > La demande de dérogation fait intégralement partie du dossier de requête d'autorisation de construire ou du projet de plan d'affectation du sol
- > L'ampleur de la dérogation possible n'est pas mentionné de manière à tenir compte des différences de "sensibilité" des coopératives, en fonction de leur statut

24/06/2020 Page 7

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

> LES EVOLUTIONS DE LA CARTE



24/06/2020 Page 8

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

> LES MODIFICATIONS DE RATIOS

2013

Cases employés/habitants
nb places par 100m2 sbp

Secteur

I (0,4 / 0,0)

II (0,4 / 0,5)

III (0,6 / 1,0)

IV (0,8 / 1,0)

V (1,0 / 1,0)

VI (1,6 / 1,3)

~~VII (1,6 / 1,6)~~

pour le reste du canton
activités (cases employés) : pas de limitation
logements (cases habitants) : 1,6

2015

Cases employés/habitants
nb places par 100m2 sbp

I (0,2 / 0,0)

II (0,4 / 0,5)

III (0,6 / 0,7)

IV (0,8 / 0,8)

V (1,0 / 1,0)

VI (1,6 / 1,3)

Pour le reste du canton
activités (cases employés) : pas de limitation
logements (cases habitants) : 1,6

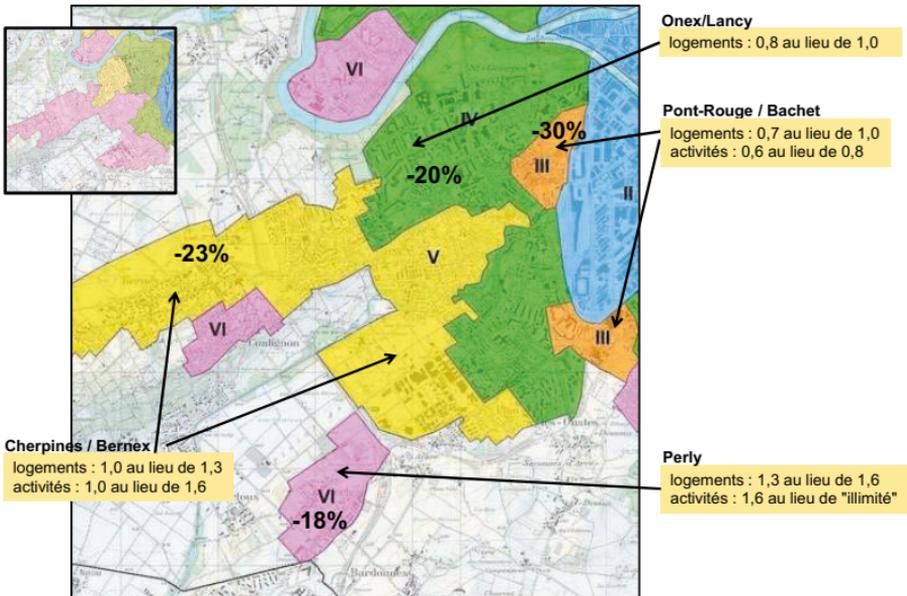
-50%

-30%

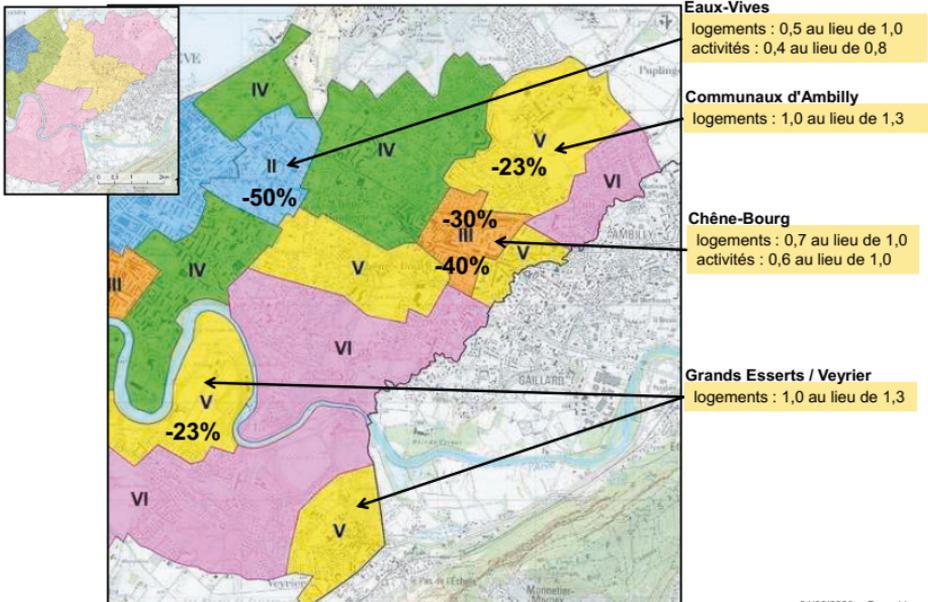
-20%

0 place visiteur
au lieu de 0,1

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés



Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

Les évolutions majeures des articles

- > Pour les **LUP**: application d'une **diminution de ratio allant jusqu'à 30%**, sous réserve de l'acceptation du Département en charge des transports.
- > Pour les logements, le revenu d'exploitation des parkings doit supporter leur coût de réalisation
- > **Etudiant: pas de place voiture** pour les étudiants, **une place vélo** par chambre.
- > **IEPA** (immeuble avec encadrement pour les personnes âgées) : **50% des besoins calculés** selon le tableau de l'art. 5 al. 1. Pour les visiteurs et employés, pas d'exception.

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés

- > introduction des **ratios pour les 2RM** :
pour les logements: min 0,1 place/100 m² (I, II, III) et 0,2 place/100 m².
pour les activités: max 0,5 place/100 m².
- > **augmentation des ratios places vélos**: pour les logements: min. 1,5 places/100 m². Introduction de 2 m² par place. Doivent être facilement accessibles, abritées et équipées contre le vol. Un tiers de l'offre doit être au rez-de-chaussée.

24/06/2020 Page 13

Les invites de la motion 2530 et le rapport CE #1

- > Revoir le **règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP)** en réduisant les ratios de places de stationnement de façon à faciliter et encourager la réalisation de projets d'habitat sans voitures (ou avec très peu de voitures) ;
 - *le règlement le permet.*
 - *Les projets basés sur le règlement 2015 sont en cours de construction ou d'autorisation*

24/06/2020 Page 14

Les invites de la motion 2530 et le rapport CE #2

- Adapter les **pratiques de dérogation au RPSFP de l'office cantonal des transports (OCT)** pour accorder facilement des dérogations aux maîtres d'ouvrage qui prennent des mesures pour limiter le trafic motorisé individuel (p. ex. autopartage, réductions pour abonnement TPG, etc.) et en tenant compte l'offre de mobilité multimodale à disposition des futurs habitants ;
- ➔ *déjà possible.*
- ➔ *le régime dérogatoire actuel n'est pas à considérer comme un frein au développement de logements avec peu de places de stationnement, mais plutôt comme un garde-fou pour les porteurs de projet ne s'engageant pas dans la poursuite d'un idéal*
- ➔ *une dizaine de cas de coopératives (ou équ.) par année sur 1'600 autorisations de construire.*
- ➔ *au stade du PLQ, les coopératives ne sont pas forcément identifiées et partenaires du projet.*

24/06/2020 Page 15

EXEMPLE DE PROJETS AVEC DES COOPÉRATIVES

➤ PRESINGE

Localisation	Nouveau stationnement voitures				TOTAL
	Logements		Activités		
	Habitants	Visiteurs	Employés	Clients	
En sous-sol	250	10	8	-	268
En surface	-	10	-	5	15
TOTAL	250	20	8	5	283

... mobilité

Stationnement Presinge

OCT, CODHA, Equilibre, Quercus

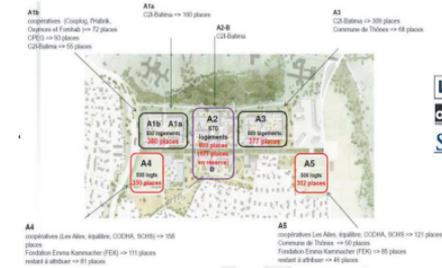


- Scénario 1 :** tous les coopérateurs d'Equilibre + tous les ménages CODHA et Quercus qui sont disposé ou plutôt disposés (68% des ménages).
- Scénario 2 :** tous les coopérateurs d'Equilibre + tous les ménages CODHA et Quercus disposés (53%)
- Scénario 3 :** tous les coopérateurs d'Equilibre + 50% des ménages CODHA et Quercus disposés (42%)
- Scénario 4 :** seulement les coopérateurs d'Equilibre, 1 place de stationnement par ménage pour l'ensemble des coopérateurs CODHA et Quercus (32%)

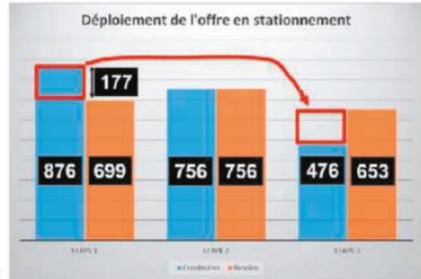
Scénario	Stationnement privé	Besoins en autopartage	Places total de places	Ratios	Réserve 10%	Nombre total de places	Ratios
Scénario 1	50	35	85	0,3	5	90	0,6
Scénario 2	74	21	95	0,4	7	102	0,7
Scénario 3	90	18	108	0,7	9	117	0,7
Scénario 4	106	17	123	0,8	11	134	0,9

24/06/2020 Page 16

EXEMPLE DE PROJETS MIXTES



Scénario initial



Scénario révisé

24/06/2020 Page 17

Les invites de la motion 2530 et le rapport CE #3

- coordonner avec la fondation des parkings **une politique cohérente de délivrance de macarons** tenant compte de l'offre de mobilité ou de places de stationnement associée au logement du ménage ;

→ sept. 2017 durcissement des conditions d'octroi du macaron =
- 7'000 macarons vendus en ville de Genève

- à prendre également en compte ces invites dans le cadre de la mise à jour du **plan d'action du stationnement** qui arrive à échéance en 2019.

→ Le plan d'actions du stationnement 20-25 est en cours de rédaction

Les invites de la motion 2530 et le rapport CE #4

- > à mener une **étude prospective** pour anticiper les besoins en voitures à moyen terme dans la mesure où la construction de parkings souterrains est une action pratiquement irréversible ;

→ démarche en cours avec OCT, OU, OCLPF et FdP pour déterminer nouveaux modes de financement et de gestion du stationnement dans les PLQs

- > à faire la **promotion** de l'habitat sans voitures, par exemple à travers des mécanismes incitatifs pour les maîtres d'ouvrage et une campagne de publicité auprès du grand public ;

→ démarche transversale à prévoir notamment pour préciser les mécanismes incitatifs et le partenariat éventuel à prévoir avec les coopératives pour la promotion

24/06/2020 Page 19

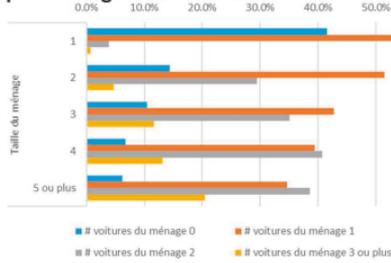
Le rapport CE : éléments de synthèse

- > sur le principe, le Conseil d'Etat est **plutôt favorable au développement de quartiers sans voitures**, l'évaluation doit se faire de cas en cas, notamment en fonction de la situation géographique du projet en tenant compte notamment de la densité urbaine et de la capacité à satisfaire la demande en transports collectifs.
- > Le 4 décembre 2019, le Conseil d'Etat a décidé de déclarer l'**urgence climatique**. La limitation de la hausse des déplacements en transports individuels motorisés représente un enjeu majeur pour réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Le stationnement est un des leviers essentiels de la politique de déplacements et il s'agit de **définir et mettre en oeuvre des stratégies cantonales ambitieuses** pour répondre à ce défi

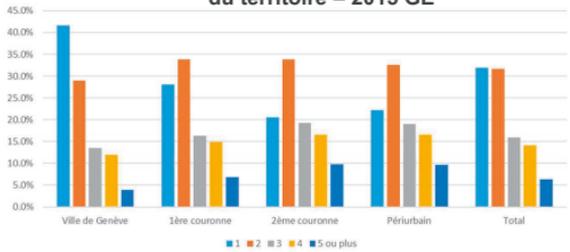
24/06/2020 Page 20

Un des aspects du défi à relever

taille du ménage et nb de voitures par ménages – 2015 GE



taille du ménage selon le découpage du territoire – 2015 GE

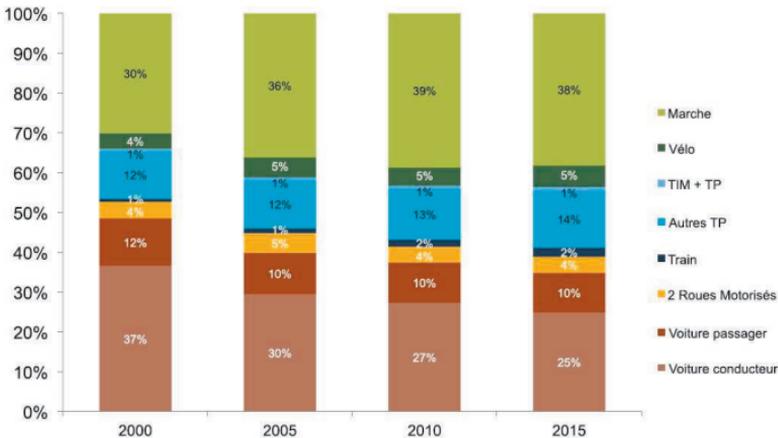


Sources : microrecensement transports et mobilité 2015 – données genevoises

Un des aspects du défi à relever

PARTS MODALES (DU LUNDI AU DIMANCHE)

↳ RÉPARTITIONS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN % DES DÉPLACEMENTS - GE 2000-2015





Commission des Transports
Secrétariat général du Grand Conseil
Monsieur Thierry CERUTTI, Président
Case postale 3970
1211 Genève 3

Genève, le 26 juillet 2019
PG.3.6/V076-19

Prise de position de l'APCG relative à la Motion 2530 pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les commissaires,

Nous faisons suite à l'audition de l'Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG) par votre commission, le mardi 18 juin 2019, ce dont nous vous remercions, et nous vous transmettons ci-dessous la synthèse de notre prise de position.

A titre préalable, nous rappelons que l'Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG) est une association professionnelle constituée d'une quarantaine de membres exerçant en tant que promoteurs, développeurs et/ou constructeurs immobiliers. L'association représente une part prépondérante des projets de construction menés par le secteur privé dans le canton de Genève. Nos membres sont particulièrement actifs dans les grands projets sis en zone de développement.

De manière générale, l'APCG se déclare favorable à la Motion 2530. Depuis de nombreuses années, nos membres préconisent de réduire les ratios de places de stationnements privées exigées en sous-sol au vue de la baisse significative de la demande, la réalité étant que les modes de déplacements évoluent. Aujourd'hui de nombreuses places de stationnements restent vides. Cela se vérifie notamment par le taux de vacances dans les nouveaux projets, avec environ, tout secteur confondu, un taux de vacance de 45% lors de la première mise en location. Ci-dessous quelques chiffres qui ont pu être relayés par nos membres :

- **Champ-Baron:** taux de vacance = **47,5%** lors de la mise en valeur le 15 juin 2019 (logements en coopérative LUP (40 HBM – 40 HM) : 37 places de parkings vacantes sur 78 places)
- **Ch. de Compostelle 16 :** taux de vacance = **38%** lors de la mise en valeur en mai 2018 (17 places vacantes sur 44) et 13 % aujourd'hui (secteur II)
- **Ch. de Compostelle 20 :** taux de vacance = **42%** lors de la mise en valeur en mai 2018 (18 places vacantes sur 42) et 18 % aujourd'hui (secteur II)
- **Ch. de Compostelle 24 :** taux de vacance = **46%** lors de la mise en valeur en mai 2018 (20 places vacantes sur 43) et 31 % aujourd'hui (secteur II)

- **Promenade de la Dentellière 4 à 10** : taux de vacance = **66.67%** lors de la mise en valeur en novembre 2016 (24 places vacantes sur 36) et 0% aujourd'hui (secteur IV)
- **Rue des Arpenteurs 14-16-18** : taux de vacance = **13.34%** lors de la mise en valeur en mars 2017 (4 places vacantes sur 30) et 0% aujourd'hui (secteur IV)
- **Rte d'Anney 213, 213A et 213B** : taux de vacance = **58.63%** lors de la mise en valeur en décembre 2017 (17 places vacantes sur 29) et 0% aujourd'hui (hors secteur)

En ce qui concerne la politique de l'octroi des macarons, elle nous semble aujourd'hui absurde, puisque l'on incite le citoyen à prendre un macaron à un prix très bas (CHF 200.-/an contre CHF 170-250.-/mois pour un parking en sous-sol), et d'autre part, les promoteurs sont obligés de construire en quantité des places de parkings en sous-sol, dont les coûts de constructions sont élevés, ne pouvant ainsi pas concurrencer le prix des macarons. Dès lors, les questions de coûts doivent être prises en compte, soit l'on maintient le prix des macarons à un prix faible sans obliger à construire des quotas de parking, soit l'on augmente drastiquement le prix des macarons.

Par ailleurs, il convient d'indiquer que le prix de revient d'une place de parking est rarement autoporté et il est ensuite très compliqué de la reconvertir à une autre affectation en cas de vacance.

Nous pensons que la solution la plus raisonnable est de laisser le nombre de places de parkings à construire, à la libre appréciation du promoteur qui supportera le risque d'exploitation. S'il en fait trop, il ne les louera pas et s'il n'en fait pas assez, il aura des appartements vacants.

Subsidiairement, nous suggérons de réduire les ratios de 0,5 points pour les secteurs I à IV et d'avoir un minimum d'1 place par logement pour le secteur VI ainsi que pour le reste du canton.

Parallèlement, nous sommes favorables à l'octroi de dérogations facilitées pour répondre à certaines réalités selon les quartiers ou à certaines spécificités de projets.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les commissaires, à nos sentiments distingués.



Thomas MADER
Président



Philippe ANGELOZZI
Secrétaire général



GRAND PROJET CHERPINES

Information CAC – Stationnement PLQ du Rolliet

Plan-les-Ouates

02.09.2020



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

17/09/2020 - Page 1

SITUATION

Un site de 58 ha



AVANCEMENT DU PROJET

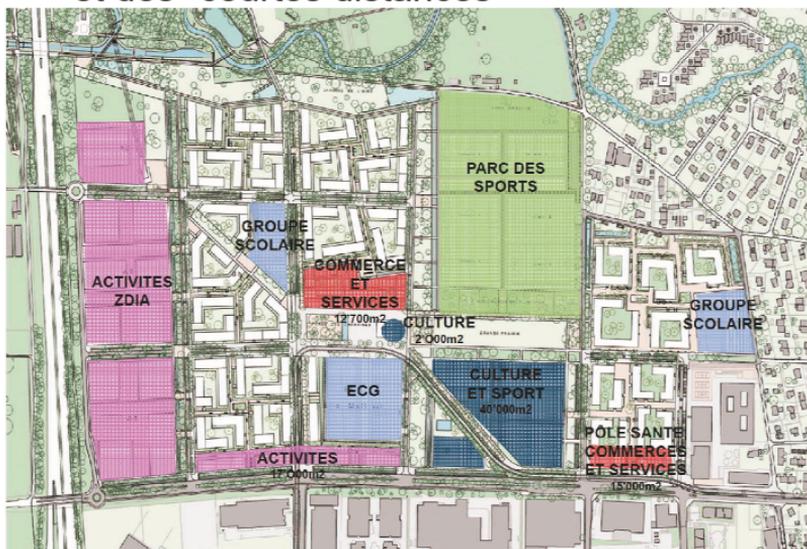
Plan guide, une image directrice précisée



15/11/2017- Page 3

FONDAMENTAUX DU PROJET

Un quartier mixte pour une ville durable
et des "courtes distances"



15/11/2017- Page 4

AMBITION EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- Volonté communale visant 0.1 au stade PDQ, dans l'objectif de contenir l'augmentation de la circulation dans le secteur
- Étude mandatée par la commune concluant à la possibilité de réduire à 0.6, moyennant des mesures d'accompagnement supplémentaires
- Entrée en matière du Canton : pilotage des études/démarches pour la concrétisation de ces mesures d'accompagnement, au-delà de la planification traditionnelle

15/11/2017- Page 7

AMBITION EN MATIERE DE STATIONNEMENT



- **Implantation**

parkings souterrains sous l'emprise des bâtiments, => pleine terre privilégiée

- **Ratio PLQ**

Logement

1 pl/100m² logement, dont :

- **0,6 pl/100m²** à construire sous les bâtiments (dérogations possibles pour moins)
- **0,4 pl/100m²**, en cas de pression avérée sur les secteurs environnants, à construire par la Commune de PLO, sur le périmètre de son futur centre sportif – SUR DECISION COMMUNALE

15/11/2017- Page 8

AMBITION EN MATIERE DE STATIONNEMENT



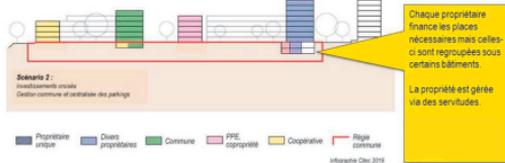
- **Ratio PLQ**

Activités

Réduction de 50% (en discussion) du ratio VSS/PLQ pour les employés et les visiteurs des activités

15/11/2017- Page 9

AMBITION EN MATIERE DE STATIONNEMENT



- **Centralisation physique partielle pour limiter le plus possible les PK à 1 niveau de sous-sol**

Certaines des options de regroupement des parkings sous quelques bâtiments ont été écartées, en raison des surcoûts constructifs des niveaux additionnels liés aux caractéristiques du sol et la présence affleurante de la nappe phréatique

- **Gestion centralisée**

La gestion de toutes les places du périmètre est confiée à un seul gestionnaire (y compris PPE), qui attribue les places selon des critères de priorité objectifs >> attribution possible dans un autre bâtiment que celui où l'on a son appartement

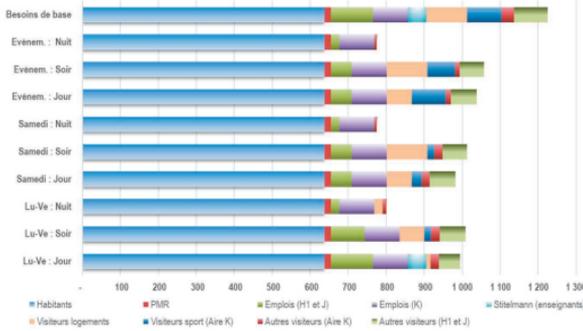
Renouvellement bail à chaque année

15/11/2017- Page 10

AMBITION EN MATIERE DE STATIONNEMENT

En matière de stationnement

Besoins de stationnement par période



- **Mutualisation du stationnement visiteurs (logements+activités) et employés = -200 pl**

utiliser une seule place pour plusieurs usagers de manière complémentaire du point de vue des horaires (env. 1000 places au lieu de env. 1200)

15/11/2017- Page 11

AMBITION EN MATIERE DE STATIONNEMENT

En matière de stationnement



- **Sortie des PK indépendantes des entrées d'immeubles**

Sorties piétons des parkings sur l'espace public ou en accès dissocié de l'entrée d'immeuble >> favoriser le choix modal

Ces accès piétons publics peuvent constituer des puits de lumière naturelle qui guident les piétons dans les parkings souterrains, améliorant leur qualité d'usage.

15/11/2017- Page 12

ALLER AU-DELA

Accompagner le changement de comportement modal = des mesures et services innovants

Se déplacer moins : diminuer les fréquences / distances

Mesure 1 Créer conditions cadre télétravail - coworking



Mesure 2 - Installer des casiers de livraison à domicile



15/11/2017- Page 13

ALLER AU-DELA

Accompagner le changement de comportement modal = des mesures et services innovants

Se déplacer autrement

Mesure 3 - Encourager l'autopartage



Mesure 4 - Centrale mobilité (et +)



Mesure 5 - Kit mobilité aux primo-habitants



Mesure 6 - Rail check en cas de renonciation à la propriété d'un véhicule

Rail Check		31.12.2017
<p>Entwickelt in Zusammenarbeit mit dem 2. Kreisrat, Abteilung für Verkehr und Mobilität Die für weitere Infos zum Workshop bitte auf www.mobilitaetsstation.at</p>		
<p>libero Kassennummer (1) 0000000000 Sperrcode (000000)</p>	<p>Rail Check ist bereit von 08:00 - 18:00 Mo bis Mi, Do, Fr, Sa, So, Feiertage (keine Reservierung / keine Bestellung)</p>	<p>Der Rail Check ist auch für alle anderen persönlich aufwachen zu können. (Einverständnis, Abgabe einer Erklärung über 1 Check anfordern)</p>
<p>Post-Adresse 00000 000000 (für Libero-Kasse) 0000 0000 0000 (für Lager-Artikel)</p>	<p>Beleg / Ticket / Identifikations 001</p>	<p>Wert 200,-</p>
<p>www.mobilitaetsstation.at</p>		

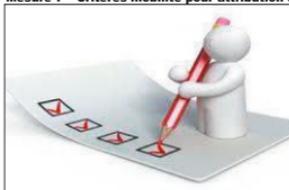
Page 14

ALLER AU-DELA

Accompagner le changement de comportement modal =
des mesures et services innovants

Une gestion du quartier adaptée

Mesure 7 – Critères mobilité pour attribution des logements



Mesure 8 – Gestion centralisée du stationnement



15/11/2017- Page 15

Merci de votre attention

Date de dépôt : 9 mars 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Danièle Magnin

Mesdames et
Messieurs les députés,

La motion étudiée par la commission de l'aménagement a pour objectif principal, quoique enrobé de séduisants principes d'arborisation et de pleine terre, de réduire le nombre de places de parc dans les prochains PLQ, pour tenir compte de modifications modales.

Or il apparaît que la souplesse actuelle, toute relative il est vrai, est préférable à la rigidité que comportent les invites de la motion. C'est en tous cas le point de vue des promoteurs qui engagent leurs biens et leur responsabilité dans les constructions qu'ils promeuvent.

Le problème des promoteurs immobiliers est que, s'ils ne construisent pas assez de parkings, ils ne loueront pas les logements, tandis que, s'ils en construisent trop, ceux-ci ne seront pas rentables. Ils souhaitent, à raison, pouvoir en décider eux-mêmes, dans le respect de la législation actuelle.

Dans l'ensemble, la liberté de construire en fonction des besoins, qui en fait sont variables selon les régions du canton, est nécessaire. C'est pourquoi la situation actuelle, qui permet des dérogations à la baisse du nombre de parkings est préférable.

Quant à la part de terrain laissée en pleine terre, permettant l'implantation de grands arbres, le MCG y est bien entendu favorable et rappelle son long combat pour que ne soient pas abattus des arbres en bonne santé, les grands arbres ne pouvant être simplement remplacés par de « jeunes pousses ». C'est le bon sens qui doit présider aux aménagements extérieurs, sans que les invites de la motion y contraignent les promoteurs.

Enfin, les projets « pilotes » inspirent une certaine méfiance, allusion étant faite aux enseignements « pilotes » introduits par le DIP à certaines époques qui ont fait de nombreuses victimes parmi nos enfants.

Le MCG vous invite à refuser cette proposition de motion.