

Date de dépôt : 3 juin 2020

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. David Martin, Caroline Marti, Nicole Valiquer Grecuccio, 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 Brogгинi, Léna Strasser, Katia Leonelli, Pierre Bayenet, Jean Burgermeister : Pour une politique de mobilité favorisant l'habitat sans voitures

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 18 octobre 2019 le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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 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);*
- *à 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;*

- à 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 encourager l'habitat sans voitures par exemple à travers des mécanismes incitatifs;
- 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.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La politique du stationnement est un levier fort, mais complexe, de la politique de la gestion de la mobilité. Pour le stationnement lié aux logements et aux activités économiques, elle se base sur le principe selon lequel la demande privée de stationnement doit obtenir une réponse sur domaine privé et ne pas se reporter sur le domaine public.

C'est en application de ce principe que le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 16 décembre 2015 (RPSFP; rs/GE L 5 05.10), détermine des ratios de stationnement correspondant au nombre de places de stationnement qu'il convient de prévoir (en surface, en élévation ou en sous-sol) selon les caractéristiques des constructions envisagées. Ces ratios sont différenciés par secteurs pour tenir compte notamment :

- de l'offre en matière de transports publics intégrée dans les planifications directrices;
- de la densité d'équipements et de services commerciaux, scolaires, sportifs et culturels, notamment, accessibles sur une courte distance;
- des objectifs de répartition modale relative aux déplacements « domicile – travail ».

La première version du RPSFP, de 2008, s'est révélée peu adaptée, car elle ne tenait pas compte des périmètres de grands projets de développement, de l'évolution prévue de l'offre de transports collectifs et des taux de motorisation des ménages. Cela a conduit à une profonde révision de ce règlement, qui a été adoptée par le Conseil d'Etat le 16 décembre 2015, en y apportant des améliorations marquantes sur différents aspects (baisse des ratios, adaptation du périmètre des secteurs, prise en compte des coopératives, etc.).

Toutefois, en tenant compte de la durée des procédures d'autorisation de construire et de la durée des chantiers de réalisation, il n'y a encore que très peu d'immeubles ou de groupes d'immeubles construits qui sont basés sur la version 2015 du RPSFP. Dès lors, les situations observées de disponibilités de places de parkings dans les immeubles de logements sont plutôt le fruit de l'ancien règlement, voire celui de la période précédente, sans règlement.

En plus de réduire entre 20 et 50% les ratios de stationnement, selon les zones, pour tenir compte de l'évolution des taux de motorisation, le nouveau RPSFP a intégré au moins deux éléments allant dans le sens des demandes de la présente motion :

- la possibilité de réduire le nombre de places de stationnement à construire pour des organismes comme des coopératives de logements si des engagements ou conventions particulières lient les usagers futurs et figurent au registre foncier (article 8, alinéa 2, lettre c);
- la possibilité de tenir compte des places de stationnement à usage privé vacantes dans des parkings situés dans un rayon de 300 mètres, moyennant la conclusion d'une convention entre le propriétaire du parking et le requérant (article 7, alinéa 3).

Par ailleurs, les ratios ont été définis en tenant compte de l'offre multimodale inscrite dans les planifications directrices à l'horizon 2025, soit toutes les mesures du Plan décennal des investissements de l'Etat et celles du Projet d'agglomération de 3^e génération du Grand Genève.

Le régime dérogatoire actuel n'est pas à considérer comme un frein au développement de logements avec peu de places de stationnement. Il se veut plutôt un garde-fou pour les projets qui ne seraient pas établis par des porteurs de projet s'engageant dans la poursuite d'un idéal de mobilité et qui viseraient uniquement la réduction de places de stationnement pour ne pas avoir à en construire (et donc à les financer) et reporter ainsi la demande de stationnement de leurs coopérateurs sur le domaine public.

A titre d'exemple, s'agissant de projets impliquant des coopératives, une vingtaine de projets a fait l'objet d'autorisations de construire ces dernières années avec des dérogations parfois très conséquentes au RPSFP.

En fait, en matière de stationnement, la principale complexité pour des projets impliquant des coopératives tient davantage au fait que ce genre d'acteurs n'est pas forcément identifié, et par conséquent associé, au stade de l'élaboration du plan localisé de quartier (PLQ), mais le plus souvent qu'après son adoption par les propriétaires ou les détenteurs de droits à bâtir. Ainsi, lorsque les coopératives débutent leur implication sur l'un ou l'autre des lots prévus par le PLQ, le dimensionnement global du stationnement a déjà été défini dans le cadre du PLQ et bien souvent les coûts de réalisation du parking ont été évalués en tenant compte des droits à bâtir. De ce fait, en fonction de l'ampleur de la réduction du nombre de places de stationnement voulue par les coopératives, les autres détenteurs des droits à bâtir peuvent se retrouver avec des coûts supplémentaires à assumer. De plus, l'offre multimodale prévue dans le cadre du PLQ n'est pas toujours dimensionnée pour répondre à cette évolution de la demande au stade des autorisations de construire.

Pour ces raisons, si le Conseil d'Etat est plutôt favorable, sur le principe, au développement de quartiers sans voitures, l'évaluation doit se faire de cas en cas, en fonction de la situation géographique du projet et en tenant compte notamment de la densité urbaine, ainsi que de la capacité à satisfaire la demande en transports collectifs.

Concernant les autres invites de la motion, il convient de rappeler que la coordination avec la Fondation des parkings (FdP) est déjà permanente, notamment au travers de la convention d'objectifs signée entre le conseil de fondation de la FdP et le Conseil d'Etat. Le durcissement des conditions d'octroi des macarons, décidé par le Conseil d'Etat en 2017, a par exemple permis à la FdP de diminuer de près de 7 000 unités le nombre de macarons délivrés, réduisant ainsi la pression sur les zones macarons et diminuant les phénomènes de sous-location de places à des pendulaires.

S'agissant de la promotion de l'habitat sans voiture et de l'anticipation des besoins en voitures à moyen terme, une démarche transversale associant les offices cantonaux les plus directement concernés (office cantonal des transports (OCT), office de l'urbanisme (OU), office cantonal du logement et de la planification foncière (OCLPF) et la FdP) est en cours. Il s'agit de déterminer de nouveaux « outils » permettant de répondre à l'évolution de la demande en stationnement, ainsi qu'au phasage des réalisations, tant du point de vue du dimensionnement et du financement que de celui de la gestion évolutive de ces places et d'éventuelles mesures incitatives à déterminer.

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 des déplacements, et il s'agit de définir et de mettre en œuvre des stratégies cantonales ambitieuses pour répondre à ce défi.

Dans un premier temps, la mise à jour du plan d'actions du stationnement 2020-2024 en cours d'élaboration prendra en compte les différentes invites de la présente motion, en mettant notamment mieux en évidence les possibilités offertes par le RPSFP et en y apportant les adaptations nécessaires pour mieux refléter le rôle crucial du stationnement pour la politique de gestion de la mobilité.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS