



Date de dépôt : 15 octobre 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 13078-A** **Projet de loi de David Martin, Dilara Bayrak, Marjorie de Chastonay, François Lefort, Pierre Eckert, Yves de Matteis, Ruth Bänziger, Philippe Poget, Philippe de Rougemont, Marta Julia Macchiavelli, Boris Calame modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains)**
- b) M 2832-A** **Proposition de motion de David Martin, Dilara Bayrak, Marjorie de Chastonay, François Lefort, Pierre Eckert, Yves de Matteis, Ruth Bänziger, Philippe Poget, Philippe de Rougemont, Marta Julia Macchiavelli, Boris Calame pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains – mesures d'incitation**
- c) M 2833-A** **Proposition de motion de David Martin, Dilara Bayrak, Marjorie de Chastonay, François Lefort, Pierre Eckert, Yves de Matteis, Ruth Bänziger, Philippe Poget, Philippe de Rougemont, Marta Julia Macchiavelli, Boris Calame : En finir avec l'illusion du stationnement gratuit dans les centres urbains**

Rapport de majorité de Murat-Julian Alder (page 8)

Rapport de minorité de Marjorie de Chastonay (page 43)

Projet de loi (13078-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) *(Pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains)*

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 7D, al. 2 et 3 (nouvelle teneur)

² Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 480 francs à 1 900 francs pour une année. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 800 francs pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation et des objectifs climatiques cantonaux.

³ Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings qui l'utilise d'une part pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R et d'autre part pour des mesures d'accompagnement proposées en collaboration avec les communes et le canton pour inciter au report modal vers les transports publics et les mobilités actives.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Proposition de motion

(2832-A)

pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains – mesures d’incitation

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

- que « le stationnement est un levier majeur pour inciter à utiliser une mobilité qui ne pénalise pas l’activité économique » selon les propos du Conseil d’Etat ;
- que les parkings souterrains publics et privés du centre urbain sont en sous-utilisation et que cette tendance se renforce avec la politique de résiliation des abonnements pendulaires dans les parkings publics, le report modal et la part croissante du télétravail ;
- que l’espace public est rare et doit répondre à des besoins croissants pour améliorer la qualité de vie des quartiers, la circulation des transports publics, la mobilité douce ou encore la végétalisation des rues ;
- que le macaron « habitant » genevois coûte environ moitié moins cher que dans la moyenne des villes suisses ;
- que le coût actuel d’un macaron « habitant » genevois – qui ne représente qu’environ 10% du prix d’un abonnement « habitant » dans un parking souterrain de la Fondation des parkings – n’incite pas à stationner son véhicule en souterrain ;
- que le nombre de macarons vendus dépasse parfois le nombre de places bleues disponibles dans les quartiers du centre urbain (surbooking), ce qui provoque beaucoup de trafic inutile lors de la recherche de places ;
- que la part de ménages sans voiture est en constante augmentation dans les communes urbaines (pour la Ville de Genève, ce taux est passé de 30 à 41% entre 2000 et 2015) ;
- que l’autopartage – qui permet de se libérer des contraintes et des coûts fixes liés à la possession d’un véhicule et de limiter les « usages réflexes » de l’automobile – est en fort développement¹,

¹ Mobility compte aujourd’hui dans le canton 17 000 abonnés contre 8700 en 2017.

invite le Conseil d'Etat

- à renforcer l'attractivité et l'accessibilité des abonnements en parking souterrain dans les quartiers, a minima à l'intérieur des centres urbains (zone II LMCE), et ce à travers :
 - des tarifs d'abonnement de la Fondation des parkings revus à la baisse pour les habitantes et habitants : ces abonnements en parking souterrain devraient correspondre au maximum au double du prix du macaron ;
 - des rabais pour les personnes à faible revenu (sur base du RDU) pouvant démontrer une forte dépendance à la voiture pour des raisons professionnelles ou privées (handicap, maladie, etc.) ;
 - une collaboration renforcée entre la Fondation des parkings et les autres détenteurs de parkings souterrains publics et privés pour mieux valoriser les places de stationnements vides ;
 - des campagnes d'information ciblées par quartiers pour annoncer les nouveaux tarifs et encourager les habitantes et habitants ayant un macaron à prendre plutôt un abonnement dans un parking souterrain ;
- à adapter la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LCR) et son règlement (RaLCR) en proposant, a minima à l'intérieur de l'hypercentre et des centres urbains (zone I+II LMCE) :
 - un prix du macaron de 800 francs pour les habitantes et habitants et au minimum de 1200 francs pour les entreprises ;
 - un ajustement du prix tenant compte à fois de l'emprise au sol du véhicule (encombrement) et de ses émissions de CO₂ ;
 - une augmentation du prix échelonnée dans le temps du macaron pour permettre aux ménages d'anticiper et de faire évoluer leurs pratiques de mobilité (p. ex. sur 3 ans) ;
- à utiliser les recettes supplémentaires générées par le macaron sous forme de mesures de report modal, et notamment :
 - la restauration d'une subvention cantonale pour l'achat d'un vélo mécanique ou électrique (supprimée en 2018) ;
 - un chèque « mobilité durable » accordé aux ménages qui restituent leur plaque d'immatriculation en s'engageant sur la durée à ne plus posséder de voiture, utilisable pour différentes options telles qu'abonnement TP annuel, achat de vélos, abonnement et crédit d'autopartage, etc. (cette mesure doit viser a minima les ménages domiciliés à l'intérieur zone I+II LMCE) ;

- un soutien aux acteurs de la livraison bas carbone du dernier kilomètre permettant de limiter le recours à la voiture pour le transport des achats ;
- à développer un plan d'action « autopartage » pour rendre plus facile et accessible aux familles l'usage ponctuel de voitures en collaboration avec les sociétés d'autopartage telles que Mobility, les compagnies de locations de voitures et les communes.
- à déployer une large campagne de communication mettant en évidence les nombreuses alternatives à disposition ainsi que les avantages pour les ménages de la mobilité sans voiture (économies, santé, etc.).

Proposition de motion (2833-A)

En finir avec l'illusion du stationnement gratuit dans les centres urbains

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

- que « le stationnement est un levier majeur pour inciter à utiliser une mobilité qui ne pénalise pas l'activité économique » selon les propos du Conseil d'Etat ;
- que les parkings souterrains publics et privés du centre urbain sont en sous-utilisation et que cette tendance se renforce avec la politique de résiliation des abonnements pendulaires dans les parkings publics, le report modal et la part croissante du télétravail ;
- que la gratuité de stationnement (1h avec le disque) crée une concurrence dans la zone bleue entre les automobilistes en visite et les habitantes et habitants au détriment de ces derniers ;
- que pour aller à la plage des Eaux-Vives (par exemple), l'espoir de trouver un stationnement gratuit en zone bleue pousse les gens à prendre leur voiture jusqu'au centre plutôt que de payer un P+R ou un ticket de transports publics ;
- que ce même espoir de trouver un stationnement gratuit en zone bleue incite les automobilistes à chercher une place en surface plutôt que d'aller stationner dans les parkings souterrains sous-utilisés ;
- que les automobilistes en visite tournent souvent longtemps dans les quartiers, entraînant pollution, bruit et risques d'accident ;
- que de nombreux automobilistes payent finalement davantage en contraventions chaque année que s'ils avaient directement opté pour une place payante ;
- que le coût réel d'une place de stationnement en voirie est estimé à 5 francs/heure en considérant les coûts externes tels que l'entretien et la mise à disposition de l'infrastructure ou encore la pollution,

invite le Conseil d'Etat

- à supprimer la gratuité du stationnement dans la zone II « centres urbains » de la LMCE et à faciliter son application par les communes ;

- à faire appliquer l'article 7 alinéa 3 lettre f de la LMCE stipulant que, en zone I, « le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant » sans exception.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Murat-Julian Alder

La commission des transports (ci-après « la commission ») a consacré neuf séances au traitement des trois objets du présent rapport, soit les mardis 7 juin, 6, 20 et 27 septembre, 11 et 18 octobre et 6 décembre 2022 sous la présidence de M. le député Thomas Wenger (S), ainsi que 23 janvier 2024 sous celle de M. député Stéphane Florey (UDC) et 24 septembre 2024 sous celle de M^{me} la députée Gabriela Sonderegger (MCG).

Les procès-verbaux ont été rédigés par M. Maurice Sila, M^{me} Lara Tomacelli, M^{me} Léa Di Benedetto et M^{me} Pauline Ley, procès-verbalistes (SGGC).

M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, puis M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du DSM, M. Nicolas Fournier, chef de cabinet du DI, puis secrétaire général adjoint du DSM, M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M. Gérard Widmer, directeur à l'OCT, ont participé aux séances.

Au nom de la commission, le rapporteur de majorité remercie l'ensemble des personnes mentionnées ci-dessus de leur précieuse contribution aux travaux.

Audition de M. le député David Martin (Ve), premier signataire (07.06.2022)

Lors de sa séance du 7 juin 2022, la commission a reçu M. le député David Martin, premier signataire des trois objets du présent rapport.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de majorité invite respectueusement les lectrices et lecteurs du présent rapport à se référer au projet de loi PL 13078¹ et aux propositions de motions M 2832² et M 2833³, ainsi qu'à leurs exposés des motifs respectifs.

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13078.pdf>

² <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02832.pdf>

³ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02833.pdf>

Audition du département des infrastructures (06 & 20.09.2022)

Lors de sa séance du 6 septembre 2022, la commission a reçu M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, M. Nicolas Fournier, chef de cabinet, M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M. Gérard Widmer, directeur à l'OCT.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de majorité invite respectueusement les lectrices et lecteurs du présent rapport à se référer à la présentation ci-jointe ([annexe 1](#)).

Lors de la séance du 20 septembre 2022, le DI a formulé une contre-proposition au PL 13078, laquelle figure ci-joint ([annexe 2](#)).

Après une première discussion, il a été décidé d'auditionner les personnes suivantes :

Mise aux voix par le président, la proposition d'un député (Ve) d'auditionner Genève-mobilité⁴ est acceptée par :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 4 PLR, 2 PDC, 1 UDC)

Non : 3 (2 MCG, 1 EAG)

Abstentions : –

Mise aux voix par le président, la proposition d'un député (Ve) d'auditionner la Fondation des parkings⁵ est acceptée par :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 1 EAG)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : –

Mise aux voix par le président, la proposition d'une députée (S) d'auditionner la Coordination transports et déplacements (CTD Genève) est acceptée par :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 1 EAG)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : –

⁴ <https://genevemobilite.org/>

⁵ <https://www.geneve-parking.ch/fr>

Audition de la Fondation des parkings (27.09.2022)

Lors de sa séance du 27 septembre 2022, la commission a reçu M. Antoine de Raemy, président de la Fondation des parkings, et M. Damien Zuber, directeur général.

Lors de cette audition, la Fondation des parkings a en substance déclaré qu'elle était favorable à une augmentation des tarifs des macarons de stationnement du canton de Genève, qui sont parmi les moins chers de Suisse.

La fondation dispose de places en suffisance pour accueillir des voitures d'habitants et estime que la tarification de 150 francs par mois est adéquate. Elle rappelle en outre que les détenteurs d'un macaron ont la possibilité de se garer dans des parkings souterrains avec une tarification spécifique avantageuse.

La fondation a aussi un intérêt direct à cette augmentation du macaron, car celle-ci lui donnerait plus de moyens pour développer l'offre de parkings et de vélostations. Si la proposition de passer de 200 à 800 francs est un peu brutale, la fondation soutient la tarification différenciée en trois zones, à 200, 400 et 600 francs, étant rappelé qu'elle est politiquement neutre.

Si le prix du macaron passe à 600 francs, cela aura pour effet que de nombreux usagers privilégieront les parkings en ouvrage, ce qui libèrera davantage de places pour les habitants en surface. Dans tous les cas, la fondation rappelle que c'est l'Etat qui fixe les dispositions tarifaires et de zonage. Si le Grand Conseil décide d'augmenter le tarif du macaron, il conviendra aussi de tenir compte d'un éventuel référendum.

La fondation est très active en matière d'autopartage, puisque sur les 200 véhicules Mobility du canton de Genève, la moitié sont dans des parkings de la fondation, qui est le deuxième partenaire de Mobility en Suisse. La flotte est de surcroît en pleine conversion à l'électrique. En outre, la fondation ajoute, chaque fois qu'elle le peut, des véhicules en autopartage dans ses parkings, qu'ils soient de Mobility ou d'autres partenaires. Le covoiturage semble toutefois plus développé en France qu'en Suisse (HéLéman, BlaBlaCar).

Audition de la société coopérative Mobility (11.10.2022)

Par lettre à la commission des transports du 21 juin 2022, la société coopérative Mobility a sollicité son audition en lien avec la proposition de motion M 2832 ([annexe 3](#)).

Lors de sa séance du 11 octobre 2022, la commission a reçu M^{me} Stéphanie Gonzalez, porte-parole de Mobility pour la Suisse romande, et M. Luca Borra, gestion emplacements et réseau.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de majorité invite respectueusement les lectrices et lecteurs du présent rapport à se référer à la présentation ci-jointe (annexe 4).

Audition de Genève-mobilité (18.10.2022)

Lors de sa séance du 18 octobre 2022, la commission a reçu M. Nicolas Rufener, vice-président de Genève-mobilité, et M. Yves Gerber, membre du bureau.

Lors de cette audition, Genève-mobilité a en substance déclaré ce qui suit. Le macaron de stationnement du canton de Genève est plus bas que dans d'autres agglomérations, ce qui est réjouissant. Genève-mobilité s'intéresse en particulier à la problématique du stationnement des entreprises et à la capacité du trafic professionnel de se développer et de fournir ses prestations.

A ce titre, la politique de stationnement des habitants peut interroger, notamment sous l'angle du prix des autorisations d'usage accru du domaine public pour les manifestations, par exemple. Il est vrai aussi que, si le montant était revu à la hausse, il devrait l'être dans des proportions moins marquées que ce que propose le PL. Le problème des voitures ventouses est indéniable. Toutefois, même si beaucoup de gens renoncent à la voiture au centre-ville, il s'agit le plus souvent de gens sans enfants. Dans le même temps, il y a beaucoup de gens qui n'utilisent pas leur voiture la semaine, mais l'empruntent le week-end pour différentes activités, parfois à l'extérieur de la ville. Le phénomène des voitures ventouses est donc potentiellement un problème, mais il faut tenir compte des autres dimensions. Pour l'ensemble de ces raisons, Genève-mobilité n'est donc pas favorable à une augmentation trop marquée du macaron habitant.

Le macaron professionnel, lui, a probablement été un peu dévoyé, puisqu'il est utilisé par des pendulaires. Il reste que ce n'est pas en travaillant sur le coût de ce macaron que le problème sera réglé. Les critères d'attribution, en revanche, pourraient évoluer ; il n'y a pas de raison pour qu'une fiduciaire de trois personnes ait accès à deux macarons pour entreprises, tandis qu'une entreprise de 20 personnes en a le même nombre, alors qu'elle utilise ses véhicules pour livrer des produits.

Le PL 13078 propose de moduler le prix en fonction des zones, ce qui est difficile à comprendre, car cette possibilité existe déjà, même si elle n'est pas pratiquée. Genève-mobilité n'y est pas forcément opposée, du moment qu'il n'y a pas d'augmentation disproportionnée des tarifs. Ce qui pose le plus de problèmes, c'est la proposition qui vise à ajouter une affectation différente au produit de la taxe ; Genève-mobilité estime qu'il faut laisser l'article tel qu'il

est, pour que l'argent tiré des parkings finance les parkings. Genève-mobilité est opposé à l'augmentation du prix macaron pour les professionnels, qui est déjà deux fois plus cher que pour les particuliers. Le groupement proposerait en revanche de travailler sur les critères d'attribution, pour être sûr que ce qui est attribué aux professionnels dans le cadre de leur travail reste un outil de travail.

La M 2832 reprend une bonne partie de ce qui est exposé dans le PL. Il est intéressant de réfléchir à l'attractivité des abonnements en parking souterrain, étant donné le projet de quadrupler le montant pour les riverains. Il devrait être possible de trouver un plafonnement pour ce qui est de l'offre alternative, mais il faut souligner que les parkings en ouvrage ont des maîtres d'ouvrage qui maîtrisent leurs coûts et savent combien coûte une place de stationnement. Il y a donc un prix en dessous duquel il n'est pas possible de descendre, sauf à subventionner via les impôts. En outre, en ce qui concerne les questions de mise en relation et d'inventaire des places, la motion n'apporte rien, car le travail se fait déjà, notamment en suite du plan d'actions du stationnement.

Genève-mobilité s'oppose fermement à la M 2833, qui vise à supprimer la gratuité du stationnement en zone 2 et à appliquer dès la première minute le paiement du stationnement en zone 1. Cette manière d'opposer les habitants et les visiteurs n'a pas de sens, contrairement aux réflexions sur les pendulaires. Si l'objectif est de lutter contre le trafic de transit et le trafic pendulaire, il est compréhensible d'avoir une mesure autour du stationnement dans ce cadre, mais la mesure proposée par la M 2833 n'apporte rien.

Enfin, Genève-mobilité comporte des composantes du monde de l'automobile qui estiment que l'automobile est déjà assez lourdement taxée à Genève. De ce point de vue, renchérir le stationnement, c'est renchérir l'automobile, et donc attaquer frontalement ce mode de transport. Cela amène le groupement à penser qu'un accord peut être trouvé sur une hausse mesurée du macaron, mais une augmentation à une fourchette de 800 à 1900 francs est excessive.

Audition de la CTD Genève (18.10.2022)

Lors de sa séance du 18 octobre 2022, la commission a reçu M. Thibault Schneeberger, vice-président de la Coordination transports et déplacements (CTD Genève), et M. Matthieu Jotterand, membre du comité.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de majorité invite respectueusement les lectrices et lecteurs du présent rapport à se référer à la présentation ci-jointe ([annexe 5](#)).

Gel des travaux (06.12.2022)

Lors de la séance du 6 décembre 2022, un député (Ve) a proposé le gel des travaux sur les trois objets du présent rapport.

Mis aux voix par le président, le gel du PL 13078 a été accepté à l'unanimité par 14 voix (1 EAG, 2 Ve, 3 S, 2 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 2 PDC).

Mis aux voix par le président, le gel de la M 2832 a été accepté à l'unanimité par 14 voix (1 EAG, 2 Ve, 3 S, 2 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 2 PDC).

Mis aux voix par le président, le gel de la M 2833 a été accepté à l'unanimité par 14 voix (1 EAG, 2 Ve, 3 S, 2 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 2 PDC).

Point de situation du département (23.01.2024)

Lors de sa séance du 23 janvier 2024, la commission a reçu M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du DSM, M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M. Gérard Widmer, directeur à l'OCT.

A cette occasion, M. Maudet a indiqué en substance que les trois objets du présent rapport portent sur des éléments qui feront partie du futur plan d'actions du stationnement, qui ne se dirige pas vers une augmentation des tarifs aussi élevée que ce qui est prévu par ces textes et qui prévoit le maintien des zones bleues. Il suggère donc de traiter d'abord ce plan d'actions et de refuser les trois objets du présent rapport. M. Maudet rappelle par ailleurs que le tarif du macaron est inscrit dans la LaLCR. C'est donc le Grand Conseil qui aura de toute façon le dernier mot en la matière.

Sur question d'une députée (S), qui rappelle la position exprimée par le DI sous la législature précédente, M. Maudet indique attendre le retour de la consultation du plan d'actions sur le stationnement. La question pourrait aussi se poser de savoir si le prix du macaron doit rester inscrit dans la loi ou s'il ne devrait pas figurer dans un règlement.

Sur question du président (UDC), qui rappelle la position exprimée par la Surveillance fédérale des prix, M. Maudet réitère que le tarif des macarons de stationnement est actuellement fixé par le Grand Conseil à 200 francs et que ce tarif revêt dès lors une nature politique, même si ce prix pourrait raisonnablement être doublé. En revanche, fixer ce prix à 800 francs est inconcevable.

Sur question du président (UDC), M. Maudet ajoute qu'il y a aussi une volonté politique du DSM de se montrer plus restrictif dans l'octroi de macarons de stationnement professionnels aux usagers qui ne sont pas en mesure de justifier d'un véritable besoin professionnel de leur véhicule.

M. Widmer ajoute qu'en 2017, il y avait des taux de saturation du macaron de 140% à 150% par rapport au nombre de places disponibles. Le Conseil d'Etat a alors pris la décision que les personnes disposant d'une place privée n'ont pas droit au macaron. C'est un durcissement qui a fait chuter le taux de saturation dans de nombreuses zones. Désormais, ce taux est de 110% à 115%.

Sur question d'une députée (Ve), M. Maudet estime que doubler le prix du macaron de 200 à 400 francs dans un contexte d'inflation, où les loyers sont plus élevés, où l'assurance-maladie a augmenté, n'est pas anodin. Si, par hypothèse, on augmentait le macaron à 300 francs, mais qu'il était assorti d'un bon de même montant à faire valoir chez UNIRESO, cela inciterait à court terme à laisser la voiture, puis à long terme à l'abandonner définitivement.

A l'issue de ce point de situation, le président constate que la commission est acquise à l'idée de traiter d'abord le plan d'actions du stationnement avant de traiter les différents objets en lien avec la problématique du macaron.

Discussions et votes (20.09.2022 & 24.09.2024)

Les débats autour des trois objets du présent rapport ont eu lieu en deux temps, l'un, sur le PL 13078 uniquement, le 20 septembre 2022 (2^e législature, 2018-2023), l'autre, sur les trois objets, le 24 septembre 2024 (3^e législature, 2023-2028).

Le rapporteur de majorité résumera ci-après les prises de position exprimées par les différents groupes.

1. *Projet de loi PL 13078*

Le MCG perçoit ce PL comme une nouvelle attaque contre les automobilistes, en particulier ceux qui n'auront pas les moyens de payer un macaron de stationnement plus cher. Il refusera donc l'entrée en matière.

Le PLR s'oppose lui aussi au PL. Dans une période où le pouvoir d'achat des classes moyennes est déjà fortement menacé en Suisse, en particulier à Genève, il serait injuste de toucher aux paniers des ménages, surtout celui des *working poor*. Il est vrai que, dans l'absolu, une réflexion sur le prix des macarons se justifie, étant donné que les tarifs actuels sont très bas en comparaison de l'occupation du domaine public qu'ils impliquent. Or, à Genève, l'offre en place de stationnement a été massivement réduite au cours de ces 25 dernières années par une politique voulue tant par la Ville que par le canton. La contre-proposition faite par le DI en 2022 de créer une fourchette de 200 à 800 francs est une illusion, dans la mesure où il y a fort à parier que ce plafond, qui est quatre fois plus élevé que le plancher, deviendrait le prix de référence. En outre, tant le PL que la contre-proposition du DI consistent à

augmenter significativement le prix d'une prestation sans fournir la moindre contrepartie ou amélioration. Si l'on veut dissuader les gens qui habitent la campagne genevoise, le canton de Vaud ou la France voisine de se rendre au centre-ville en voiture, il faut leur offrir des alternatives crédibles en termes de transports collectifs. Or, ces derniers ne couvrent de toute évidence pas les besoins. Les tarifs prévus par ce PL sont excessifs et ce dernier ne propose aucune alternative en matière de stationnement.

Le groupe LC (anciennement PDC) partage l'avis selon lequel le prix du macaron de stationnement est très bas à Genève et qu'il pourrait être légèrement augmenté. Toutefois, inscrire dans la loi ce tarif et l'attribution des bénéfices à la Fondation des parkings est excessif. De plus, l'offre des places de macaron de stationnement ne couvre pas la demande. En effet, les usagers n'ont aucune garantie d'obtenir une place et il y a des quartiers dans lesquels il n'existe pas de parkings souterrains. Les familles sont particulièrement pénalisées par cette situation. Or, la moindre des choses, si l'on augmente les prix, ce serait d'offrir des compensations, à tout le moins de garantir l'obtention d'une place de parc. Le Centre refusera donc l'entrée en matière sur ce PL.

Le groupe Ve se dit disposé à soutenir la contre-proposition formulée par le DI en 2022, si l'entrée en matière était votée. Le PL part du constat qu'il y a en ville énormément de parkings souterrains privés et publics. La Fondation des parkings a proposé des abonnements réduits pour les habitants, de l'ordre de 100 à 150 francs par mois, ce qui est raisonnable. Certes, nous vivons une période d'inflation qui touche particulièrement les classes moyennes, mais il y a aussi énormément de gens au centre-ville dont les revenus sont confortables. En Suisse, une voiture coûte en moyenne 10 000 francs par an. Un macaron à 200 francs est donc insignifiant, de surcroît en comparaison avec le reste de la Suisse. Si des personnes devaient avoir des difficultés, des exceptions pourraient le cas échéant être envisagées, ce que le DI semblait prêt à faire par voie réglementaire. Il est rappelé que, dans un contexte d'urgence climatique, le Conseil d'Etat a pour objectif de réduire de 40% le nombre de voitures sur le territoire genevois. Des mesures doivent donc être prises pour réduire l'attractivité des centres urbains pour les voitures, ce qui se fera en augmentant les tarifs ou en supprimant des places de parc. Le canton de Zurich est à l'origine de la compensation des places de stationnement en surface par des places en sous-sol, mais il a récemment décidé de ne plus compenser en sous-sol les places en surface supprimées. En effet, en milieu urbain, de plus en plus de ménages renoncent à la voiture au profit de la mobilité douce. Les Verts acceptent donc l'entrée en matière sur ce PL.

Le groupe **S** fera de même. Il considère que la tarification actuelle des macarons de stationnement est inférieure à ce qu'elle devrait être et à ce qu'elle est dans pratiquement tous les autres cantons. Le stationnement d'une voiture sur la voie publique représente un usage accru du domaine public dont il est normal de payer le coût. Le groupe **S** se soucie cependant du budget des ménages et estime que l'augmentation proposée est trop importante. Il serait donc favorable à des amendements qui réduisent la hausse des prix proposée tout en restant dans la même logique. En revanche, il s'opposera à une tarification différenciée qui défavoriserait les ménages du centre-ville, avec le risque que les quartiers les plus défavorisés payent un coût du stationnement plus élevé que dans les quartiers les plus riches.

L'**UDC** s'oppose à ce PL qui propose de multiplier par quatre le prix des macarons et qui attaque la classe moyenne, soit les deux tiers des contribuables genevois. Il est rappelé que le corps électoral de la Ville de Genève a refusé le projet de parking de Clé-de-Rive sous l'impulsion de la gauche. Or, les places de stationnement en sous-sol sont insuffisantes. De plus, il convient aussi de souligner que la population du canton a augmenté⁶ et qu'un habitant sur deux n'a pas d'autre choix que de se déplacer en voiture pour des raisons familiales et professionnelles. Ce PL va bien au-delà du prix de 400 francs préconisé par la Surveillance fédérale des prix.

Le groupe **LJS** n'a pas formulé de déclaration finale sur le PL.

Mise aux voix par la présidente, l'entrée en matière sur le **PL 13078** est refusée par :

Oui :	4 (2 S, 2 Ve)
Non :	10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	–

2. Proposition de motion M 2832

Le **PLR** n'est pas opposé, sur le principe, à un ajustement du prix du macaron de stationnement, mais il considère que cette proposition de motion va trop loin et que les augmentations de tarifs proposées sont excessives. Comme cela a été relevé dans le cadre des débats sur le PL 13078, le montant qui avait été articulé par la Surveillance fédérale des prix est de 400 francs. Le **PLR** refusera donc cette proposition de motion.

⁶ 524 379 habitants au 31.12.2023 selon l'Office fédéral de la statistique.
Source : <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/31245312>

Le groupe **S** rappelle l'importance de prendre en compte des revenus et de collaborer avec la Fondation des parkings. Ces collaborations permettraient de réinvestir les recettes générées par les macarons dans des mesures favorisant le transfert modal. Dans la mesure où une majorité semble se dessiner contre le tarif de 800 francs, le groupe **S** invite les Verts à ajuster leur motion.

L'**UDC** refusera la motion, car elle implique une augmentation des tarifs de stationnement. Elle demande des modifications législatives qui vont dans le même sens que le PL 13078 qui a été refusé.

Le groupe **Ve** explique que les différents objets déposés ont pour objectif de faire progresser la question du stationnement, notamment en surface, par un ensemble de mesures. Celles-ci comprennent certes une augmentation des prix du stationnement en surface, mais aussi des réductions pour les personnes à faible revenu. L'objectif principal de cette motion est de mieux utiliser les places de stationnement souterraines, qui sont souvent sous-utilisées, alors que l'espace public en surface est envahi par de nombreux véhicules individuels motorisés. L'idée serait donc de revaloriser cet espace public en incitant les usagers au stationnement souterrain, ce qui permettrait également de générer des recettes pour financer le transfert modal. Les Verts sont ouverts à un amendement de la motion en retirant le prix si cela peut favoriser un consensus.

Le **MCG** salue l'idée d'offrir un abonnement à tarif privilégié pour les habitants, qui devrait être aligné avec les prix des macarons, de même que les réductions pour les personnes à faible revenu, en tenant compte des situations de handicap ou de maladie. Toutefois, cette motion posera des problèmes de mise en œuvre en raison de délais trop courts.

Le groupe **Ve** propose un amendement consistant en la suppression de la 2^e invite de la M 2832.

Mis aux voix par la présidente, cet amendement est accepté par :

Oui :	14 (2 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	—
Abstentions :	1 (1 S)

Le **MCG** propose un amendement consistant en la suppression de la 3^e invite de la M 2832.

Mis aux voix par la présidente, cet amendement est accepté par :

Oui :	10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions :	—

Mise aux voix par la présidente, la proposition de motion **M 2832**, ainsi amendée, est refusée par :

Oui :	7 (3 S, 2 Ve, 2 MCG)
Non :	8 (1 LJS, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	–

3. Proposition de motion M 2833

Aucun groupe ne formule de déclaration finale à propos de la **M 2833**.

Mise aux voix par la présidente, cette proposition de motion est refusée par :

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	8 (1 LJS, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	1 (1 PLR)

Conclusion

Au vu de ce qui précède, au nom de la majorité, l'auteur du présent rapport invite respectueusement le Grand Conseil à refuser le projet de loi PL 13078, de même que les propositions de motions M 2832 et M 2833.

Préavis pour la catégorie de débat : II, 30 minutes

ANNEXES

1. Présentation du DI à la commission, du 06.09.2022
2. Contre-proposition du DI au PL 13078, du 20.09.2022
3. Lettre de la société coopérative Mobility à la commission, du 21.06.2022
4. Présentation de la société coopérative Mobility à la commission, du 11.10.2022
5. Présentation de la CTD Genève à la commission, du 18.10.2022

STATIONNEMENT : ADAPTATIONS MACARONS ET HORODATEURS

COMMISSION DES TRANSPORTS – 6 SEPTEMBRE
2022



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

14/09/2022 - Page 1

CONSTATS

> GLOBALEMENT, LES MÊMES CONSTATS QUE LE PL13078 :

- L'espace public est rare
- Le différentiel entre le prix du macaron et les places privées est trop important
- Genève a le tarif macarons parmi les plus bas de Suisse pour les habitants

... MAIS PAS LES MÊMES RÉPONSES

PRINCIPES

- > Proposer 3 tarifs différents des **macarons habitants** en fonction du zonage LMCE, de la densité urbaine et de l'offre de transports collectifs
- > Prévoir une **possibilité de dérogation** pour les ménages à bas revenu et nécessitant l'usage de leur voiture dans le cadre du règlement
- > Prévoir que le produit net des taxes soit versé à la Fondation des parkings en vue d'une affectation à des mesures permettant de **favoriser le stationnement des habitants et visiteurs pour tout type de véhicules à travers la construction et l'exploitation de parkings en ouvrage, de P+R et de vélostations, et l'équipement d'aires de stationnement**, notamment en faveur des cycles.

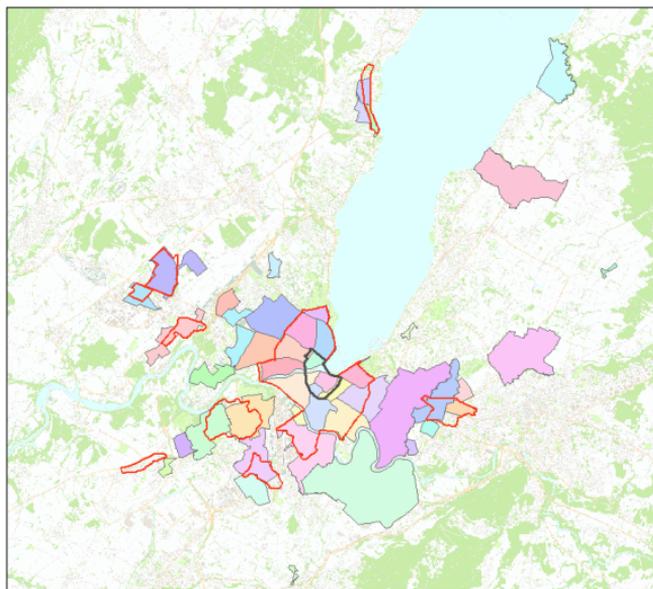
14/09/2022 - Page 3

PRINCIPES COMPLÉMENTAIRES

- > **Assouplir les conditions d'octroi** du macaron habitants dans les secteurs avec un **faible taux de saturation**
- > Mieux **contrôler l'octroi des macarons professionnels**
- > **Faciliter l'usage du macaron multizones et multizones+** pour le rendre valable sur toutes les places de stationnement avec une durée de 5h glissantes ou la journée
- > Dans certains **parkings en ouvrage**, proposer des tarifs attractifs pour les détenteurs de macarons pour le secteur en question
- > **Adapter le tarif des horodateurs selon le même zonage** que les macarons, avec 3 tarifs : 4 CHF / 3 CHF / 2 CHF par heure

14/09/2022 - Page 4

LES SECTEURS MACARONS (ACTUEL)

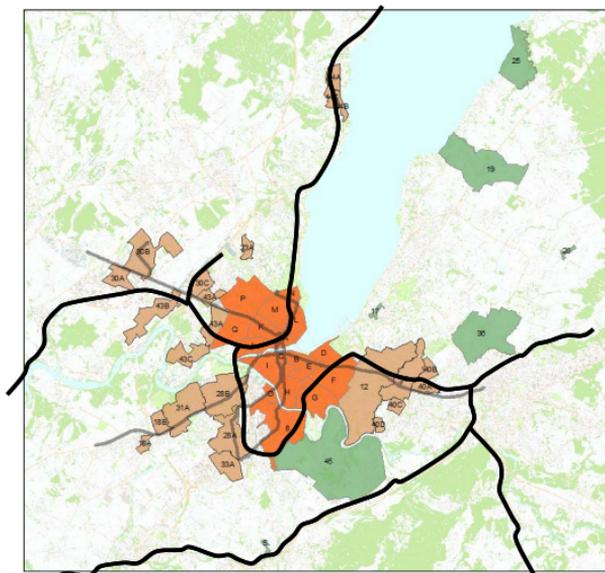


48 zones

— zone I LMCE
— zones II LMCE

14/09/2022 - Page 5

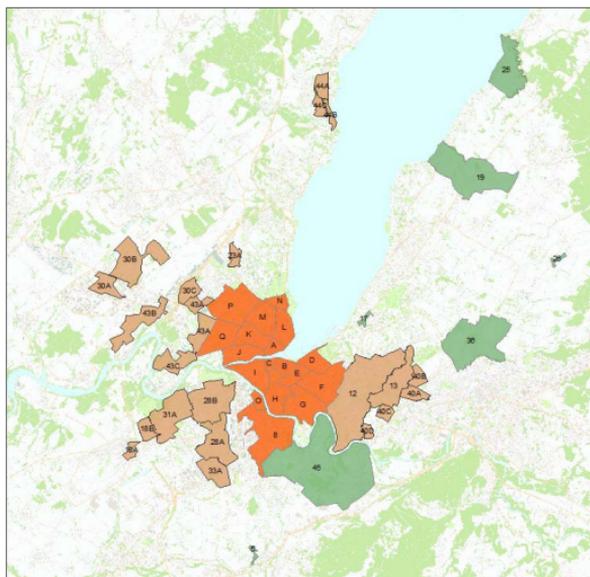
LES SECTEURS MACARONS ET LE RÉSEAU TC



— Léman Express
— tramways

14/09/2022 - Page 6

LES SECTEURS MACARONS ET LES NOUVEAUX TARIFS HABITANTS



- 600 CHF/an
- 400 CHF/an
- 200 CHF/an

14/09/2022 - Page 7

LES MODIFICATIONS DE LA LALCR #1

Lois et articles concernés	Texte actuel	PL 13078	Texte proposé par le DI
Art. 7D, alinéa 2	<p>Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 francs pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 120 francs à 480 francs pour une année.</p>	<p>Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 480 francs à 1 900 francs pour une année. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 800 francs pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation et des objectifs climatiques cantonaux.</p>	<p>Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. En fonction de la localisation de l'avantage conféré, de la densité urbaine et de l'offre en transports publics, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 200 francs à 800 francs pour une année, sous réserve des autorisations qui ne sont pas délivrées annuellement. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 600 francs pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation.</p>

14/09/2022 - Page 8

LES MODIFICATIONS DE LA LALCR #2

Lois et articles concernés	Texte actuel	PL 13078	Texte proposé par le DI
Art. 7D, alinéa 3	Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.	Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings qui l'utilise d'une part pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R et d'autre part pour des mesures d'accompagnement proposées en collaboration avec les communes et le canton pour inciter au report modal vers les transports publics et les mobilités actives.	Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings en vue d'une affectation à des mesures permettant de favoriser le stationnement des habitants et visiteurs pour tout type de véhicules à travers la construction et l'exploitation de parkings en ouvrage, de P+R et de vélostations, et l'équipement d'aires de stationnement, notamment en faveur des cycles.

NB : La LFPark devra aussi être modifiée selon ce nouvel alinéa

14/09/2022 - Page 9

LES MODIFICATIONS DE LA LALCR #3

Lois et articles concernés	Texte actuel	PL 13078	Texte proposé par le DI
Art. 7C, alinéa 2	Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 francs par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.	RAS	Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 4 francs par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.

14/09/2022 - Page 10

Tarification du stationnement

Contre-proposition du département des infrastructures au PL 13078 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains)

Lois et articles concernés	Texte actuel	PL 13078	Texte proposé par le DI	Commentaire
<p>Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR – rsGE H 1 05)</p> <p>Art. 7C, alinéa 2</p>	<p>Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 francs par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.</p>	<p>RAS</p>	<p>Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 4 francs par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.</p>	<p>L'augmentation de la tarification des places horodateurs a pour objectif de favoriser le stationnement en ouvrage et de libérer l'espace public à d'autres fins que du stationnement. Les villes fixent souvent les tarifs en se basant sur une comparaison inter-villes. Autrement dit, les villes pratiquent généralement des tarifs aux horodateurs maximums similaires</p>

				<p>aux autres villes, ce qui a certainement pour conséquence de retrouver le seuil maximum de CHF 3.-/h. dans de nombreuses grandes et moyennes villes. Berne a étudié les coûts internes et externes d'une place de stationnement publique sur voirie à environ CHF 5.-/h (coûts internes (CHF 2.39) et externes (CHF 2.74)).</p>
<p>Art. 7D, alinéa 2</p>	<p>Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 240 francs pour les habitants. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. En fonction de la nature,</p>	<p>Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. En fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 480 francs à 1 900 francs pour une année. Le montant de la taxe ne</p>	<p>Une autorisation écrite est délivrée sous forme de macaron aux bénéficiaires potentiels qui la sollicitent contre paiement d'une taxe. En fonction de la localisation de l'avantage conféré, de la densité urbaine et de l'offre en transports publics, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 200 francs à 800 francs pour une année, sous</p>	<p>La tarification des macarons multizones plus et tout public n'est pas comprise dans les tarifs de 200 à 1200 francs. Elle est indiquée dans le projet de loi avec la mention « sous réserve des autorisations qui ne sont pas délivrées annuellement »</p>

	de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré, le Conseil d'Etat peut édicter un tarif différencié allant de 120 francs à 480 francs pour une année.	doit pas dépasser 800 francs pour les habitants. Le Conseil adapte ces périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation et des objectifs climatiques cantonaux.	réserve des autorisations qui ne sont pas délivrées annuellement. Le montant de la taxe ne doit pas dépasser 600 francs pour les habitants. Le Conseil adapte périodiquement ces montants à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation.	
Art. 7D, alinéa 3	Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R.	Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings qui l'utilise d'une part pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P + R et d'autre part pour des mesures d'accompagnement proposées en collaboration avec les communes et le canton pour inciter au report modal vers les transports publics et les mobilités actives.	Le produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings en vue d'une affectation à des mesures permettant de favoriser le stationnement des habitants et visiteurs pour tout type de véhicules à travers la construction et l'exploitation de parkings en ouvrage, de P+R et de vélostations, et l'équipement d'aires de stationnement, notamment en faveur des cycles.	La législation actuelle prévoit que le produit net des taxes relatives au macaron est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P+R. En prévoyant un rééquilibrage à la hausse de la taxe macaron, une part pourrait être affectée à d'autres usages que la construction de P+R et parkings habitants

				<p>notamment pour le stationnement des vélos. Par ailleurs, en matière d'exploitation, les détenteurs de macarons pourraient par exemple accéder à des parkings en ouvrage avec une tarification très peu élevée (à l'image du parking des Gazomètres).</p>
<p>Loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001 (LFPark – rsGE H 1.13)</p>			<p>RAS</p>	<p>Le même commentaire que l'article 7D, alinéa 3 LaLCR vaut ici.</p>
<p>Art. 7, lettre c)</p>	<p>Les ressources financières de la fondation sont constituées par :</p> <p>c) le produit net des taxes provenant des macarons est versé à la fondation pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux parcs relais (P+R) (loi d'application de la législation</p>		<p>Les ressources financières de la fondation sont constituées par :</p> <p>c) le produit net des taxes provenant des macarons est versé à la Fondation des parkings en vue d'une affectation à des mesures permettant de favoriser le stationnement des habitants et visiteurs pour tout type de véhicules à travers la</p>	

		<p>fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, art. 7A);</p>		<p>construction et de l'exploitation de parkings en ouvrage, de P+R et de vélostations, et l'équipement d'aires de stationnement, notamment en faveur des cycles.</p>	
--	--	---	--	---	--



P.P. CHF – 6343
Rotkreuz

502812280
Post CH AG

Secrétariat général du Grand Conseil
A l'att. du Président de la Commission des Transports
M. Thomas WENGER
Case Postale 3970
1211 Genève 3

GRAND CONSEIL	
Expédié le : 28-06-22	Visa : RP
Par poste	Par courriel <input checked="" type="checkbox"/>
Président <input checked="" type="checkbox"/>	Députés (100)
Commissaires <input checked="" type="checkbox"/>	Bureau
Secrétariat <input checked="" type="checkbox"/>	Archives
Commission : <u>Commission des Transports</u>	
Copie à :	
Divers :	

Genève, le 21.06.2022

Demande d'audition dans le cadre du projet de motion no 2832

Monsieur Le Président,

Ayant découvert que la commission des transports du Grand Conseil devrait prochainement se pencher sur une proposition de motion pour une révision de la tarification du stationnement qui évoque l'autopartage Mobility en tant que mesure incitative, nous souhaiterions être auditionnés par la commission afin d'apporter notre expertise sur la question.

Depuis plusieurs années maintenant, nous cherchons à nouer des contacts au sein des instances dirigeantes genevoises afin d'améliorer la qualité de notre réseau de voitures partagées pour offrir un service d'autopartage de qualité pour les genevoises et genevois.

En effet, l'autopartage participe activement à l'atteinte des objectifs inscrits dans la LMCE et dans le Plan Climat Cantonal.

Qui sommes-nous ?

- Mobility est une société coopérative comptant plus de 72'000 sociétaires organisés en 19 sections ancrées localement.
- Depuis ses débuts à Genève en 1996, la coopérative poursuit l'objectif de réduire le nombre de véhicules sur les routes, la consommation énergétique ainsi que la pollution.
- 1 voiture Mobility remplace en moyenne 11 voitures privées, ce qui représente 2'500 véhicules en moins et 3'750 places de parc libérées dans le canton de Genève.
- Nous permettons une mobilité individuelle sans devoir posséder sa propre voiture.

Les soussignés sont à disposition pour répondre aux questions de la Commission lors de cette audition.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à notre demande, nous vous adressons, Monsieur Le Président, nos salutations les plus sincères.

Mobility Société Coopérative

Stéphanie Gonzalez
Porte-parole Suisse Romande
Tel : 076 560 11 07
Email : s.gonzalez@mobility.ch
Mobility Société Coopérative
Saurstoffli 16 – 6343 Rotkreuz
www.mobility.ch – office@mobility.ch

Luca Borra
Gestion emplacements et réseau Suisse Romande
Tel : 078 683 28 22
Email : l.borra@mobility.ch

mobility

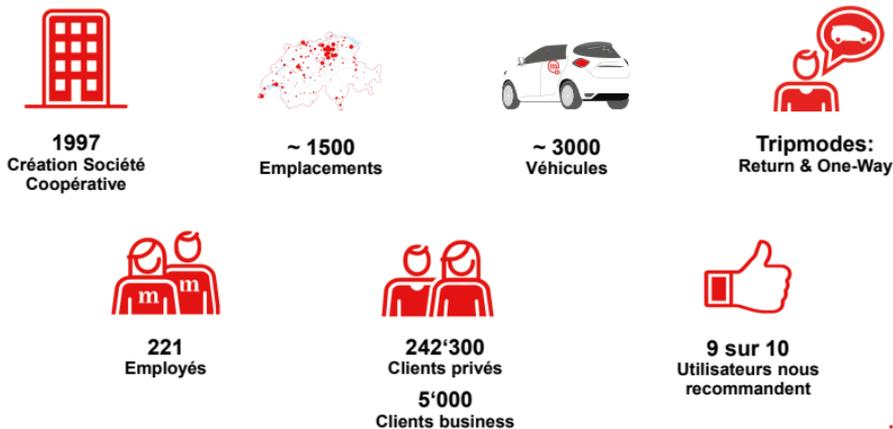
MARDI 11 OCTOBRE 2022, 14 RUE DE L'HÔTEL DE VILLE GENÈVE

Présentation Mobility Commission des transports

11.10.2022

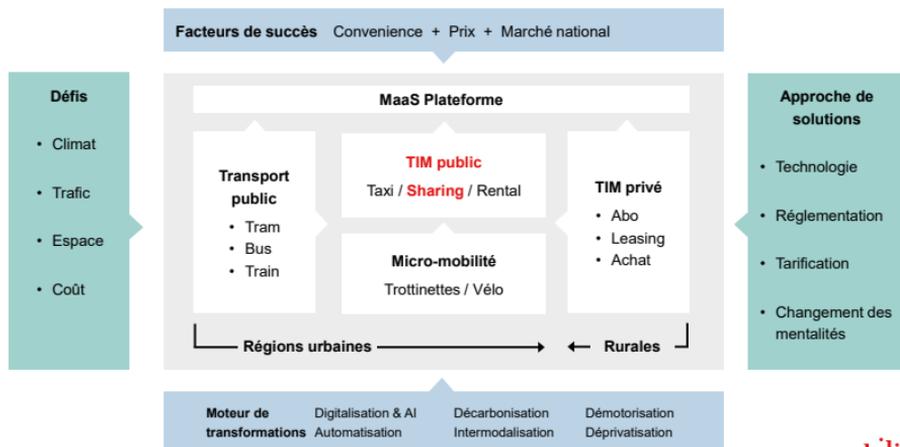


Mobility Société Coopérative aujourd'hui



mobility

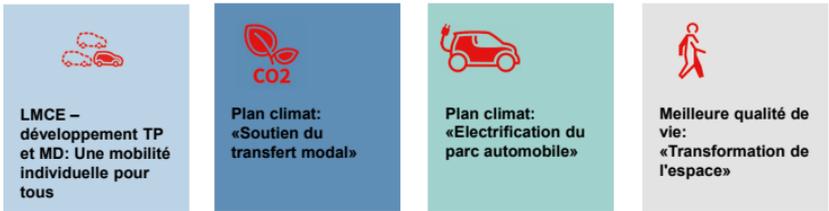
Positionnement du car sharing Mobility



mobility

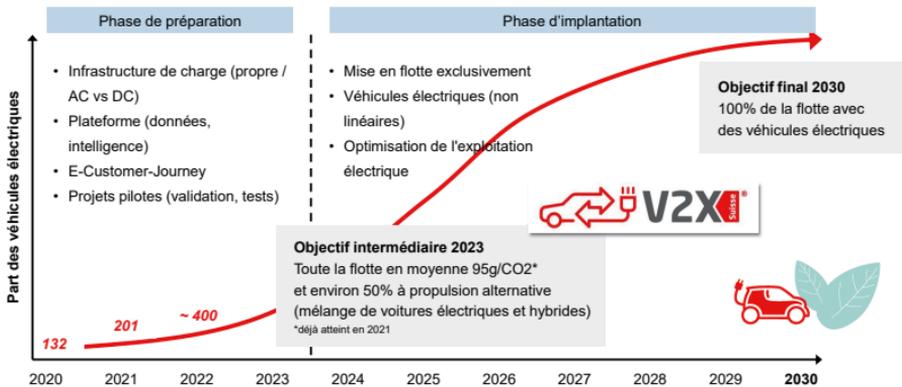
Comment Mobility pourrait aider Genève

SOUTIEN POUR LA MULTIMODALITÉ



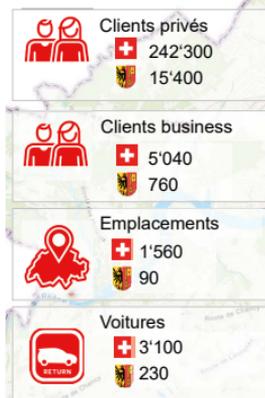
mobility

Feuille de route pour l'électrification de la flotte



mobility

Le canton de Genève en quelques chiffres



Freins au développement:

1. Prix des places de parc
2. Qualité des emplacements
3. Électrification

mobility

Motion 2832

POUR UNE JUSTE TARIFICATION DU STATIONNEMENT EN SURFACE



Report modal



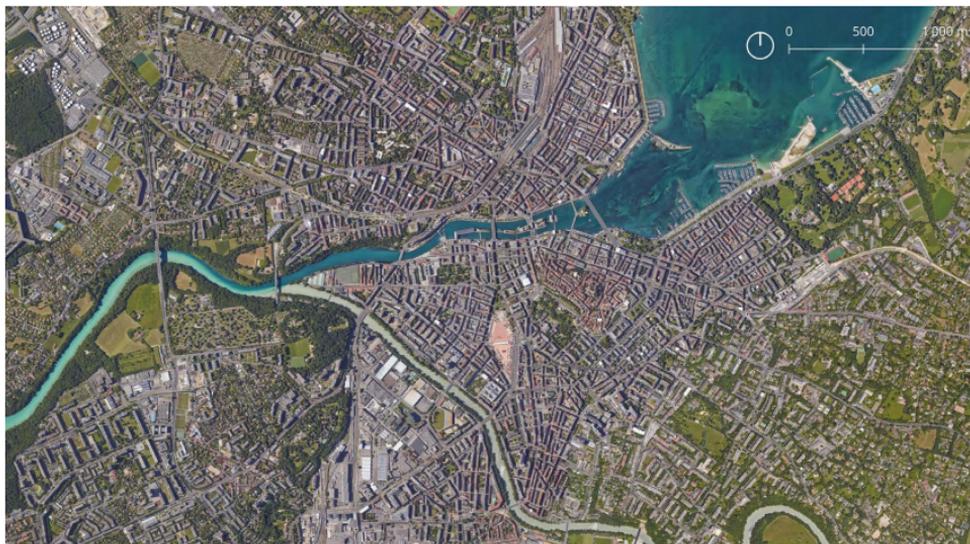
Améliorer la qualité de vie

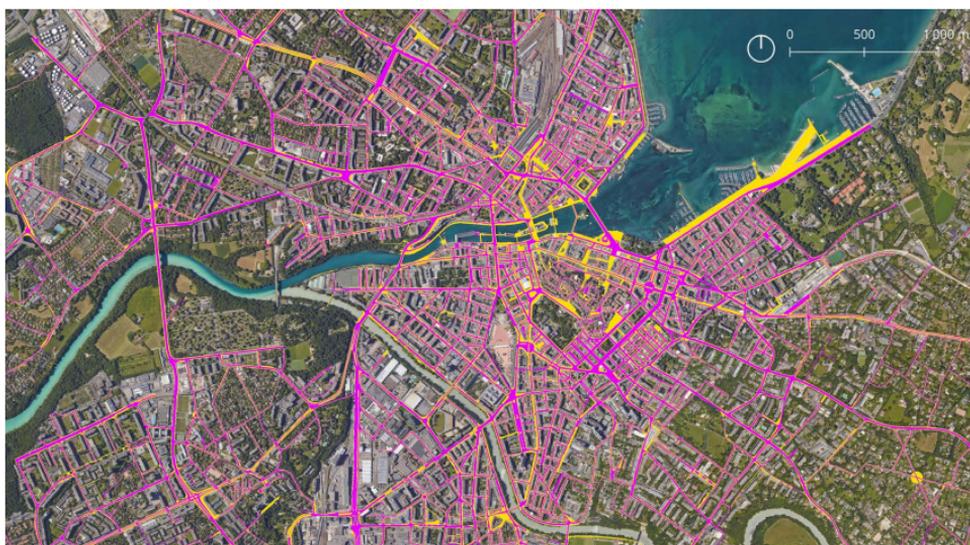
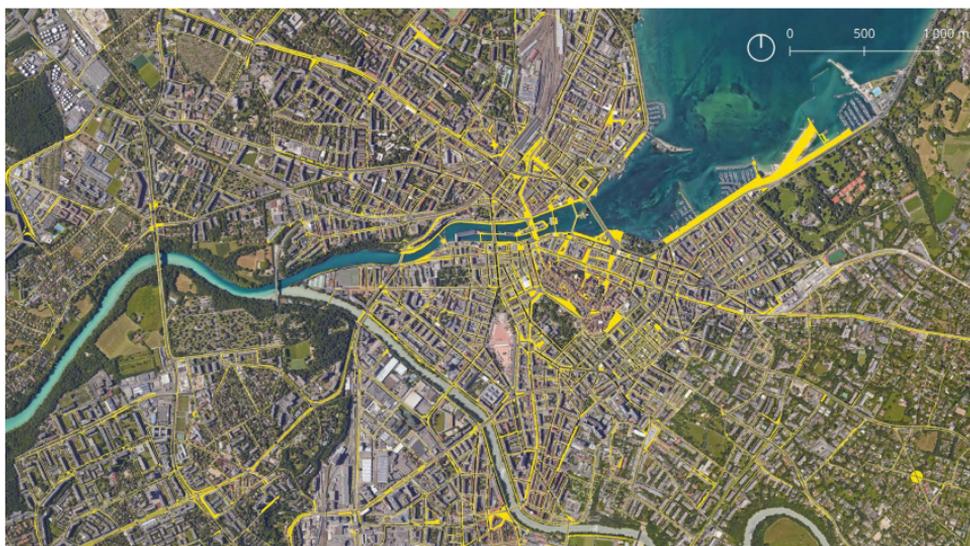


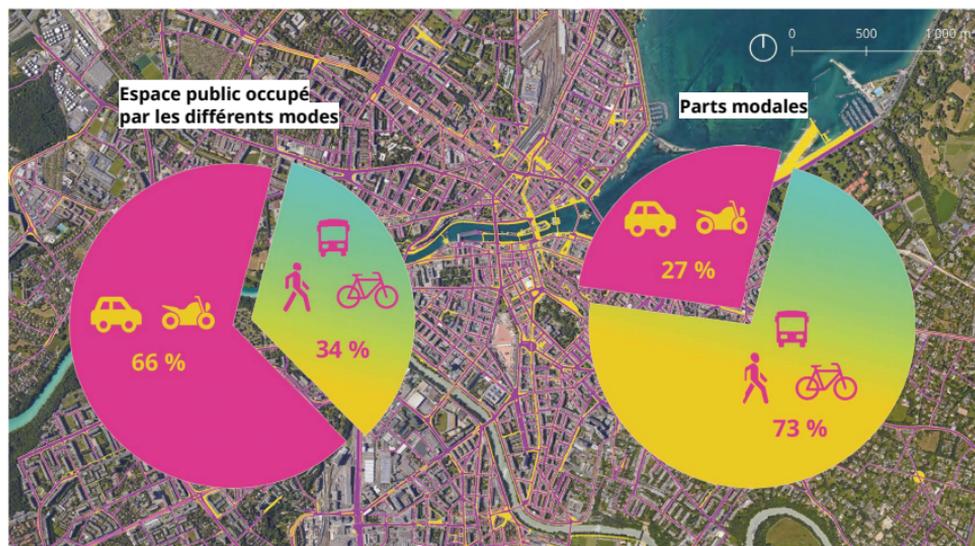
Plan d'actions

Questions?

mobility







2/3

de l'espace public (66%)
est consacré au trafic motorisé
(voitures, motos, scooters...)

...qui représente seulement

1/4

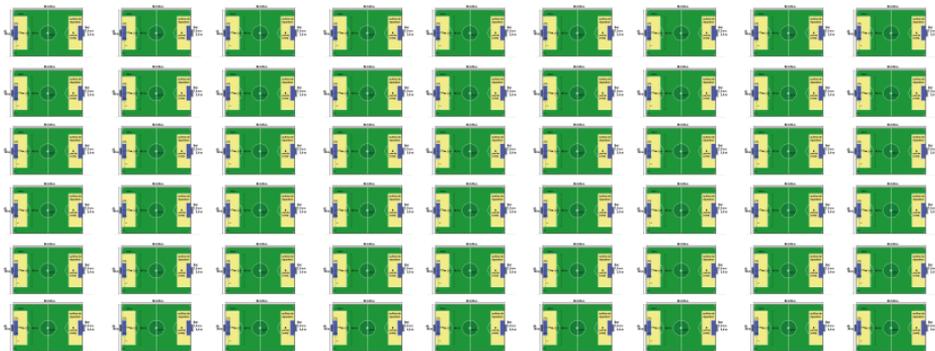
des déplacements (27%)

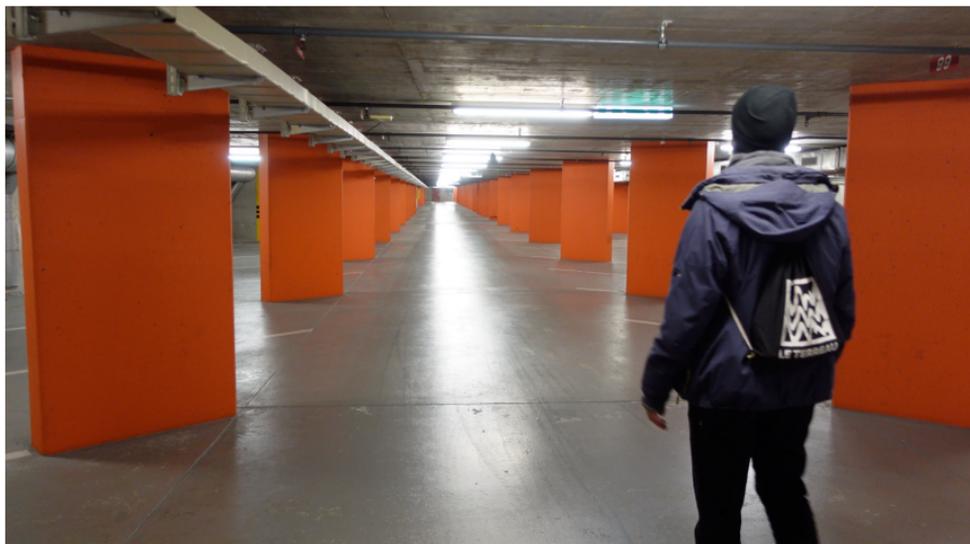
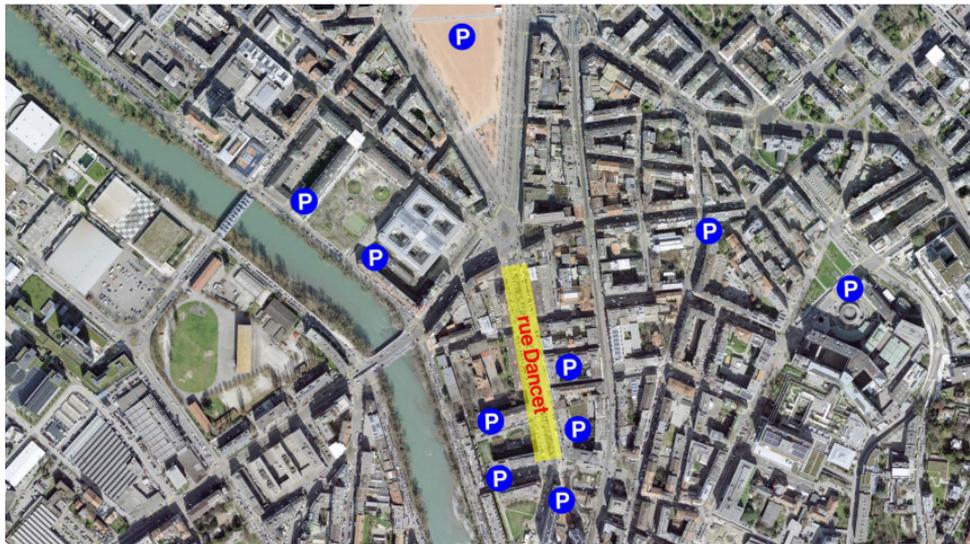


Découpage communal	places gratuites limitées	places gratuites illimitées	places payantes	Total voitures	Cases Livraison	Places 2 roues
GENEVE-CITE	3'729	0	2'040	12'366	545	6'215
GENEVE-EAUX-VIVES	2'534	180	349	13'643	152	2'004
GENEVE-PETIT-SACONNEX	5'403	7	410	23'143	177	2'451
GENEVE-PLAINPALAIS	5'005	24	1'052	17'978	334	4'061
TOTAL VILLE DE GENEVE	16'671	211	3'851	67'130	1'208	14'731
CAROUGE	1'927	124	297	9'760	98	1'772
CHENE-BOUGERIES	1'024	7	18	5'466	3	86
CHENE-BOURG	452	0	89	3'326	19	144
GRAND-SACONNEX	657	0	69	5'064	20	493
LANCY	2'575	66	268	13'891	36	1'240
MEYRIN	1'144	268	72	11'988	18	677
ONEX	1'214	44	91	7'117	10	434
THONEX	1'031	59	184	6'275	24	324
PLAN LES OUATES	274	6	203	5'946	18	286
VERNIER	1'999	91	82	13'921	46	511
TOTAL COMMUNES	12'297	665	1'373	82'754	292	5'967

54 terrains de football

(7140 m² par terrain)







Problème du différentiel de coût

Macaron habitant :

CHF 200.- / an

CHF 16.60 / mois

CHF 0.55 / jour

**Place souterrain
habitant :**

CHF 1800.- / an

CHF 150.- / mois

CHF 5.- / jour

Un rééquilibrage est nécessaire!

Le potentiel de l'auto-partage



1 véhicule partagé

remplace jusqu'à

9 véhicules privés

Date de dépôt : 15 octobre 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

La commission des transports a étudié ces trois objets parlementaires avec attention lors de multiples séances entre 2022 et 2024. Les trois textes ont été déposés le 28 février 2022. Malgré de nombreuses auditions, dont certaines étaient en faveur d'une plus juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et habitants des centres urbains, la majorité de droite a décidé de refuser les trois textes suivants :

1. PL 13078 : Projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains).
2. M 2832 : Proposition de motion pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et habitants des centres urbains – mesures d'incitation.
3. M 2833 : Proposition de motion : En finir avec l'illusion du stationnement gratuit dans les centres urbains.

Le but principal de ces trois textes est de :

Revoir les habitudes de stationnement dans les centres urbains et favoriser le report modal

Nous avons déposé ce bouquet de trois textes au Grand Conseil dans l'objectif de mieux utiliser les places de stationnement en souterrain, de revaloriser l'espace public utilisé en surface par les voitures et de financer le report modal. Nous proposons une véritable stratégie pour faire évoluer les pratiques de stationnement dans les centres urbains du canton, tout en accompagnant les personnes qui souhaiteraient abandonner leur voiture au profit de nouvelles pratiques en matière de mobilité.

Valoriser l'espace urbain et l'utilisation des parkings souterrains

Dans les centres urbains où l'utilisation du sol doit être optimisée, il n'est plus acceptable, aujourd'hui, que de nombreuses places restent vides dans les

parkings souterrains, alors que le stationnement en surface reste l'option privilégiée par un nombre extrêmement important d'utilisateurs et utilisatrices. Or, le stationnement est un levier reconnu pour faire évoluer les pratiques de mobilité.

Un macaron « habitant » plus de deux fois moins cher que la moyenne suisse

Nous, les Vert-e-s, faisons le constat que l'abonnement « habitant » dans un ouvrage de la Fondation des parkings est en moyenne 10 fois plus cher qu'un macaron pour la zone bleue en surface, alors que l'utilisation de l'espace en voirie est un enjeu majeur pour les villes. La conséquence de cet énorme différentiel est que des milliers de voitures ventouses passent le plus clair de leur temps à l'arrêt dans la zone bleue entravant la circulation des transports publics, la mobilité douce ou encore la possibilité de végétaliser l'espace public.

Le comparatif effectué par les Vert-e-s montre qu'à 200 francs/an, le macaron genevois est un des moins chers de Suisse (la moyenne se situant autour de 440 francs, soit plus du double)! A titre de comparaison, le macaron « habitant » annuel est à 960 francs à Nyon, à 500 francs/an à Lausanne et à 600 francs/an à Lucerne, pour ne citer que quelques exemples. Dans ces textes déposés au Grand Conseil, nous, les Vert-e-s, avons donc proposé au Conseil d'Etat de revoir à la hausse la fourchette de prix des macarons.

La gratuité du stationnement au détriment des habitants et habitantes

Nous faisons également le constat que la gratuité du stationnement avec le disque crée une concurrence dans la zone bleue entre les automobilistes en visite et les habitant-e-s au détriment de ces derniers. Les automobilistes visiteurs tournent souvent longtemps dans les quartiers, entraînant pollution, bruit et risques d'accident, dans l'espoir de trouver une place « gratuite » en surface, alors que des places de stationnement sont disponibles en souterrain. Nous proposons donc d'en finir avec cette illusion, en élargissant la fin de la gratuité à toute la zone II LMCE (centres urbains), comme la loi l'exige déjà dans l'hypercentre.

Un chèque « mobilité durable » pour encourager au report modal

En complément, il est proposé que les recettes supplémentaires générées bénéficient directement à la population, à travers des baisses conséquentes des prix des abonnements dans les parkings souterrains (pour les rendre plus incitatifs) et la mise en place d'une série de mesures d'encouragement au report modal.

Ces mesures visent à convaincre les 20% des ménages (selon une étude zurichoise) qui pourraient facilement se laisser convaincre de renoncer à

posséder une voiture, moyennant un soutien financier pour faire le pas. Pour ce faire, nous, les Vert-e-s, proposons la création d'un chèque « mobilité durable » qui serait accordé aux ménages qui restituent leur plaque d'immatriculation. Ce chèque pourrait être utilisé pour différentes options telles qu'un abonnement Unireso annuel, l'achat de vélos ou encore pour un abonnement à un service d'autopartage.

1. Le projet de loi 13078 : Pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains

Selon l'exposé des motifs, les motivations du présent projet de loi reposent sur les constats suivants :

- Dans le centre urbain, les parkings souterrains du canton sont en sous-utilisation et cette tendance se renforce avec la politique de résiliation des abonnements pendulaires dans les parkings publics, le report modal et la part croissante du télétravail.
- A l'inverse, l'espace public est rare et doit répondre à un besoin croissant d'améliorer la qualité de vie des quartiers, la circulation des transports publics, la mobilité douce ou encore la végétalisation.
- Le coût d'un macaron « habitant » genevois représente entre 8% et 15% du prix d'un abonnement « habitant » dans un parking souterrain de la Fondation des parkings.
- Avec un macaron à 200 francs/an, de nombreuses voitures passent le plus clair de leur temps à l'arrêt (voitures ventouses), ce qui réduit pour les habitant-e-s qui en ont besoin les possibilités de trouver une place.
- Avec un macaron à 200 francs/an, les automobilistes font tout pour trouver une place en zone bleue, même si cela leur fait perdre du temps et que cela génère une circulation inutile et polluante dans les quartiers.
- La part de ménages sans voiture est en constante augmentation dans les communes urbaines (en ville de Genève, ce taux est passé de 30% à 41% entre 2000 et 2015).
- Le centre urbain (zone II LMCE) profite aujourd'hui d'une excellente desserte de transports publics qui permet à la plupart de ne pas utiliser de voiture pour les trajets quotidiens.
- L'autopartage – qui permet de se libérer des contraintes et des coûts fixes liés à la possession d'un véhicule et de limiter les « usages réflexes » de l'automobile – est en fort développement à Genève.

- Une étude récente menée en ville de Zurich montre que 20% des ménages pourraient facilement se laisser convaincre de renoncer à posséder une voiture.

En incitant ne serait-ce qu'une faible partie des habitant-e-s des quartiers urbains du canton à prendre un abonnement dans un parking souterrain ou à renoncer à leur voiture, c'est autant de places qu'on libère en zone bleue pour les habitant-e-s qui détiennent un macaron.

Quels sont les leviers pour aller dans cette direction ? Premièrement, il faut agir sur l'écart de prix entre le macaron zone bleue et les abonnements en parking souterrain, en rendant plus attractifs ces derniers. Deuxièmement, il faut augmenter les mécanismes incitatifs vers le report modal. C'est sur ces deux leviers que ce projet de loi propose d'agir.

Le macaron genevois : moins cher qu'un abonnement Netflix ?

Début 2021, l'Etat de Genève revoyait la tarification de ses parkings souterrains « afin de dissuader les pendulaires de se rendre au travail en voiture et de favoriser les habitant-e-s et les visiteur-euse-s occasionnels ». Ainsi la tarification des 7700 places en ouvrage (dont la moitié au centre-ville) gérées par la Fondation des parkings (FdP) a été revue, avec notamment de nouvelles offres pour les habitantes et les habitants.

En fonction de leur emplacement, les parkings gérés par la FdP ne pratiquent pas la même tarification. Ainsi, un abonnement « habitant » (pour les personnes résidentes dans un rayon de 300 m) coûte aujourd'hui entre 270 francs/mois au parking de la gare des Eaux-Vives et 150 francs/mois dans celui de l'HEPIA à la rue de la Prairie.

En revanche, le macaron « habitant », à savoir l'abonnement annuel permettant de se parquer dans la zone bleue de son quartier, coûte, lui, 200 francs/an.

Un comparatif du prix des macarons en Suisse permet de constater que le prix pratiqué à Genève est extrêmement bas au regard de la tarification pratiquée dans les autres grandes villes de Suisse (moyenne à 440 francs/an).

Chez nos voisins de Nyon, le macaron « habitant » annuel est à 960 francs. En ville de Lausanne, il coûte 500 francs et à Lucerne 600 francs.

Si la volonté de l'Etat dans sa révision récente de la tarification du stationnement en parking souterrain était d'y offrir davantage de places aux habitantes et habitants, le prix dérisoire du macaron genevois est

comparativement trop peu incitatif. Sans ajustement à la hausse, les chances de voir les habitant-e-s prendre des abonnements en ouvrage sont faibles.

L'utilisation du domaine public représente un coût d'opportunité extrêmement important pour la qualité de vie dans les quartiers et en regard des objectifs climatiques cantonaux.

D'un côté, on fait payer le restaurateur qui installe une terrasse en bord de rue, amenant ainsi de la convivialité dans un quartier et une contribution à l'économie locale. D'un autre côté, la collectivité « subventionne » pratiquement des places de parc en voirie pour des voitures qui restent immobiles la plupart du temps et qui, de plus, apportent des nuisances à la communauté.

Non seulement le stationnement en voirie (et sa tarification) contribue à rendre l'utilisation de la voiture individuelle très attractive, mais il empêche le déploiement de mesures de mitigation et d'adaptation au changement climatique (infrastructures de transports publics, cyclistes ou piétonnes, végétalisation de l'espace urbain, etc.).

Or, le prix du macaron actuel, en tarif journalier, est de 16,70 francs par mois ou de 55 centimes par jour (!). Ce coût ne couvre absolument pas les coûts réels d'une place de stationnement en voirie. En tenant compte des coûts externes (comme la pollution, les coûts des accidents et la mise à disposition et l'entretien de l'infrastructure), le coût réel d'une place de stationnement en voirie est estimé à un peu plus de 5 francs par heure !

Il est également intéressant de comparer le coût du macaron à d'autres frais courants des ménages :

- un abonnement Netflix à 18,90 francs/mois ;
- un abonnement à la piscine des Vernets à 25 francs/mois ;
- un abonnement Mobility à 10,90 francs/mois ;
- un abonnement Unireso à 70 francs/mois.

Le prix d'un macaron genevois semble donc particulièrement sous-évalué. Ce projet de loi propose de relever le plafond maximal pour le macaron « habitant-e-s » à 800 francs. Cette augmentation du plafond se justifie si l'on considère les coûts réels d'une place de stationnement en voirie et le comparatif avec des places de stationnement en ouvrage (voir PL 13078). Le prix d'un macaron « habitant » serait alors d'environ 67 francs/mois, encore bien loin des tarifs pratiqués pour le stationnement en ouvrage qui est d'environ 190 francs/mois (**à l'inverse, ces derniers devraient être revus à la baisse pour être plus attractifs**).

En ce qui concerne les autres catégories de macaron « entreprises » et « journalier multizones », la fourchette de la loi serait établie entre 480 et 1900 francs par an, laissant au Conseil d'Etat la possibilité d'instaurer des variations en fonction de la nature, de l'intensité et de la localisation de l'avantage conféré. Ainsi, par équité, c'est un facteur 4 que l'on applique uniformément aux valeurs indiquées dans la loi actuelle.

Sachant que la loi fixe une fourchette de prix, le Conseil d'Etat est invité à préciser par voie réglementaire, comme il le fait déjà aujourd'hui, les prix des différents types de macarons. Il pourra notamment considérer :

- des variations géographiques du prix tenant compte de l'avantage conféré (proximité au centre-ville) et de la disponibilité effective de places en surfaces (état du « surbooking » en zone bleue) ;
- des ajustements de prix tenant compte à la fois des émissions de CO₂ du véhicule et de son emprise sur la voirie (en effet, pourquoi le macaron d'une Smart coûte-t-il le même prix que celui d'une Range Rover occupant le double d'espace public ?) ;
- une augmentation supportable pour les entreprises compte tenu de la période difficile que nous traversons avec la crise sanitaire ;
- une augmentation échelonnée dans le temps pour permettre aux usagers d'anticiper sur l'organisation de leur mobilité ;
- des rabais éventuels pour les personnes à faible revenu en mesure de justifier une forte dépendance à la voiture pour des raisons professionnelles ou privées (p. ex. infirmier-ère utilisant son véhicule privé pour des soins à domicile, accompagnement de proches à mobilité réduite, etc.).

Valoriser les parkings souterrains vides plutôt que l'espace public

Dans les centres urbains du canton, l'espace public est rare et doit répondre à un besoin croissant d'améliorer la qualité de vie des quartiers, la circulation des transports publics, la mobilité douce ou encore la végétalisation.

Il faut donc utiliser davantage la capacité des parkings souterrains qui sont aujourd'hui largement sous-utilisés. Nous avons toutes et tous observé les nombreux panneaux « place de parking à louer » qui foisonnent autour des immeubles, places pour lesquelles les régies ont toutes les peines du monde à trouver preneur.

La presse cite deux exemples dans un article datant de 2017. La Société coopérative d'habitation Genève (SCHG) a construit deux immeubles au Mervelet et aux Charmilles. Une dizaine de places sur 60, respectivement une quinzaine de places sur 117, sont restées vides. La Caisse de pension de l'Etat

de Genève (CPEG) se retrouve avec près de 500 places de parc en trop sur 8000, représentant un manque à gagner annuel qui frise le million de francs.

En ville de Genève, la situation ne semble pas meilleure : les parkings sont bien occupés, mais ceci est en grande partie dû au phénomène de sous-location des places aux pendulaires. Ainsi, sur les 4000 places que la Ville de Genève met à disposition de ses habitant-e-s uniquement, 800 places ne trouvaient pas preneur début 2017.

Dans les fondations HBM également, les parkings en sous-sol destinés aux locataires sont largement sous-utilisés : 48% sont loués par des locataires et 20% à 40% par des habitants du quartier. Entre 10% et 30% de ces parkings ne trouvent donc pas preneur.

Dans les parkings à accès public, à savoir ceux de la Fondation des parkings, de la GIM et de Parkgest, il y avait début 2021 entre 2500 et 3000 places disponibles pour la compensation. Ces données ne prennent pas encore en compte les effets de la nouvelle politique d'attribution des places dans les parkings propriété de l'Etat de Genève, à savoir une première baisse de prix de l'abonnement habitant.

La Tribune de Genève citait en janvier 2021 les propos de l'administrateur du garage souterrain Rive-Centre qui confiait « qu'on dépasse difficilement les 35% d'occupation, ce qui est déjà bien. La fréquentation baisse à partir de 18 heures. Le parking est vide à 85% la nuit et le dimanche ».

Toute démarche qui permettrait de mieux utiliser ces espaces en sous-sol doit donc être entreprise. Plus de voitures en abonnement habitant dans les parkings souterrains, ce sont autant de places libérées pour les habitant-e-s des quartiers détenteurs de macarons !

L'écart actuel entre les tarifs des parkings en souterrain et celui du macaron est en moyenne d'un facteur 10. Il s'agirait de le ramener à un facteur 2 ou 3, pour rendre le stationnement plus incitatif (p. ex. un macaron à 67 francs/mois et un abo parking souterrain à 130 francs/mois).

En collaboration avec la Fondation des parkings, le Conseil d'Etat est donc invité à **revoir à la baisse les prix des abonnements « habitants » en ouvrages, dans une logique de symétrie inversée avec l'augmentation des macarons en surface**. Ces baisses de tarifs en ouvrage pourront être financées par les recettes supplémentaires prélevées sur les macarons.

40% de TIM en moins selon le plan climat

Le 2 juin 2021, le Conseil d'Etat adoptait son « Plan climat cantonal 2030 – 2^e génération ». Selon le bilan carbone du canton, les émissions de gaz à effet

de serre (GES) liées à la mobilité terrestre sont responsables d'environ 25% des émissions totales du canton de Genève. La très large majorité des émissions du secteur de la mobilité proviennent des transports individuels motorisés.

L'atteinte de l'objectif de moins 60% d'émissions de GES dans le canton, d'ici à 2030, requiert un report modal conséquent des transports individuels motorisés vers les transports publics, le vélo et la marche. Dans son plan climat cantonal, l'Etat s'est fixé pour objectif une **réduction de 40% à 50% des déplacements en transports individuels motorisés pour 2030** (et de 80% d'ici à 2050 !). Par ordre de priorité, les objectifs 2030 du plan climat pour la mobilité terrestre sont (de façon cumulative) :

- réduire de 5% à 10% les kilomètres moyens parcourus en transports individuels motorisés ;
- réduire d'environ 40% le nombre des déplacements en transports individuels motorisés en les reportant vers d'autres modes de transport ;
- atteindre un taux d'électrification (et/ou technologie équivalente) d'environ 40% du parc de véhicules.

Notons « qu'une transition complète des véhicules thermiques vers l'électromobilité ne suffirait pas à atteindre l'objectif fixé par le plan climat même si 100% du parc de véhicules était électrifié en 2030 ». Sur leur cycle de vie, les véhicules électriques conservent une empreinte climatique correspondant à environ 50% de celle des véhicules à moteur. Le report vers les autres modes de transport est donc inévitable et nécessaire. Et le stationnement est un des leviers très importants pour y parvenir.

Financer le report modal

La LaLCR, dans son article 7D alinéa 3, stipule actuellement que le « produit net des taxes est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitant-e-s et aux P + R ».

Ce projet de loi propose qu'à l'avenir, les recettes provenant du macaron servent également de levier pour favoriser le report modal. Il s'agirait ainsi, pour l'Etat, d'une révision de la loi qui serait neutre en matière budgétaire.

Les moyens supplémentaires générés par ce PL pourront donc notamment être utilisés pour **financer des mesures d'accompagnement pour les habitant-e-s**, typiquement pour des subventions accordées aux personnes qui souhaiteraient abandonner leur voiture, au profit de modes de déplacement plus durables, par exemple sous forme de « chèques mobilité » utilisables pour

l'achat de vélos, d'abonnements de transport public et d'autopartage, ou même de location de voiture pour les vacances.

L'intention n'est pas de forcer qui que ce soit à renoncer à son véhicule et surtout pas les inconditionnels de l'automobile. Non, ces incitatifs ont typiquement pour cible les 20% des ménages qui, selon une étude récente menée en ville de Zurich, pourraient facilement se laisser convaincre de renoncer à posséder une voiture, moyennant un soutien financier pour faire le pas. Il s'agit aussi de permettre à celles et ceux qui le souhaitent de faire l'expérience de l'économie réalisée par le fait de ne pas posséder de voiture, dont le coût annuel réel est sous-estimé et mal connu.

Notons enfin que les personnes qui renoncent à la voiture font de la place pour celles qui la conservent ! Et en particulier pour les professionnels qui ont besoin d'un véhicule en tant qu'outil de travail.

Charges et couvertures financières / économies attendues

Compte tenu des coûts extrêmement importants pour la collectivité de l'utilisation des transports individuels motorisés (accidents, pollution de l'air, santé publique, utilisation du domaine public), les économies sont évidentes, même si difficilement chiffrables.

Il est en revanche possible de chiffrer les revenus supplémentaires qui pourraient être générés. Dans le tableau ci-dessous, on considère de nouveaux prix annuels de macarons de 800 francs pour les habitant-e-s et de 1200 francs pour les entreprises, ainsi qu'une réduction globale de -30% du nombre de macarons vendus.

Selon cette simulation, qu'il importera de vérifier avec le département en charge, ce projet de loi pourrait générer environ 14 millions de francs. L'intégralité des nouvelles recettes sera réinvestie pour financer l'amélioration de l'offre de stationnement en ouvrage et en P+R, les baisses d'abonnement pour les habitants, ainsi que les autres mesures d'incitation au report modal.

Le présent projet de loi aura un effet neutre sur les finances de l'Etat.

2. La motion 2832 : Motion pour une juste tarification du stationnement en surface bénéficiant aux habitantes et aux habitants des centres urbains – mesures d'incitation

Selon l'exposé des motifs, les places de parking souterrain au centre-ville du canton sont en suroffre et cette tendance se renforce suite à la résiliation des abonnements pendulaires dans les parkings publics, l'amélioration du report modal et la part croissante du télétravail. A l'inverse, l'espace public est rare

et doit répondre à un besoin croissant d'améliorer la qualité de vie des quartiers, la circulation des transports publics, la mobilité douce ou encore la végétalisation.

Aujourd'hui, le coût d'un macaron « habitant » genevois (200 francs/an) représente environ 10% du prix d'un abonnement « habitant » dans un parking souterrain de la Fondation des parkings (en moyenne 190 francs/mois). Si on le compare à une place de parking privée louée sur marché (env. 300 francs/mois), ce ratio correspond à 5%.

A ce prix, l'intérêt pour un-e automobiliste de parquer sa voiture dans un parking souterrain est minime. **En incitant ne serait-ce qu'une faible partie des habitant-e-s des quartiers urbains du canton à prendre un abonnement dans un parking souterrain ou à renoncer à leur voiture, c'est autant de places qu'on libère en zone bleue pour les habitant-e-s qui détiennent un macaron.**

Un comparatif du prix des macarons en Suisse permet de constater que le prix pratiqué à Genève est extrêmement bas au regard de la tarification pratiquée dans les autres grandes villes de Suisse (moyenne à 440 francs/an). Chez nos voisins de Nyon, le macaron « habitant » annuel est à 960 francs. En ville de Lausanne, il coûte 500 francs et à Lucerne 600 francs.

Début 2021, l'Etat de Genève revoyait la tarification de ses parkings souterrains « afin de dissuader les pendulaires de se rendre au travail en voiture et de favoriser les habitant-e-s et les visiteurs occasionnels ». Si la volonté de l'Etat, dans sa révision de la tarification du stationnement en parking souterrain, était d'y offrir davantage de places aux habitant-e-s, le prix dérisoire du macaron genevois est comparativement trop peu incitatif. Sans ajustement à la hausse, les chances de voir les habitant-e-s prendre des abonnements en ouvrage sont faibles.

Or, l'utilisation du domaine public représente un coût d'opportunité extrêmement important, au vu des objectifs climatiques cantonaux, notamment concernant le secteur de la mobilité. Non seulement le stationnement en voirie (et sa tarification) contribue à rendre l'utilisation de la voiture individuelle très attractive, mais il empêche le déploiement de mesures de mitigation et d'adaptation au défi climatique.

Une gratuité du stationnement ne couvre aucunement les coûts directs et indirects de la mise à disposition d'une place de stationnement en voirie. En tenant compte des coûts externes (comme la pollution, les coûts des accidents et l'entretien de l'infrastructure), le coût réel d'une place de stationnement en voirie est estimé à un peu plus de 5 francs par heure.

Au vu de ce qui précède, la présente motion demande au Conseil d'Etat d'agir, d'une part, sur les prix du stationnement de façon à réduire l'écart entre stationnement en voirie et en parking souterrain et, d'autre part, à augmenter les incitatifs pour que les habitant-e-s – en priorité dans les centres urbains (zone I+II LMCE) denses et congestionnés – fassent le choix de modes de transports plus durables.

Plus spécifiquement, il s'agira de fixer un prix annuel du macaron plus élevé qu'aujourd'hui, suffisamment incitatif et tenant compte des impacts du véhicule (en particulier de son emprise au sol).

Cette augmentation de prix devra être accompagnée de mesures de compensation au bénéfice des habitant-e-s des quartiers.

Il s'agira de baisser les tarifs des abonnements habitant-e-s dans les parkings souterrains pour les rendre plus attractifs, d'établir des rabais pour les personnes les plus précaires qui ne peuvent se passer de leur véhicule privé et de faciliter l'accès aux nombreuses places de stationnement inoccupées dans les parkings souterrains du centre urbain.

En effet, dans certains quartiers denses tels que les Eaux-Vives et les Pâquis, la FdP dispose de peu de places, mais d'autres entités publiques ont des places qui pourraient être incluses dans l'offre d'abonnement de la FdP moyennant la mise en place de conventions. De nombreux propriétaires immobiliers publics – mais aussi privés ! – perdent de l'argent aujourd'hui parce qu'ils n'arrivent plus à trouver preneurs pour les places de parking souterrain. Il y a ici un cercle vertueux à enclencher !

Egalement en tant que mesure de compensation, le Conseil d'Etat est invité à élargir la palette de soutien au report modal pour les habitant-e-s. On pense notamment à un « chèque mobilité » versé aux personnes qui renoncent à posséder une voiture, libérant ainsi de l'espace au centre urbain. Le montant de ce chèque devra être établi de façon à obtenir un équilibre entre les recettes générées par les nouveaux prix du stationnement et le nombre de bénéficiaires potentiels des subventions. En partant par exemple sur un « chèque mobilité » de 1000 francs, cela permettrait de couvrir l'équivalent d'un an d'abonnement Unireso pour deux personnes ou deux ans d'abonnement Mobility dont 15 excursions d'une journée avec une voiture familiale au Salève (exemple).

Ces recettes permettront également de développer proactivement les solutions d'autopartage ou de location de voiture pour les familles, en collaboration avec les prestataires de la branche. En effet, il est assez typique que les jeunes parents décident d'acheter une voiture pour faciliter les excursions de week-ends ou de vacances avec leurs enfants. Avec l'aide de l'Etat et des communes, les prestataires pourront améliorer les offres à

l'intention des familles pour les rendre accessibles tant du point de vue du prix et de la simplicité logistique (p. ex. mise à disposition gratuite de places pour des emplacements Mobility supplémentaires, points de location équipés de casiers avec des sièges enfants, service de dépose pour accéder au véhicule devant son immeuble, cartes fidélité, etc.).

Enfin, l'Etat pourra collaborer avec les acteurs associatifs pour lancer une large campagne de communication « ma vi(II)e sans voiture c'est cool » pour mettre en évidence toutes les possibilités qui permettent de se passer de voiture en ville à travers des retours d'expérience et des témoignages.

Par la présente motion, les député-e-s soussigné-e-s demandent au Conseil d'Etat d'entreprendre toutes les démarches utiles pour établir des prix de stationnement plus justes pour les habitant-e-s des centres urbains et de faciliter tout ce qui leur permet d'aller vers un report modal.

3. La motion 2833 : Motion : En finir avec l'illusion du stationnement gratuit dans les centres urbains

Selon l'exposé des motifs, les parkings souterrains du centre-ville du canton sont en sous-utilisation et cette tendance se renforce avec la part croissante du télétravail. A l'inverse, l'espace public est rare et doit répondre à un besoin croissant d'améliorer la qualité de vie des quartiers, la circulation des transports publics, la mobilité douce ou encore la végétalisation.

Aujourd'hui, des milliers de places en surface (places gratuites limitées et illimitées) offrent des tarifs extrêmement avantageux en comparaison avec les parkings souterrains. Selon l'annuaire statistique des transports 2019, ce sont ainsi 17 721 places gratuites limitées et 366 places gratuites illimitées qui sont à disposition en ville de Genève. Dans les communes suburbaines, ce sont 11 510 places gratuites limitées et 1207 places gratuites illimitées.

Le tarif horaire en journée dans les parkings souterrains tourne généralement autour de 2 francs/heure en journée. La nuit (et le dimanche), le tarif varie plus sensiblement, mais se situe généralement autour de 1 franc/heure. Il est ainsi important de souligner que la tarification varie considérablement d'un ouvrage souterrain à un autre. Pour les usagères et les usagers, il est difficile de s'y retrouver et de connaître le prix à payer à l'avance. Il n'est donc pas étonnant qu'une bonne partie des parkings souterrains aient un taux de remplissage relativement faible, si par ailleurs, des possibilités moins chères ou gratuites existent en surface.

Le stationnement en zone bleue est gratuit pour au moins 90 minutes. Le stationnement en zone bleue est par ailleurs gratuit la nuit. En ce qui concerne la zone blanche (limitée à 90 minutes, de manière générale, en ville de

Genève), la tarification à l'heure est de 2,80 francs/heure en journée et gratuite la nuit.

La relative complexité de la tarification en ouvrage, la facilité d'accès aux places en voirie et la gratuité en zone bleue rendent le stationnement en surface extrêmement attractif. En effet, ce dernier bénéficie de deux avantages comparatifs car :

- il offre l'espoir d'être plus directement accessible (pour autant qu'une place soit disponible) et plus proche de la destination en comparaison avec un stationnement en ouvrage centralisé et enterré ;
- il offre la possibilité de stationner gratuitement, contrairement au stationnement en ouvrage qui est payant, dès la première minute.

Ces deux avantages poussent les conducteurs et conductrices à « tenter » leur chance pour trouver une place de stationnement en zone bleue. Cela donne lieu à des comportements où les personnes tournent en rond, jusqu'à finalement trouver une place « gratuite », renforçant au passage la saturation du trafic ainsi que les comportements opportunistes où les personnes déplacent leur véhicule de quelques places à la fin du temps du disque.

De plus, la gratuité de stationnement en zone bleue crée une concurrence entre automobilistes en visite et automobilistes habitant-e-s au détriment de ces derniers. En effet, comme le nombre de macarons vendus aux habitant-e-s dépasse parfois le nombre de places bleues disponibles dans les quartiers des centres urbains (surbooking), la lutte pour la recherche de places à la fois par les visiteurs et les habitant-e-s provoque souvent d'importantes frustrations !

Or, l'utilisation du domaine public représente un coût d'opportunité extrêmement important, au vu des objectifs climatiques cantonaux, notamment concernant le secteur de la mobilité. Non seulement le stationnement en voirie (et sa tarification) contribue à rendre l'utilisation de la voiture individuelle très attractive, mais il empêche le déploiement de mesures de mitigation et d'adaptation au changement climatique (infrastructures de transports publics, cyclistes ou piétonnes, végétalisation de l'espace urbain, etc.).

Une gratuité du stationnement ne couvre aucunement les coûts directs et indirects liés à la mise à disposition d'une place de stationnement en voirie. En tenant compte des coûts externes (la pollution, la mise à disposition et l'entretien de l'infrastructure, les coûts des accidents, etc.), le coût réel d'une place de stationnement en voirie est estimé à un peu plus de 5 francs par heure.

Selon le bilan carbone du canton, les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la mobilité terrestre sont responsables d'environ 25% des émissions du canton, dont 95% issues du transport individuel motorisé. Dans son plan climat cantonal, l'Etat s'est fixé pour objectif une réduction de 40%

à 50% des déplacements en transports individuels motorisés pour 2030 (et 80% d'ici à 2050 !).

Pour ces raisons, la LMCE prévoit – de façon très pertinente compte tenu de son exigüité – que dans l'hypercentre (zone I) « le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant » sans exception (LMCE article 7 alinéa 3 lettre f). Concrètement, cela signifie que la zone bleue n'existe pas dans ce secteur et, en particulier, qu'il n'est pas possible d'y stationner gratuitement au moyen du disque.

Au vu de ce qui précède, la présente motion demande au Conseil d'Etat de supprimer, du moins en journée, le parking gratuit – à savoir la possibilité d'utiliser le disque dans la zone II LMCE.

Sans présager des modalités de mise en œuvre que le Conseil d'Etat choisira pour répondre à la première invite de la motion, il s'agira de rendre les places bleues de la zone II LMCE payantes pour les visiteurs, par exemple en généralisant les systèmes de paiement en ligne et le recours au macaron journalier multizones Tout Public.

Ces nouvelles modalités inciteront les visiteurs à davantage utiliser les modes de transport alternatifs ou à stationner en souterrain lorsqu'ils viennent en voiture. Les usagers « habitants » équipés de macaron bénéficieront d'une concurrence réduite lors de leur recherche de place en zone bleue.

4. Conclusion

Dans son Plan climat cantonal, l'Etat s'est fixé pour objectif une réduction de 40 à 50% des déplacements en transports individuels motorisés pour 2030 (et de 80% d'ici à 2050 !). Ces trois textes verts doivent contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Ils visent à infléchir certaines habitudes en matière de stationnement, tout en favorisant le déploiement de véritables alternatives à la voiture individuelle.

Malheureusement, après neuf séances de la commission des transports, et malgré de nombreuses auditions, dont la Coordination transports et déplacements (CTD Genève), la Fondation des parkings, qui sont favorables à une augmentation modérée des tarifs des macarons de stationnement du canton de Genève, et parce que la fondation dispose de places en suffisance pour accueillir les voitures d'habitants et estime que la tarification de 150 francs par mois est adéquate, aucun compromis n'a été trouvé.

Suite au gel des travaux, décidés en décembre 2022, la commission a repris les discussions dans un contexte de nouvelle législature et de nouvelles propositions de plans d'actions dont celui du Plan d'action du stationnement (PAST). Néanmoins, le département a fait savoir que le plan d'actions du

stationnement ne prévoit pas d'augmentation des tarifs aussi élevée que ce qui est prévu par ces textes et prévoit le maintien des zones bleues.

Après d'âpres discussions, propositions d'amendements (suppression de la 2^e invite) et contre-propositions acceptées par le groupe des Vert-e-s afin de trouver un compromis, la commission des transports a tout de même refusé l'entrée en matière du projet de loi et les motions.

Pour toutes ces raisons, je vous remercie d'entrer en matière sur le projet de loi 13078, et d'accepter les motions 2832 et 2833 en les renvoyant au Conseil d'Etat.