

*Projet présenté par les députés:
M^{me} et MM. Pierre Weiss, Gilles Desplanches,
Blaise Matthey, Alain Meylan, Mark Muller,
Jacques Jeannerat, Pierre Kunz, Stéphanie
Ruegsegger, Gilbert Catelain et Gabriel Barrillier*

*Date de dépôt: 12 septembre 2005
Messagerie*

Projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)

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

Article 1 Modifications

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

Section 3 Stationnement public des véhicules (nouvelle teneur)

Art. 7 Principes (nouvelle teneur)

¹ Afin d'assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une
accessibilité optimale au centre ville en complémentarité avec les transports
publics, le stationnement public des véhicules automobiles est organisé de
manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.

² Le département prend les mesures nécessaires pour garantir, dans le canton,
une offre de places de stationnement suffisante et correspondant aux besoins
de la population, soit en particulier des habitants, des clients des commerces
et des visiteurs.

Art. 7A Champ d'application (nouvelle teneur)

Ne sont pas soumis à la présente loi les parkings, de gestion publique ou privée, qui ne sont pas accessibles au public en général ou dont seuls quelques emplacements peuvent être réservés à des personnes extérieures à l'établissement.

Art. 7B Plan directeur du stationnement (nouveau)

¹ Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement, qui recense, par quartier et par commune suburbaine et de campagne, les différentes zones publiques de stationnement et les parkings publics. Ce plan détermine l'évolution du stationnement pour une période quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.

² Le plan directeur ou ses modifications sont présentées, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Art. 7C Stationnement public sur voirie de durée illimitée (nouveau)

Le département veille à garantir un nombre suffisant de places de stationnement sur voirie de durée illimitée dans les quartiers d'habitation.

Art. 7D Stationnement public sur voirie de durée limitée (nouveau)

¹ Le département veille à garantir un nombre suffisant de places de stationnement sur voirie de durée limitée sur tout le territoire du canton.

² Dans les zones définies par un marquage de couleur bleue, la durée du parage est limitée à 90 minutes, du lundi au vendredi, de 9 heures à 17 heures. Le département peut avancer la restriction dès 7 heures ou la prolonger jusqu'à 19 heures. Les voitures munies du macaron visé à l'article 7 J ne sont pas soumises aux restrictions d'horaire.

³ Dans les zones de commerce ou administratives, la durée du parage peut être limitée à 60 minutes. Dans ces zones, aucun macaron ne peut être octroyé.

Art. 7E Zones de parcage à « macaron » (nouveau)

¹ Le département veille à ce que l'offre de places de parc dans les zones dans lesquelles existe une possibilité illimitée de stationner pour les habitants et ayants droit titulaires d'un macaron au sens de l'article 7 J corresponde aux besoins des usagers.

² Dans le cas où le nombre de places de stationnement ne permet pas de répondre raisonnablement à la demande des habitants du quartier concerné, le département prend dans les plus brefs délais les mesures opportunes afin de garantir une offre suffisante de places de stationnement.

Art. 7F Stationnement en ouvrage (parking couvert) (nouveau)

Le département veille à garantir une offre de places de parc en ouvrage suffisante dans les quartiers d'habitation ne disposant pas de parkings privés correspondant aux besoins des habitants, ainsi qu'à proximité des zones commerçantes dont l'offre de stationnement public sur voirie de durée illimitée ne correspond pas aux besoins des clients des commerces et des visiteurs.

Art. 7G Stationnement des motocycles et des motocycles légers (nouveau)

¹ Le département veille à offrir des places de stationnement public en surface pour les motocycles et motocycles légers correspondant aux besoins spécifiques de ces usagers. En particulier, un nombre suffisant de places est mis à disposition des usagers à proximité directe du lieu de destination, compte tenu des spécificités de ce type de véhicules.

² En cas de projets d'aménagement de la voirie entraînant la suppression de places pour motocycles et motocycles légers, les places supprimées peuvent être créées à proximité du lieu où elles se trouvaient précédemment.

Art. 7H Places de stationnement pour cycles avec marquage (nouveau)

¹ Le département veille à offrir des places de stationnement public en surface pour les cycles correspondant aux besoins spécifiques de ces usagers. En particulier, un nombre suffisant de places est mis à disposition à proximité directe des lieux usuels de destination en fonction des itinéraires cyclables, et proches des pôles d'échange des transports publics.

² Lors de l'établissement de l'offre de stationnement pour les cycles, il est tenu compte de la possibilité de stationner sur le trottoir, moyennant un espace libre d'au moins 1,50 m pour les piétons. Les places de stationnement par marquage prévoient un aménagement permettant de fixer solidement le cycle avec un antivol.

³ Le département peut également aménager des places de stationnement saisonnières pour cycles. Ces places peuvent être octroyées aux véhicules automobiles du 1^{er} novembre au 31 mars de chaque année.

Art. 7I Taxe de parcage sur la voie publique (ancien article 7)

¹ Aux endroits où le parcage est de durée limitée, des parcomètres peuvent être installés pour contrôler la durée autorisée du stationnement des voitures automobiles.

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 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.

Art. 7J Autorisations de parcage (macarons) (nouveau)

¹ La réglementation locale du trafic peut prescrire des dispositions particulières concernant le parcage de véhicules des habitants d'un secteur ou de tout autre cercle déterminé d'usagers, selon des modalités que le Conseil d'Etat fixe par règlement.

² 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 F 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 F à 480 F pour une année.

³ Une autorisation écrite peut également être délivrée sous forme de macaron à la demi-journée pour les entreprises qui en font la demande, lorsqu'elles répondent aux conditions cumulatives suivantes :

- a) l'entreprise doit être inscrite dans un registre du commerce en Suisse ou à l'étranger ;
- b) elle doit justifier d'un besoin de déplacement avec un véhicule contenant du matériel professionnel.

Le montant de la taxe par macaron à la demi-journée ne doit pas dépasser 10 F. Le Conseil d'Etat adapte périodiquement ce montant à l'évolution de

l'indice genevois des prix à la consommation et règle les autres conditions d'octroi de l'autorisation.

⁴ 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.

Art. 7K Stationnement P + R (parcs-relais) (nouveau)

¹ Le département veille à garantir un nombre suffisant de parc-relais dans le but de favoriser le report modal du trafic pendulaire en faveur des transports publics.

² Les parcs relais sont placés aux abords de l'agglomération, sur des axes de trafic pénétrant.

³ L'abonnement pour le parage du véhicule est couplé avec un abonnement en faveur des transports publics. Le Conseil d'Etat fixe le prix et les modalités d'abonnements par règlement.

Art. 7L Maintien de l'offre de places de stationnement public (nouveau)

¹ Le département ordonne une étude d'impact sur le stationnement des véhicules automobiles lorsque, lors du dépôt d'un projet de nouvel aménagement de la voirie ou lors d'une modification de l'aménagement existant, plus de vingt places de stationnement sont supprimées dans un quartier. Il en va de même lorsque, dans les cinq ans qui précèdent la date du dépôt d'un projet d'aménagement, plus de vingt places ont déjà été supprimées ou qu'un tel projet a été déposé.

² L'étude d'impact définit les besoins en stationnement dans le quartier concerné, constate si l'offre est suffisante au vu des besoins énoncés, et dans le cas contraire, énonce les mesures à prendre pour rétablir une offre suffisante.

³ Après le dépôt de l'étude d'impact, l'octroi de l'autorisation par l'autorité compétente est subordonné à la mise en place du plan de mesures destinées à rétablir l'offre suffisante de places de stationnement.

⁴ Les personnes concernées par la suppression de places de stationnement, notamment les commerçants et les habitants du quartier, seront entendus lors de l'établissement de l'étude d'impact.

Art. 7M Zones piétonnes et places de stationnement public (nouveau)

¹ Lors de la création d'une zone piétonne impliquant la suppression de places de stationnement, le département veille à assurer une offre de places de stationnement au moins équivalente au nombre de places supprimées, à moins de 500 mètres de la zone piétonne envisagée.

² Avant la création d'une nouvelle zone piétonne, le département ordonne une étude d'impact sur le stationnement des véhicules automobiles. L'autorisation de créer une nouvelle zone piétonne dépend de la mise en place de mesures permettant de garantir une offre de places de stationnement conforme à la loi.

³ Aux abords de chaque zone piétonne, l'offre publique en stationnement doit répondre aux besoins d'accès spécifiques des usagers (habitants, clients, commerçants et visiteurs).

Article 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Constitution, c'est bien. La Constitution et la loi, c'est mieux. Exprimé lapidairement, tel est le message qu'entendent diffuser, à propos du stationnement, notamment automobile, les auteurs du présent projet de loi. Car il ne suffit pas d'avoir inscrit dans la Constitution cantonale le principe du libre choix du mode de transport, il faut encore le concrétiser. La hiérarchisation du réseau routier, régie par la loi sur les routes, en représente une dimension, le réseau des transports publics, qui dispose enfin de sa propre loi, une autre, le stationnement des véhicules privés une troisième. A l'évidence, ce dernier ressortit à la législation cantonale d'application de la législation fédérale sur la circulation routière.

Tout observateur de bonne foi ne peut en effet nier que l'accessibilité à son logement représente un gage de confort dans la vie de son locataire ou de son propriétaire. De même, l'accessibilité aux entreprises et aux commerces constitue la garantie du maintien et du développement de l'activité économique de notre canton et, partant, de l'emploi des travailleurs concernés.

Le stationnement des véhicules privés, qu'il s'agisse des voitures ou des motos, à proximité immédiate des lieux d'habitation et des pôles d'activité économiques est ainsi nécessaire à la qualité de vie des habitants de même qu'au bon fonctionnement des entreprises, dont une forte proportion de clients, d'employés et de fournisseurs circule voire doit circuler au moyen de véhicules privés. Seul un souci de concision nous retient de développer la nécessité de l'accessibilité aux logements pour des invités occasionnels et à l'agglomération pour des visiteurs tout aussi occasionnels, tels les touristes.

Cette accessibilité doit être possible tant au moyen de transports privés que publics. Les autorités, dans les décisions qu'elles rendent et la politique qu'elles conduisent, sont tenues de garantir le principe de complémentarité des modes de transports. De même, le principe constitutionnel du libre choix du mode de transport doit être respecté.

Ces principes découlent de la Constitution genevoise, en particulier de ses articles 160 A et 160 B.

La première de ces dispositions garantit le principe du libre choix du mode de transport.

Quant à l'article 160 B de la norme fondamentale cantonale, il stipule :

Alinéa 1 – Principes :

Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport. Il doit répondre aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal.

Alinéa 2 – Objectif :

Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, par les autorités cantonales de manière à assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une accessibilité optimale au centre ville en complémentarité avec les transports publics.

Alinéa 3 – Moyens :

L'objectif énoncé à l'alinéa 2 est réalisé de la manière suivante : (...)

c) le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.¹

Pour sa part, l'article 160 C de la Constitution prévoit, en son alinéa 6 (*Dispositions législatives d'exécution*), que

la loi règle tout ce qui concerne l'exécution du présent titre.

Dans les faits, et en particulier en raison de cette dernière disposition qui n'a pas reçu de l'autorité l'attention qu'elle méritait, ces principes constitutionnels sont restés lettre morte.

En effet, à défaut de loi d'application, les droits constitutionnels ne donnent pas aux particuliers une prétention directe à une prestation positive de l'Etat. En revanche, lorsque la Constitution, en garantissant un droit individuel, charge le législateur de prendre des dispositions nécessaires à

¹ La mise en gras est le fait des auteurs du présent projet de loi.

cette fin, le législateur a l'obligation de réaliser les droits attribués par le souverain aux particuliers².

En l'état, faute de disposition légale d'application, les autorités chargées de l'aménagement du territoire, tant au niveau cantonal que communal, profitent, *nolens volens*, de cette lacune et donnent l'impression de faire systématiquement fi des dispositions constitutionnelles précitées. La loi fondamentale genevoise, en particulier l'article 160 B qui impose d'organiser le stationnement de façon à répondre aux besoins des usagers, fait ainsi l'objet de violations graves et répétées dont on peut, au surplus, craindre qu'elles ne soient intentionnelles.

Or, le développement économique, social et écologique de la cité impose une accessibilité optimale à l'agglomération, notamment pour les automobilistes, pour lui garantir son harmonie durable. Cette accessibilité ne sera réalisée qu'à la condition que les utilisateurs de véhicules privés, habitants, clients des commerces et visiteurs, puissent stationner leur véhicule sans complication démesurée.

On rappellera ici qu'il est scientifiquement prouvé qu'il existe un lien déterminant entre l'activité commerciale et l'offre de stationnement pour la clientèle. Les aires de stationnement aménagées autour des (et sous les) centres commerciaux périphériques confirment, si besoin était, le postulat *no parking, no business*³ (en traduction française libre : pas de place de parc, pas de vie économique).

Or, l'offre de places de stationnement pour les véhicules motorisés privés est insuffisante, en particulier au centre ville de Genève.

Plus grave, les places de stationnement existantes sont régulièrement supprimées dans le cadre de projets d'aménagement.

Selon les chiffres publiés par l'Office des transports et de la circulation, le centre-ville de Genève a perdu 2469 places de stationnement entre 1990 et 2004, dont 1132 depuis l'an 2000. Dans l'hypercentre, l'offre a diminué de 684 places entre 1990 et 2004, dont 252 depuis l'an 2000. La Ville de Genève projette encore d'autres aménagements qui entraîneront au total la suppression de 277 places de stationnement.⁴

² Jean-François Aubert, *Traité de droit constitutionnel suisse, supplément 1967 – 1982*, Neuchâtel 1982, n° 1750, page 204.

³ *La Lettre de Lyon Parc Auto*, n° 4, novembre 1997.

⁴ Place Simon-Goulard (quartier de Saint-Gervais) : - 50 places.
Square de Chantepoulet (quartier de Saint-Gervais) : - 65 places.
Place de Pré-L'Evêque (rive gauche) : - 100 places.
Place de Longemalle (rive gauche) : - 10 places.

Au contraire de ce qu'une analyse superficielle permettrait de conclure, la suppression de places de stationnement augmente la pollution de l'air et les nuisances sonores, avec toutes les conséquences habituellement dénoncées par les pourfendeurs du trafic automobile. A la recherche de places de parking de substitution, les automobilistes parcourent en effet de plus grandes distances ou tournent en rond dans les quartiers, ce qui entraîne des conséquences néfastes d'un point de vue environnemental.

Du point de vue de la qualité de vie également, le fait de pouvoir garer son véhicule dans un P+R à proximité de son domicile ou près de l'endroit où il effectue ses achats réduit le stress du conducteur, lui fait gagner du temps et lui laisse de la sorte plus de disponibilités pour ses loisirs et sa vie de famille.

De même, le transfert modal souhaité par les autorités pour le trafic pendulaire, notamment en provenance de la France et du canton du Vaud, ne pourra s'effectuer que si l'offre des transports publics est optimale, d'une part, et si des parcs-relais (P+R) sont mis à la disposition des utilisateurs en nombre suffisant, d'autre part.

Enfin, le fait de supprimer des places de stationnement exerce même une influence négative sur la sécurité du quartier concerné. Lorsque des places de stationnement en surface sont supprimées, une « poche » non fréquentée est *ipso facto* créée, toute ville ayant horreur du vide ; il n'est alors pas rare que s'y développe un commerce illicite par des marchands de substances psychotropes. Ce type d'activités a évidemment des conséquences sur la sécurité des habitants, notamment des jeunes et des enfants, sur la marche des affaires des commerces ainsi que sur la salubrité des lieux concernés, dès lors que ces derniers deviennent *de facto* des zones de non-droit.

Commentaires succincts des articles du projet de loi

Le présent projet de loi pose comme principe (art. 7) que les objectifs de fluidité du trafic et d'accessibilité du centre-ville pour les différents modes de transport exigent une organisation adéquate du stationnement des véhicules automobiles. La responsabilité de l'autorité est engagée et doit se traduire par une offre de places suffisante. En revanche, ladite responsabilité se trouve logiquement dérogée pour les parkings fermés au public (art. 7 A).

Un plan directeur quadriennal recense les différentes zones de stationnement et en prévoit le développement. Le Grand Conseil est appelé à jouer un rôle actif dans son approbation (art. 7 B). Des diminutions de l'offre de places doivent faire l'objet d'études d'impact et d'auditions des milieux concernés par lesdites diminutions, suivies, le cas échéant, de la mise en

œuvre de mesures compensatoires, qu'il s'agisse de la voirie (art. 7 L) ou de zones piétonnes (art. 7 M).

Parmi ces zones, on distinguera celles où le stationnement est de durée illimitée (art. 7 C) de celles où il ne l'est pas (art. 7 D). Dans ces dernières, pour autant qu'il ne s'agisse pas de zones de commerce ou administratives, des macarons pour les habitants et autres ayants droit permettent de s'affranchir des limitations dans la durée du stationnement. L'autorité est responsable de l'adéquation numérique du nombre de macarons distribués et est amenée à prendre toute action utile, le cas échéant (art. 7 E). Exemple : la mise à disposition de parkings couverts à destination tant des habitants que des clients des commerces (art. 7 F). Les entreprises peuvent aussi bénéficier, à des conditions précises, de macarons (art. 7 J, al. 3).

Il convient toutefois de ne pas négliger les motocycles qui doivent eux aussi bénéficier de mesures compensatoires en cas de suppression de places de stationnement (art. 7 G), ainsi que les cycles qui méritent une attention spécifique (art. 7 H).

Extension des zones de stationnement urbaines, les parcs-relais sont appelés à jouer un rôle de complément utile, cela aussi dans une perspective intégrant les transports publics (art. 7 K).

En conclusion

Pour tous ces motifs, il est indispensable de concrétiser dans une loi la volonté du souverain, telle qu'exprimée dans la Constitution cantonale, d'organiser le stationnement des véhicules automobiles de manière à répondre aux besoins propres des habitants et des divers types d'usagers. La sécurité du droit l'exige, le respect de la volonté du souverain l'impose.

Telles sont les raisons pour lesquelles les auteurs du présent projet de loi vous prient, Mesdames et Messieurs les députés, de lui réserver un accueil positif.