

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Jacques Jeannerat, Antoine Barde, Anne Marie von Arx-Vernon, Fabiano Forte, Bertrand Buchs, Guy Mettan, Renaud Gautier, Alain Meylan, Jacques Béné, Ivan Slatkine, Pierre Weiss, René Desbaillets, Francis Walpen, Fabienne Gautier, Claude Aubert, Christiane Favre, David Amsler, Serge Hiltbold, Frédéric Hohlf, Charles Selleger et Patricia Läser

Date de dépôt : 13 avril 2011

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 :

Art. 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 une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, 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 L'offre de stationnement ouvert au public doit être, au minimum, maintenue au niveau de l'offre de référence.

³ L'offre de référence initiale est celle de 2009.

⁴ L'offre de référence évolue au fur et à mesure des nouvelles places de stationnement créées.

⁵ Les cas de compensation demeurent réservés.

Art. 7A Plan directeur du stationnement (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du stationnement qui recense, par quartier et par commune suburbaine et de campagne, l'offre de stationnement dans les différentes zones publiques de stationnement et les parkings publics. Sa conformité au plan directeur cantonal, au sens de l'article 8 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, est attestée par le département chargé d'établir ce document.

² Le plan directeur du stationnement analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre pour une période quadriennale. Il est revu en début de chaque législature.

³ Le plan directeur ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de six mois.

Art. 7B Gestion de la compensation (nouveau)

¹ Lorsqu'un projet d'aménagement de la voirie implique une suppression de places de stationnement, un nombre équivalent de nouvelles places de stationnement doit être mis à disposition du public, cas échéant en ouvrage.

² La suppression des places de stationnement prévues dans les projets d'aménagement de la voirie ne peut être mise en œuvre que lorsque la construction du parking de compensation a démarré.

³ La compensation s'effectue dans le même quartier, si possible à moins de 250 mètres. La distance maximale de compensation ne peut excéder 500 mètres.

⁴ N'est pas prise en considération dans le décompte de compensation l'offre de stationnement admise pour les besoins liés aux nouvelles activités.

⁵ Les mécanismes de compensation doivent tenir compte de la proportion des places existantes dévolues aux habitants et aux visiteurs.

Art. 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,

Préambule

Le présent projet de loi a pour but d'inscrire dans la loi d'application sur la législation fédérale de la circulation routière le principe de la compensation en matière de stationnement public des véhicules, de compléter la base légale pour le plan directeur du stationnement ainsi que de fixer les règles de gestion de cette compensation.

A titre de rappel, la compensation du stationnement se base sur deux principes :

- chaque place de stationnement supprimée en surface est compensée par une place de stationnement en ouvrage (souterrain ou pas) ;
- chaque place de stationnement en ouvrage est compensée par la suppression d'une place de stationnement en surface.

Par ce moyen, le présent projet de loi vise à régler le problème du stationnement à Genève, ce qui conduira à limiter la circulation au centre-ville des véhicules cherchant à se garer, à diminuer la pollution au centre-ville, aux habitants de celui-ci à se réappropriier l'espace urbain utilisé par ces mêmes véhicules et aux commerçants à offrir à leurs clients des places de stationnement adéquates.

Historique

Ce mécanisme de compensation a été mis en pratique dans différentes villes de Suisse, notamment à Zurich. Celui-ci visait à l'époque à mettre fin à la guerre des transports, notamment à la fin d'une politique d'obstruction en matière de stationnement au centre-ville.

A cet effet, un livre bleu zurichois est publié en 1987 avec comme but de promouvoir les transports publics, limiter et canaliser le trafic motorisé, limiter l'offre de stationnement et promouvoir les modes de déplacement respectueux de l'environnement.

En 1990, deux milliards de francs sont votés par le peuple zurichois pour la mise en service du RER et de la communauté de transport et tarifaire zurichoise.

En 1999, Zurich se dote d'une nouvelle stratégie de la mobilité, dont le compromis est historique. Celle-ci fixe cinq niveaux d'intervention :

- approche intégrale de la mobilité et du développement durable ;
- optimiser et interconnecter l'existant ;
- compléter les infrastructures (ferroviaires et routières) ;
- rechercher la vérité des coûts et la flexibilité du financement ;
- ouvrir des horizons vers une nouvelle mobilité en ville.

En 2008, Zurich boucle définitivement son contournement autoroutier.

C'est une alliance entre Radicaux et Socialistes de la Ville de Zurich qui est à l'origine d'une coalition de la raison, permettant ainsi la mise en œuvre de cette politique de transport « pacifiée ».

En s'appuyant sur ce modèle et en partant de la problématique du stationnement à Genève, les auteurs de ce projet de loi ont comme ambition de répliquer le modèle zurichois à l'échelle du canton de Genève.

Situation actuelle

Pour l'instant, ils constatent que les diverses tentatives entreprises par la Ville de Genève et par les associations telles que le Groupement Transport et Economie (GTE) et Coordination Transports et Déplacements (CTD) sont restées vaines.

A titre de rappel, la Ville de Genève a proposé en avril 2010 une convention sur la stratégie de piétonisation, dont certains aspects reprennent l'expérience zurichoise, mais sans succès. Les milieux économiques s'étaient pourtant montrés favorables à une telle convention, moyennant aménagements alors que ceux proches de Coordination Transports et Déplacements (CTD) se sont montrés plus réservés. La Ville de Genève n'a pas souhaité poursuivre la négociation (ce qui est regrettable) et a transmis cette convention au Conseil municipal pour traitement.

En septembre 2010, les deux groupements précités, dans un courrier transmis au Département de l'Intérieur et de la Mobilité, faisaient part du résultat de leurs négociations sur un compromis genevois (cf. www.gte.ch). Ce document démontre qu'un terrain d'entente est possible. Il n'a pour l'instant pas servi de base pour une éventuelle négociation placée au niveau cantonal.

Conclusion

Il apparaît dès lors urgent aux auteurs du présent projet de loi d'ouvrir un débat sur la politique de stationnement cantonal, de poursuivre ainsi les efforts non aboutis de négociations en prenant exemple sur ce qui s'est fait outre-Sarine en la matière.

Ils restent persuadés que ce projet de loi répond aux attentes des Genevoises et des Genevois, quel que soit le mode de transport qu'ils utilisent.

Considérant ce qui précède, les signataires de ce projet de loi vous invitent, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'adopter sans réserve.