

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 26 juillet 2012

Projet de loi

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

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 :

Art. 7C, al. 2 (nouvelle teneur)

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 excéder 3,50 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent exposé des motifs traite d'une modification à apporter à la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), du 18 décembre 1987 (H 1 05) proposée par le Conseil d'Etat.

La modification proposée vise l'article 7C, alinéa 2 LaLCR relatif aux taxes de parage sur la voie publique.

Cet exposé des motifs s'articule comme suit :

- 1) stationnement et politique de mobilité
- 2) plan directeur du stationnement et ses objectifs
- 3) généralités sur les taxes de parage
- 4) modification proposée en lien avec la législation actuelle en la matière
- 5) éléments financiers liés à l'augmentation tarifaire
- 6) commentaire article par article
- 7) conclusion.

1. Stationnement et politique de mobilité

La gestion de l'offre de stationnement constitue un levier stratégique indispensable à la politique générale de mobilité à Genève. Celle-ci s'inscrit dans une optique multimodale des déplacements, notamment au centre-ville, où les contraintes sont les plus fortes.

La croissance des besoins en mobilité, en lien avec une augmentation des emplois, est un fait marquant au sein du canton.

La saturation des infrastructures viaires qui en découle pénalise la mobilité, qu'il s'agisse des transports publics, qui sont pris dans le trafic, comme des professionnels qui utilisent leur véhicule pour leurs activités. Les modes doux sont aussi impactés par des conditions de circulation pouvant être rendues plus dangereuses.

La politique de stationnement constitue une des variables d'ajustement en faveur du transfert modal notamment par le biais de la tarification.

Le coût du stationnement peut en effet inciter l'usage de solutions alternatives aux véhicules motorisés (transports publics, mobilité douce).

En outre, qu'il s'agisse des pendulaires aux heures de pointe ou des visiteurs tout au long de la journée, l'effet des tarifs sur l'usage du stationnement est avéré. Il se traduit par une modification de la fréquentation de ces places de stationnement (durée plus courte) et du même coup par une meilleure rotation permettant ainsi de couvrir davantage de besoins.

Par conséquent, la tarification a un rôle d'incitation vis-à-vis des usagers mais aussi de régulation des places de stationnement.

2. Plan directeur du stationnement

Le stationnement est l'un des quatre piliers de la politique de mobilité du canton. Celle-ci est établie en étroite coordination avec les politiques des transports individuels motorisés, des transports collectifs et des mobilités douces (vélo, marche à pied).

Le plan directeur du stationnement (ci-après : PDStat) adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010 et voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012 fixe une stratégie générale de la répartition de l'offre de stationnement entre les différents utilisateurs (habitants, pendulaires et visiteurs).

Sept objectifs sectoriels relatifs à ces différents usagers y sont mentionnés. Parmi ceux-là figurent l'amélioration du stationnement des habitants, la mise en œuvre de solutions alternatives pour les pendulaires, la prise en compte des contraintes des professionnels ou encore l'amélioration des accès des visiteurs.

Dans la lignée de ces objectifs, une action sur la tarification conduira à améliorer la rotation des places de stationnement et donc à augmenter le nombre de places disponibles à la fois pour les visiteurs et les professionnels. Les visiteurs auront ainsi un accès facilité à des places de stationnement sur voirie. Les professionnels bénéficieront quant à eux de davantage de places pour stationner sur des zones horodateurs au moyen des macarons multizones « plus ».

Le plan directeur du stationnement préconise aussi d'optimiser l'usage des parkings publics. Il en découle une volonté de différencier les tarifs de stationnement pour inciter les automobilistes à se garer dans des parkings en ouvrage (en sous-sol ou en surface) plutôt que sur la voie publique.

En augmentant les tarifs de stationnement sur la voie publique, les parkings en ouvrage deviennent plus concurrentiels. Outre le fait de valoriser ces équipements, qui globalement offrent des places disponibles, cette mesure présente l'avantage de réduire le temps d'accès des automobilistes à leur place de stationnement, limitant ainsi les nuisances pour les riverains (congestion, bruit, pollution). Les automobilistes n'ont effectivement pas à

chercher une place, l'entrée dans un parking en ouvrage leur garantissant un emplacement disponible.

En suivant la même logique, l'attractivité des transports publics peut être augmentée. En effet, en fixant un tarif horodateur maximum de 3.50 F de l'heure, comme il est proposé dans le cadre de ce projet de loi, le montant égalera le coût actuel d'un titre de transport plein tarif Unireso « Tout Genève ». Cette mesure conduit à une égalité de traitement entre tous les usagers des différents modes de transport, comme le stipule la constitution de la République et du canton de Genève dans son article 160A relatif au chapitre sur la liberté du choix de mode de transport.

Par conséquent, la politique en matière de stationnement devient cohérente avec celle des transports publics.

3. Taxes de parcage sur la voie publique : généralités

Les horodateurs (stationnement payant à durée limitée) ont été mis en place de manière progressive à partir de 1998 dans l'hypercentre de Genève et dans les rues à caractère commerçant élevé. L'objectif est de permettre aux clients de commerces ou d'activités culturelles de stationner près de leur lieu de destination, la présence d'un horodateur, et donc d'un stationnement payant assurant un taux de rotation des places élevé.

Le taux de rotation à Genève est en moyenne inférieur à 8 véhicules par jour et par place de stationnement. Dans d'autres centres-ville commerçants et dynamiques comparables à Genève, il peut atteindre 10 à 12 véhicules par jour et par place. Il existe donc une marge de manœuvre potentiellement atteignable dans la zone dense du canton.

Le rôle du contrôle doit aussi être souligné car il conditionne l'efficacité du dispositif mis en place. Le stationnement illicite dans le temps doit donc être verbalisé pour que la politique de tarification mise en place ait un véritable effet sur la mobilité.

Ce type de réglementation du stationnement automobile sur la voie publique se distingue des zones bleues macarons situées dans les quartiers denses d'habitat et d'activités, offrant la possibilité aux habitants de stationner sans limite de temps près de leur zone de résidence.

Le stationnement payant avec horodateurs ne concerne donc pas les habitants qui disposent des macarons pour stationner dans leur secteur.

4. Modification proposée en lien avec la législation actuelle

4.1 Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR)

Tout d'abord, la LaLCR précise à son article 7C, alinéa 1 que les parcomètres sont l'un des moyens utilisés pour contrôler la durée autorisée du stationnement aux endroits où le parcage est de durée limitée. A l'alinéa 2, il est énoncé que le plafond du tarif horodateurs ne peut excéder 2 F par heure. Toutefois, ce plafond peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation. Ainsi, en prenant en compte l'évolution dudit indice, le Conseil d'Etat a pu procéder à une première adaptation tarifaire en mars 2012. En effet, le stationnement payant dans l'hypercentre et le centre est passé de 2 F à 2,80 F (article 5, lettre a, RaLCR).

Il est rappelé que ce plafond n'a subi aucune indexation depuis l'entrée en vigueur de la LaLCR, à savoir depuis 1989.

Dans le cadre du présent projet de loi, il est donc proposé d'augmenter pour la première fois le plafond du tarif des horodateurs à 3,50 F. Avec une telle modification, les tarifs fixés à l'article 5 RaLCR pourront être adaptés par la suite.

4.2 Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR)

Le RaLCR sur la circulation routière a fait l'objet d'une modification en mars 2012. L'indexation des tarifs suivant l'indice genevois des prix à la consommation permise par la LaLCR n'avait jamais été appliquée depuis son entrée en vigueur en 1989.

En conséquence, le 1^{er} mars 2012, les tarifs des horodateurs sont passés à 2,80 F dans l'hypercentre et le centre et à 1,50 F dans le reste du canton, par une modification de l'article 5 RaLCR. Cette adaptation s'inscrivait dans ce que permettait la loi, à savoir un tarif maximum de 2,86 F.

Cette modification du RaLCR a aussi été l'occasion de supprimer la distinction entre le centre et l'hypercentre, qui n'a plus de raison d'être aujourd'hui, tant les conditions de circulation et de stationnement y sont devenus similaires. L'urbanisation du canton a en effet eu pour conséquence que la densité du centre-ville a été étendue et qu'il n'y a plus de frontière entre ce qui était considéré comme l'hypercentre et le centre de la ville.

La modification apportée dans le cadre de ce PL permettra d'adapter dans un deuxième temps les tarifs horodateurs mentionnés à l'article 5 RaLCR.

5. Eléments financiers

Dans le canton de Genève, on dénombre aujourd'hui :

- 4 600 places à 2,80 F de l'heure (centre);
- 550 places à 1,50 F de l'heure (reste du canton);

En 2011, le total des recettes s'élevait à 9 434 496 F.

Lors de la modification subséquente du RaLCR, il est envisagé d'augmenter les tarifs à 3,50 F dans le centre et à 2 F dans le reste du canton.

Il sera également proposé de maintenir une distinction entre les tarifs pratiqués dans le centre, de ceux ayant cours dans le reste du canton, en raison du fait que les contraintes en matière de stationnement sont moins fortes en dehors de la zone dense, d'une part, et que l'offre en transports publics s'y avère souvent moins performante, d'autre part.

De plus et en globalité, l'augmentation des tarifs serait de 25% dans les deux zones (centre et reste du canton), ce qui permettrait de maintenir une égalité de traitement vis à vis des automobilistes.

6. Commentaire article par article

Dans le cadre de ce projet de modification légale, seul l'article 7C alinéa 2 LaLCR est touché :

Article 7C alinéa 2 LaLCR : la modification proposée prévoit de fixer un plafond à 3,50 F en matière de tarif horodateurs, que le Conseil d'Etat sera tenu de respecter lors de toute révision des tarifs prévues pour les différentes zones (centre et reste du canton) à l'article 5 RaLCR. Il est précisé que ce plafond de 3,50 F peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation.

7. Conclusion

La présente modification apportée à la LaLCR constitue une application concrète du plan directeur du stationnement adopté par le Conseil d'Etat et voté par le Grand Conseil.

Les effets escomptés seront un report du stationnement dans des parkings en ouvrage, d'une part, et une incitation plus forte à l'usage d'autres modes de transport que l'automobile (transports publics, mobilité douce), d'autre part.

Compte tenu de ces éléments, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à adopter la modification légale proposée.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de modification de loi.

Annexes :

- 1) Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus*
- 2) Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*
- 3) Tableau comparatif.*

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1.05) - Dépense nouvelle d'investissement

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISSEMENTS PRÉVUS

Projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1.05)

Projet présenté par le département de l'intérieur et de la mobilité (DIM)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Investissement brut	0	0	0	0	0	0	0	0
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	0							
Intérêts	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements	0	0	0	0	0	0	0	0
			2.500%					
charges financières récurrentes	0							



Signature du responsable financier:

Date: 02.07.2012

Loi sur la gestion administrative et financière de l'État de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE

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

Projet présenté par le département de l'intérieur et de la mobilité (DIM)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges en personnel [30] <small>(augmentation des charges de personnel, formation, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31] <small>(matériel, fournitures, matériel électrique et/ou électronique, véhicules, entretien, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges de matériel et véhicule <small>(matériel, fournitures, matériel électrique et/ou électronique, véhicules, entretien, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges de bâtiment <small>(loyers (ou, énergie, combustibles), condogerie, entretien, location, assurances, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32-33] <small>Intérêts (report tableau)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
<small>Amortissements (report tableau)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges particulières [30 à 36] <small>Dédommagement collectivité publique (32)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
<small>Provision [33] (préciser la nature)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Octroi de subvention ou de prestations [36] <small>(subvention accordée à des fins, prestation en nature)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Revenus liés à l'activité [04-14+45-46] <small>(augmentation de revenus (impôts, emplacements, taxes), subventions reçues, dons ou legs)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] <small>(revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)</small>	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Retour sur investissement (pour les projets informatiques)	0	0	0	0	0	0	0	0
RÉSULTAT NET DE FONCTIONNEMENT <small>(charges - revenus - retour sur investissement)</small>	-2'000'000	-2'000'000	-2'000'000	-2'000'000	-2'000'000	-2'000'000	-2'000'000	-2'000'000

Remarques :

Signature du responsable financier :

Date : 02.09.2012

TABLEAU COMPARATIF
Relatif au projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)

Article	Teneur actuelle	Teneur proposée	Description de la modification
7 alinéa 2	<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 excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.</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 excéder 3.50 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.</p>	<p>Modification du plafond du tarif applicable pour les taxes de parcage sur la voie publique.</p>