

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, Yvan Rochat, Pierre Eckert, Alessandra Oriolo, Frédérique Perler, François Lefort, Jean Rossiaud, Paloma Tschudi, Adrienne Sordet, Yves de Matteis, Delphine Klopfenstein Broggin, Marjorie de Chastonay, Isabelle Pasquier

Date de dépôt : 16 octobre 2018

Projet de loi

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour plus de mobilité douce, alléger le principe de compensation)

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. 7B, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)

- b) lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. A titre exceptionnel, il est possible de compenser jusqu'à 20% des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés. Ce principe de compensation ne s'applique pas lors de la réalisation d'aménagements en faveur des piétons ou des cyclistes.

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,

Dimanche 23 septembre 2018, la population suisse a voté massivement (73,6%) en faveur de l'inscription des pistes cyclables dans la Constitution. La petite reine rejoint ainsi les chemins et sentiers pédestres à l'article 88 du texte fondateur. Les autorités fédérales pourront désormais promouvoir l'utilisation du vélo, développer des standards nationaux et fournir des géodonnées pour les cartes et les applications mobiles. L'ensemble des cantons ont accepté ce contreprojet à l'initiative de Pro Vélo, mais le « oui » a été particulièrement fort en Romandie, et notamment à Genève (83%)¹.

Dans la foulée de ce vote, le conseiller d'Etat chargé des transports a présenté sa stratégie et ses priorités en matière de mobilité avec pour postulat central que « la mobilité doit redevenir l'un des leviers fondamentaux de l'attractivité de notre région et de notre qualité de vie »². Accélérer la mise en œuvre de la loi cantonale pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) fait partie des mesures phares, ce qui implique de prioriser rapidement les transports publics et la mobilité douce dans les centres urbains.

Une autre priorité du magistrat touche à la loi sur la mobilité douce. Le conseiller d'Etat se dit « déterminé à accélérer l'aménagement du réseau des axes cyclables pénétrants, avec le double souci de la continuité et de la qualité. Il s'agit notamment de privilégier autant que possible les pistes cyclables, plutôt que de simples bandes cyclables. »³

La nouvelle stratégie du Conseil d'Etat en matière de mobilité s'attaque également au stationnement. Parmi les mesures énoncées, figure une « utilisation plus rationnelle du parc de places existantes pour les voitures ». Mais surtout, le magistrat Serge Dal Busco indique « vouloir démontrer qu'il y a un lien entre la disponibilité du stationnement et l'efficacité des investissements publics dans les infrastructures de transport »⁴.

¹ https://www.swissinfo.ch/fre/votations-du-23-septembre_le-v%C3%A9lo-devrait-entrer-dans-la-constitution/44419382

² <https://www.ge.ch/document/mobilite-geneve-coup-accelerateur-meilleure-qualite-vie>

³ <https://www.ge.ch/document/mobilite-geneve-coup-accelerateur-meilleure-qualite-vie>

⁴ <https://www.tdg.ch/geneve/Le-fisc-pourrait-taxer-le-parking-gratuit-au-travail/story/18623821>

Cette nouvelle stratégie en matière de mobilité témoigne de la volonté du Conseil d'Etat de faire de la guerre des transports genevoise un mauvais souvenir. Elle pose de bonnes questions et propose des mesures correctives à la hauteur des enjeux. Reste à les mettre en place, rapidement.

En 2017, 11 personnes sont décédées sur les routes genevoises. Deux tiers de ces victimes pratiquaient la mobilité douce (six piétons et deux cyclistes). Les cyclistes ont vu le nombre de blessés graves progresser fortement (8 victimes de plus, pour un total de 69) par rapport à l'année précédente⁵. Des aménagements piétons sécurisés et continus sont indispensables pour assurer la sécurité de la population qui pratique la mobilité douce dans le canton.

La promotion de la mobilité douce est un enjeu sécuritaire, mais aussi climatique. Comme le rappelle le 2^e volet du plan climat cantonal, « en 2012, les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la mobilité étaient responsables de 19% des émissions de GES totales du canton de Genève. Ces émissions sont dues essentiellement au trafic individuel motorisé (TIM), ainsi qu'au transport de marchandises (fret routier) ». Le plan climat cantonal vise une réduction de 32% des émissions de GES d'ici 2030, en conjuguant les efforts prévus par la stratégie « mobilités 2030 », par le plan d'action pour la mobilité douce, par la stratégie de l'électromobilité et par les mesures complémentaires visées par le plan climat cantonal. Un élément est commun à chacun de ces documents : le renforcement du transfert modal vers la mobilité douce⁶.

Un obstacle majeur à la promotion de la mobilité douce à Genève est ancré dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) : le principe de compensation des places de stationnement. L'obligation de compenser chaque place de parc, dans un périmètre de maximum 750 mètres, met à mal de nombreux projets d'aménagement urbain pour les piétons et les cyclistes. Ce blocage légal explique en partie pourquoi la loi sur la mobilité douce n'a toujours pas été mise en œuvre sept ans après son acceptation en votation par la population genevoise, alors que la loi prévoyait un délai de huit ans après l'adoption du plan directeur pour la mobilité douce⁷.

⁵ <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/route-tue-onze-fois-an-dernier-geneve/story/10362666>

⁶ Plan climat cantonal, volet 2, pp. 13 à 15

⁷ <https://www.actif-traffic.ch/medias/2018-06-04-7-ans-apres-appliquons-enfin-initiative-pour-la-mobilite-douce>

Le présent projet de loi propose donc de remédier à cette situation, en modifiant l'alinéa 1 de l'article 7B, lettre b de la LaLCR : le principe de compensation ne doit plus s'appliquer lors de la réalisation d'aménagements en faveur des piétons ou des cyclistes. L'urgence climatique et la sécurisation des déplacements à pied et à vélo de notre population nécessitent cette adaptation légale.

Cette proposition est aussi issue du bilan qui peut être tiré depuis l'entrée en vigueur de cette disposition légale sur la compensation.

En effet, les travaux réguliers que mène la commission des transports sur la politique de stationnement ont révélé le monstre bureaucratique qui a été mis en place pour tenir une comptabilité des places disponibles (personnel affecté à cette tâche, groupe de suivi,...).

Mais c'est finalement le constat que la situation du stationnement a bien changé qui nous amène à penser que le temps est venu d'adapter cette disposition.

En effet, les changements de comportement en matière de mobilité, notamment en faveur des transports publics, a conduit à une forte augmentation du taux de vacance des places de stationnement dans les parkings en ouvrage aussi bien publics que privés, mettant en difficulté les équilibres financiers de ces institutions. Il y a quelque chose d'extrêmement paradoxal à vouloir construire de nouveaux parkings alors que les existants ont de la peine à se remplir. L'exemple le plus parlant à cet effet est le choix du parking du Mont-Blanc de proposer des places XXL – leur faisant perdre 50% de capacité sur un niveau ! – afin d'attirer une nouvelle clientèle.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à accepter ce projet de loi.

Conséquences financières

Charges et couvertures financières / économies attendues

Des économies non négligeables sont attendues dans le travail généré par le suivi de la compensation.

Mais c'est sans doute dans les parkings qui ne seront pas à construire que réside le plus grand potentiel d'économies.

Enfin, compte tenu du coût pour la collectivité des accidents de la route et de la pollution de l'air provoquée par les transports motorisés, des économies sont évidentes, même si elles sont difficilement chiffrables.