

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 12 décembre 2018

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 :

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

² Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut s'assurer que le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 2% de l'offre de référence par année. Le nombre de places disponibles pour la compensation est calculé sur la base de la disponibilité moyenne entre 8 h et 18 h, pour autant que durant ces heures le parking ne soit pas complet plus de 50 jours par an. L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011 et est précisée dans le règlement d'exécution de la présente loi.

Art. 2 Modifications à une autre loi

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (H 1 21), est modifiée comme suit :

Art. 7, al. 3, lettre e (nouvelle teneur)

³ En zone I :

- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;

Art. 7, al. 4, lettre e (nouvelle teneur)

⁴ En zone II :

- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;

Art. 7, al. 5 (nouvelle teneur)

⁵ Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.

Art. 3 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 : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

1. Introduction

L'agglomération du Grand Genève compte actuellement 980 000 habitants et 530 000 emplois. Le canton de Genève concentre 370 000 postes de travail, engendrant ainsi des flux pendulaires importants, qui génèrent au total plus de 630 000 déplacements entrant et sortant du canton. En effet, près du tiers des places de travail à Genève sont occupées par des actifs non-résidents.

Le 15 décembre 2019 sera marqué par l'ouverture de la nouvelle ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) qui permettra la mise en service intégrale du Léman Express (ci-après : LEX), véritable trait d'union ferroviaire, connectant 45 gares de part et d'autre de la frontière sur 230 km de lignes, et qui accueillera chaque jour 50 000 voyageurs dans les 240 trains qui circuleront entre les cantons de Vaud et de Genève, ainsi que les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Le LEX desservira directement près de 30% des actifs résidant hors du canton de Genève mais y travaillant. Dix-sept haltes et gares sont prévues sur l'ensemble du territoire cantonal, situant plus de 80% de ses habitants et près de 86% des emplois à moins de 1,5 km d'un arrêt ferroviaire. L'offre du LEX proposera chaque heure plus de 4 000 places à destination du canton de Genève.

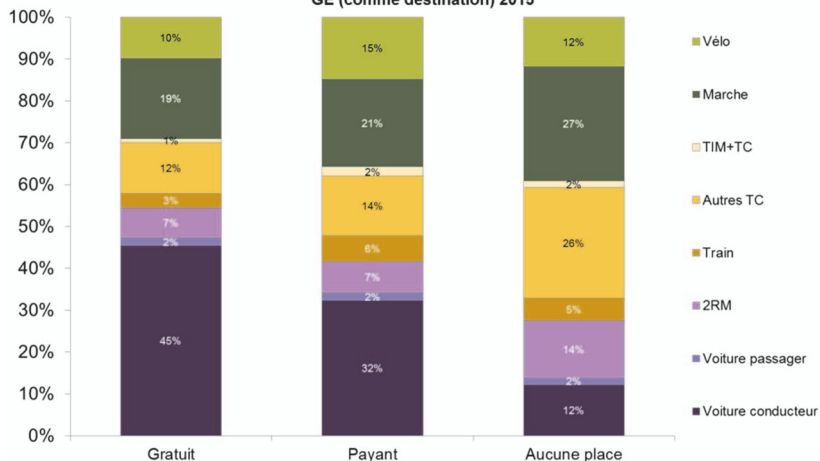
Ainsi, à demande constante, le report modal sur les transports publics offert par la mise en service du LEX permettra de réduire la charge de trafic sur le réseau routier. Selon ce principe, les différentes pénétrantes situées sur le territoire du canton de Genève pourront être délestées d'une partie de la charge de trafic actuelle.

La mise à disposition de cette nouvelle offre de transport devra être accompagnée de mesures visant, d'une part, à faciliter l'accès de la clientèle aux haltes et gares du réseau et, d'autre part, à inciter et orienter les voyageurs sur les transports publics.

Dans cette perspective, outre la mise en place d'une offre ferroviaire performante qui permettra de réduire considérablement les temps de parcours entre les différents pôles de l'agglomération, les mesures d'accompagnement doivent également porter sur des dispositifs influant sur les choix du mode de transport, notamment des pendulaires.

Afin d'accompagner la mise en service du LEX et d'influer sur le report modal souhaité, il est notamment utile d'agir sur l'offre en stationnement, étant donné que la disposition d'une place à destination influence de façon significative l'utilisation ou non de la voiture.

Répartition modale des déplacements pour motif travail des actifs motorisés selon la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail
GE (comme destination) 2015



2. Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée et réglementation de l'offre de stationnement

Le report modal provoqué par la mise en service du LEX permettra d'alléger la charge sur le réseau routier, facilitant la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) plébiscitée le 5 juin 2016 par plus de 68% des votants.

Comme indiqué au point précédent, l'offre en stationnement constitue toutefois un élément clé pour atteindre cet objectif. Le programme de mesures pour l'application de la LMCE met en effet en évidence la nécessité de supprimer plusieurs centaines de places de stationnement pour permettre la réalisation du dispositif de priorisation des transports publics et de la mobilité douce dans le centre urbain, ainsi que pour fluidifier le trafic individuel motorisé sur la moyenne ceinture et les axes qui lui sont dédiés.

Or, un certain nombre de projets permettant d'atteindre les objectifs de la LMCE (vitesse commerciale des transports en commun, aménagement mobilité douce, sécurité, etc.) sont retardés en raison des limites légales

actuelles posées en matière de compensation du stationnement dans les parkings en ouvrage à usage public, ceci bien qu'il existe des places à disposition dans des parkings existants qui sont sous-utilisés (cf. point 3. *infra*). Les limites actuelles ont pour effet de repousser des projets dans le temps en espérant qu'ils pourront bénéficier du quota l'année suivante et pour autant que l'offre existante le permette, ou de suspendre des projets dans l'attente de la réalisation d'un nouvel ouvrage, dans lequel pourra être compensé le nombre de places nécessaire.

Ainsi, l'impossibilité de mettre en place à court terme et en coordination avec la mise en service du LEX les nouveaux principes d'organisation de la mobilité prévus par la LMCE risque d'atténuer rapidement, voire d'entraver les améliorations apportées par cette nouvelle offre de transport, avec le risque de rendre largement inefficients les efforts financiers considérables consentis par les collectivités pour améliorer la qualité de vie des habitants du canton.

3. Situation légale actuelle

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (ci-après : LaLCR), impose à son article 7B, alinéa 1, lettre b, que les places de stationnement situées sur le domaine public supprimées lors de projets urbains doivent être compensées par un nombre équivalent de places, 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.

L'article 7B, alinéa 2 LaLCR prévoit quant à lui que, lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existant, il faut s'assurer, d'une part, que le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 0,5% de l'offre de référence par année et, d'autre part, que le taux d'occupation maximal de 80% ne soit pas dépassé plus de 20 jours par année. Il est précisé que l'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011. Le nombre de places est précisé dans le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 30 janvier 1989 (RaLCR – rs/GE H 1 05.01).

Aussi, ledit article limite annuellement en nombre la compensation et fixe les règles qui permettent de rendre un parking éligible pour une telle compensation.

Or, il s'avère qu'à la pratique, ces conditions sont trop restrictives et ne permettent pas d'utiliser pleinement les capacités non utilisées offertes dans de nombreux parkings existants. En effet, à ce jour, seuls 4 parkings sur une

trentaine localisés au centre-ville peuvent être retenus pour permettre une compensation, et le nombre de places est limité à 111 par année (0,5% de l'offre de référence qui est de 22 289 places (art. 7L RaLCR)).

Il convient dès lors de procéder à une modification de l'article 7B, alinéa 2 LaLCR afin d'assouplir les règles relatives à la compensation du stationnement, et plus particulièrement l'utilisation des parkings existants.

Cette modification est d'autant plus acceptable que l'on constate depuis plusieurs années que tant la fréquentation des parkings publics que le taux de motorisation des ménages en ville ne cessent de diminuer. Enfin, on peut encore mentionner le récent recadrage des règles d'attribution des macarons habitants, qui a également réduit de 20% le déséquilibre entre l'offre et la demande en stationnement pour les places situées sur la voirie.

Tout cela concourt à mettre en évidence l'allègement qui s'est produit ces dernières années sur la disponibilité en places publiques sur chaussée et qui permet d'envisager avec plus de sérénité une révision de l'offre nécessaire au stationnement des habitants et visiteurs du centre.

Par ailleurs, alors que plus de la moitié des résidents vaudois travaillant dans le canton de Genève utilisent le train comme moyen de transport principal pour se rendre à leur travail, seuls 12,5% des résidents français travaillant à Genève s'y rendent en transports collectifs, faute d'infrastructures et d'offres adaptées.

La mise en service de LEX devrait diminuer de façon importante le flux de véhicules entrant à Genève et donc la pression sur les places de stationnement.

4. Modifications proposées

Afin d'assouplir les règles en matière de compensation dans les parkings en ouvrage à usage public et de permettre une éligibilité plus large des parkings existants, une modification de l'article 7B, alinéa 2 LaLCR est proposée dans le cadre du présent projet de loi.

Tout d'abord, une modification à la hausse du pourcentage annuel de places compensables dans les parkings à usage public est proposée, de sorte à ne plus être limité à 111 places annuellement, mais à 444 places.

En outre, le taux d'occupation maximal des parkings éligibles à la compensation est également adapté. Le nombre de places disponibles pour la compensation doit être calculé sur la base de la disponibilité moyenne entre 8 h et 18 h pour autant que durant ces heures le parking ne soit pas complet plus de 50 jours par an. Une telle règle permettra de voir une utilisation accrue des parkings à usage public, qui pour certains sont clairement sous-occupés. En effet, toute place disponible dans un parking selon la méthode proposée est

prise en compte tant que le parking n'est pas complet, soit tant qu'il n'atteint pas un taux de remplissage de 100%, dans les limites horaires fixées et pour 50 jours.

Parallèlement aux modifications apportées aux règles de compensation prévues dans la LaLCR, le présent projet de loi propose des modifications à la LMCE, et plus particulièrement aux dispositions légales prévoyant des dérogations au principe de compensation. En effet, l'article 7 LMCE (à ses alinéas 3, lettre e, 4, lettre e, et 5) prévoit la possibilité de déroger à raison de 10 à 20% à l'exigence de compensation prévue par la LaLCR (et le RaLCR), respectivement en zones I et II pour des projets améliorant à la fois la fluidité et la sécurité du trafic de tous les modes de transport.

Or, le cumul des conditions de sécurité et de fluidité constitue une interprétation très restrictive de la possibilité de déroger à l'obligation de compensation telle que souhaitée par le législatif, notamment la sous-commission des transports qui avait élaboré le contreprojet à l'IN 154. Cette possibilité de dérogation vise en effet avant tout à offrir une marge de manœuvre pour la mise en œuvre de la LMCE, eu égard au temps nécessaire pour réaliser un parking en ouvrage.

A la pratique, cette disposition pose problème et limite les possibilités d'utilisation de la dérogation pour mettre en œuvre des projets LMCE. Elle ne peut par exemple pas s'appliquer aux aménagements de voies de bus (condition de sécurité non réalisée), de nouvelles présélections pour le transport individuel motorisé, notamment dans le cadre de la réalisation de la moyenne ceinture (condition de sécurité non réalisée), ou encore de traversées piétonnes (condition de fluidité non réalisée).

Par conséquent, la suppression de la notion de cumul permet de rendre éligibles plus de projets utiles à l'ensemble de la population et d'accélérer la mise en œuvre de la LMCE.

5. Commentaire article par article

Art. 7B, al. 2, LaLCR (H 1 05)

La modification proposée prévoit une adaptation du pourcentage de l'offre de référence (de 0,5% à 2%) ainsi qu'une modification des conditions d'éligibilité du parking à la compensation.

Art. 7, al. 3, lettre e, LMCE (H 1 21)

Cette lettre est reformulée de sorte à mettre en évidence que des dérogations au principe de compensation sont possibles en présence d'aménagements améliorant soit la fluidité soit la sécurité des différents modes de déplacement.

Art. 7, al. 4, lettre e, LMCE (H 1 21)

A l'instar de ce qui est prévu pour l'article 7, alinéa 3, lettre e LMCE, il est proposé de reformuler cette lettre de sorte à mettre en évidence que des dérogations au principe de compensation sont possibles en présence d'aménagements améliorant soit la fluidité soit la sécurité des différents modes de déplacement.

Art. 7, al. 5, LMCE (H 1 21)

En cohérence avec les modifications apportées à l'article 7, alinéas 3, lettre e, et 4, lettre e, l'article 7, alinéa 5 LMCE est également modifié en prévoyant également que les conditions de sécurité et de fluidité que doit réunir tout projet LMCE pour bénéficier de la dérogation de 10 ou 20% soient alternatives.

6. Conclusion

Ce projet de loi s'inscrit dans le cadre de l'étude sur les mesures d'accompagnement à la mise en service du LEX et permet de poursuivre et d'atteindre les deux objectifs visés, à savoir augmenter la possibilité de compenser les places supprimées en voirie dans les parkings existants, d'une part, et de faciliter et d'accélérer la mise en œuvre des mesures LMCE en permettant une meilleure utilisation de la dérogation prévue de 10 ou 20% pour la compensation, d'autre part. En effet, l'atteinte de ces deux objectifs permettra de répondre aux besoins des administrations communales et cantonale pour développer des projets d'aménagements urbains et de mobilité.

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

Annexes :

- 1) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet*
- 2) *Tableau synoptique*

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DU PROJET
Projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1
05)

Projet présenté par le DI

(montants annuels, en mio de F)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	dès 2025
TOTAL charges de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intérêts [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30-36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL revenus de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
FONCTIONNEMENT								

Remarques :

Date et signature du responsable financier : 09.11.2018

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

Articles	Teneur actuelle	Teneur proposée	Commentaires
Art. 7B, al. 2 LaLCR	<p>² Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut s'assurer que :</p> <p>a) le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 0,5% de l'offre de référence par année. L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011. Le nombre de places est précisé dans le règlement;</p> <p>b) le taux d'occupation maximal de 80% n'est pas dépassé plus de 20 jours par année.</p>	<p>² Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut s'assurer que le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 2% de l'offre de référence par année. Le nombre de places disponibles pour la compensation est calculé sur la base de la disponibilité moyenne entre 8 h et 18 h pour autant que durant ces heures le parking ne soit pas complet plus de 50 jours par an. L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011 et est précisée dans le règlement d'exécution de la présente loi.</p>	<p>Adaptation du pourcentage de l'offre de référence (de 0,5 % à 2 %) ainsi qu'une modification des conditions d'éligibilité du parking à la compensation, notamment le fait que toute place disponible dans un parking selon la méthode proposée est possible tant que le parking n'est pas complet (100%) jusqu'à 50 jours par année. De plus, une fois le parking retenu (selon les règles d'éligibilité suscitées), le nombre de places qu'il est possible de compenser est calculé sur la base de la disponibilité moyenne du parking entre 8h et 18h.</p>
Art. 7, al. 3, lettre e LMCE	<p>³ En zone I :</p> <p>e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents</p>	<p>³ En zone I :</p> <p>e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que</p>	<p>Reformulation de cet alinéa de sorte à mettre en évidence que des dérogations au principe de compensation sont possibles en présence d'aménagements améliorant soit la fluidité soit la sécurité des différents modes de déplacement.</p>

Art. 7. al. 4, let. e LMCE	<p>4 En zone 2 :</p> <p>e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;</p>	<p>4 En zone II :</p> <p>e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;</p>	<p>pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;</p>	<p>Reformulation de cet alinéa de sorte à mettre en évidence que des dérogations au principe de compensation sont possibles en présence d'aménagements améliorant soit la fluidité soit la sécurité des différents modes de déplacement.</p>
Art. 7. al. 5 LMCE	<p>5 Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.</p>	<p>5 Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.</p>	<p>Reformulation de cet alinéa de sorte à mettre en évidence que des dérogations au principe de compensation sont possibles en présence d'aménagements améliorant soit la fluidité soit la sécurité des différents modes de déplacement.</p>	