

*Date de dépôt : 12 août 2019*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)**

*Rapport de majorité de M. Alexandre de Senarclens (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 41)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Alexandre de Senarclens**

Mesdames et

Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le projet de loi en question lors de ses séances du 12 et 19 mars, 2 et 16 avril, 7 et 21 mai 2019 sous la présidence de M. Philippe Morel. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Krause. La commission des transports a été assistée par M. David Favre, directeur général des transports, DETA ; M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, DETA ; M. Alexandre Prina, directeur de la planification des transports et M. Gérard Widmer, Directeur région Arve-Lac.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté aux travaux de la commission.

Lors des séances des 12 et 19 mars 2019, le Conseil d'Etat a été entendu en la personne de M. Serge Dal Busco, accompagné de membres de son département. Ce dernier commence par un rappel de la LMCE (Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée). Tout le monde se félicitait d'avoir pu trouver un texte consensuel traduisant la paix des transports. Chacun des camps a fait

un chemin vers l'autre en faveur d'un apaisement des zones du centre-ville. Il convient maintenant de mettre en œuvre cette loi et des ajustements légaux doivent être faits en particulier dans le domaine du stationnement et des règles de compensation. C'est précisément l'objet du projet de loi présenté par le Conseil d'Etat. En effet, avec le dispositif actuel, il y a d'une part un volume de places compensables insuffisant et une localisation géographique qui n'est pas optimale. En outre, dans les zones centrales, la fréquentation des parkings a tendance à diminuer. A titre d'exemple, les exploitants du parking du Mont-Blanc ont décidé d'offrir des places plus grandes afin de maintenir leur chiffre d'affaires. Il y a donc un potentiel de compensation qui existe et qu'ils devraient pouvoir exploiter. C'est l'objectif de leur proposition aujourd'hui.

M. Alexandre PRINA, Directeur de la planification des transports, présente tout d'abord le contexte global de la mobilité et du stationnement à Genève (voir annexe « *Stationnement : modification des règles sur la compensation* », mars 2019). Il y a désormais en moyenne moins d'un véhicule par ménage en ville de Genève. Il y a encore trop de personnes qui utilisent le stationnement pour d'autres raisons que ce pour quoi il est prévu. Il y a seulement 40% de la clientèle en zone payante qui paie sa place. Près de 20% des usagers stationnent entre 5 et 10 heures sur des places blanches ou bleues. Les places à disposition sur le lieu de travail influencent l'utilisation de la voiture. La majorité des automobilistes pendulaires ont une place à destination. La moitié des pendulaires peuvent en avoir une gratuite ou payante à disposition. Chez les pendulaires français, plus de 58% de ces derniers ont une place de stationnement en venant travailler en ville de Genève.

Il aborde ensuite le contexte législatif. Ils doivent mettre en œuvre la LMCE. Ils ont évalué à 4 000 places le nombre de places à supprimer pour permettre cette priorisation. Ce chiffre paraît beaucoup. Toutefois, en comparant cela aux 70 000 places privées, aux 16 000 places dans les parkings ainsi qu'aux 25 000 places de stationnement sur voirie, cela représente 3-4% des places disponibles. L'art. 7B de LaLCR permet d'utiliser 111 places par année à titre de compensation. La conclusion mécanique de cela est que, pour réaliser les projets portés par la LMCE, il faudrait 28 ans pour y parvenir.

M. Prina explique ensuite que plusieurs projets sont actuellement bloqués en raison du cadre légal actuel. Le Conseil d'Etat aimerait donc ainsi modifier la LaLCR en adaptant le pourcentage de l'offre de référence (de 0,5% à 2%) qu'il est possible de compenser dans des parkings publics existants. Il aimerait également modifier les conditions d'éligibilité des parkings à la compensation. En outre, il aimerait reformuler la possibilité de dérogation au principe de compensation en remplaçant le « et » par un « ou » (fluidité ou sécurité). Ainsi, avec de telles règles, il pourrait être utilisé 16 parkings pour compenser et plus

que 5 années seraient nécessaires à la mise en œuvre de la LMCE. En effet, ces dernières modifications permettraient d'utiliser près de 1 800 places disponibles dans les parkings existants pour compenser des places de parking en surface. Les 2 000 places restantes « offertes » par la LMCE en dérogation de la loi sur la compensation pourront être utilisées pleinement pour mettre en œuvre des projets améliorant la fluidité ou la sécurité des différents modes de transports.

Il y a aussi des mesures complémentaires qui ont été prises. La première concerne la restriction des macarons « habitants ». Cela a permis une réduction de la pression de moins 20% en zone bleue. Le nombre de macarons « habitants » a diminué de 7 000. En outre et concernant les deux-roues motorisés, ils ont remarqué un manque de 1 300 places pour les deux-roues motorisés et vont ainsi créer de nombreuses places de parking d'ici la fin de l'année 2019.

M. Dal Busco indique que l'offre de places de parking est abondante sur le lieu de travail. Il a dès lors entrepris des discussions avec les associations professionnelles et économiques. Il a ainsi par exemple rencontré la ZIPLO. Il remarque une grande sensibilité à cette problématique, mais il manque tout de même une réelle prise de conscience. L'Etat se doit d'être exemplaire et il est notamment en discussion avec les HUG à propos justement des places de parking pour les employés de cette institution. Une grande part du personnel pourra utiliser le Léman Express et il faut profiter de cela. Toutes ces mesures permettront d'avoir moins d'embouteillages et une perte de temps plus faible sur les routes. Il y a donc également un argument économique et rationnel derrière ces démarches qu'il met en avant lors des discussions avec les entreprises.

M. Prina explique ensuite que le premier plan d'actions marchandises et logistique urbaine (PAM) a été adopté par le Conseil d'Etat fin 2018. Un ensemble de 22 actions concrètes a été élaboré en étroite partenariat avec les milieux du transport et de l'économie. Ce sont des mesures qui facilitent l'efficacité des transporteurs professionnels ainsi que leur stationnement.

Il indique finalement que le renforcement du rôle de la Fondation des Parkings est important, car 60% des usagers ne paient pas leur place de stationnement. La Fondation est en pleine évolution numérique ce qui lui permet de gagner du temps dans le contrôle. Il faut continuer le développement des solutions numériques pour le stationnement. Ils travaillent par exemple sur l'implantation d'une caméra à la rue du Rhône. Il sera également nécessaire de réaffecter progressivement les P+R genevois en zone urbaine et examiner les dispositions à mettre en œuvre pour une éventuelle réalisation et exploitation des P+R sur le territoire français.

A l'occasion de questions des députés, il est précisé les points suivants :

- L'amélioration du transfert modal se fera par des mesures d'accompagnement, comme par exemple la construction de P+R, qui permettent de faire des rabatteurs.
- Pour le Pays de Gex, toute une série de projets est prévue pour cette région, en particulier un P+R provisoire. Il y a également le tram du Grand-Saconnex. Il y a aussi eu un développement assez massif des transports publics.
- Une augmentation du prix du macaron n'est pas étudiée actuellement.
- 5 000 places pour les vélos en surface et en vélos-stations seront créées d'ici la fin 2019.
- Il est confirmé que 60% des automobilistes ne paient pas leur place de parking en surface. Le problème provient du fait qu'une partie des personnes utilisant les places de façon abusive le font suite à un calcul économique mettant en relation le montant des amendes par mois en fonction du nombre de contrôles. Ainsi, un meilleur contrôle peut améliorer cela. La Fondation des Parkings a permis d'améliorer les contrôles avec la « Scan Car ». Toutefois, la verbalisation continue à se faire de façon traditionnelle, soit par un employé à pied qui doit physiquement dresser l'amende et mettre le bordereau derrière l'essuie-glace. Des dispositions fédérales règlementent cela. La méthode classique permet de contrôler 20% des places de stationnement par jour, ce qui revient à dire que chaque place est contrôlée une fois par semaine. Ce n'est pas suffisant. Ils cherchent donc un bon équilibre entre la technologie, le nombre d'agents et le processus légal. Les nouveaux moyens permettent donc d'optimiser la chaîne et de mieux contrôler les places.
- Il est confirmé que 58,4% des places à Genève sont gratuites pour les pendulaires. En ville de Genève, la moitié ne disposent pas de place, 20% disposent d'une place gratuite et 30% disposent d'une place payante. En périphérie, 85% des actifs disposant de voitures ont une place à disposition.
- Pour ce qui concerne les moyens engagés en personne pour suivre l'évolution des places de parking au centre-ville, il est indiqué qu'il y a un comité de compensation, qui réunit tous les acteurs du domaine (TCS, Fondation des Parkings et autres représentants). Ils disposent d'un carnet du lait. Ce comité de compensation restera en place quoiqu'il arrive, car il constitue le garant de la bonne application du principe de compensation.
- Les gestionnaires d'un parking privé fournissent à bien plaisir des données sur le taux de remplissage de leurs parkings. Ils ont de bonnes relations avec Parkgest et ces derniers sont très collaboratifs. Les gestionnaires de

parkings ont tout intérêt à pouvoir mieux les utiliser. Le parking de Rive ne met pas à disposition son taux de remplissage, mais ils savent que ce dernier est très bien utilisé. Ils ne peuvent pas contraindre le gestionnaire d'un parking, sauf la Fondation des parkings, à fournir ses données.

- Quel sera l'effet du Léman Express en termes de places fréquentées, en particulier en termes de diminution de pression sur la route et sur les places de stationnement ? Il est répondu que ce sont deux effets différents. Le premier concerne le macaron « habitants ». Cela ne concerne pas les pendulaires. Si le Léman Express est utilisé à son plus haut potentiel, il y aura une diminution de l'ordre de 12% du trafic. Il rappelle qu'il ne faut que 7% de diminution pour pouvoir respirer à Genève. La nécessité d'assouplir les règles de compensation est motivée par les difficultés qu'ils ont à mettre en œuvre la LMCE. En outre, la mise en service du Léman Express doit se faire avec des mesures d'accompagnement. Certaines de ces mesures concernent les parkings gratuits afin de rendre moins attractive la possibilité de se parquer. Ils cherchent donc une certaine concomitance entre la LMCE et l'arrivée du Léman Express, car il y aura naturellement une diminution de la pression. Ainsi, assouplir le principe de compensation leur permettrait d'entrer dans un cercle vertueux qui permet de diminuer la pression sur le trafic à Genève.
- Les places de stationnement sur le quai Gustave-Ador n'ont pas été compensées, car elles répondaient justement aux deux critères cumulatifs pour déroger à la compensation. En matière de stationnement, la situation ira mieux lorsque le parking Clé-de-Rive sera construit. Il indique qu'ils sont très sensibles à cette problématique.
- Pour ce qui est des places sur le quai des Bergues, elles ont bien été compensées dans un parking se situant entre 500 et 750 mètres des places de stationnement.
- Quant au fonctionnement du comité à la compensation, il est répondu qu'aucun collaborateur ne travaille à plus de 10% pour ce faire. Il n'y a donc pas une usine à gaz derrière ce principe. Ces personnes ne sont pas rémunérées. Ce sont essentiellement des représentants d'associations (environ 20 personnes) donnant leur temps pour étudier les projets de l'administration avec les possibilités de compensation.

Le 2 avril 2019, il a été procédé aux auditions de **MM. Jean-Yves Goumaz et Antoine de Raemy, respectivement directeur et président de la Fondation des Parkings.**

M. de Raemy indique qu'ils ont attentivement pris connaissance des projets de loi ci-traités. Il affirme, au nom de la Fondation des Parkings, que ces derniers n'ont pas d'incidence pour eux.

M. Goumaz ajoute qu'ils ont surtout travaillé sur la capacité des parkings par rapport aux règles de compensation. Sur le fond du problème, ils n'ont pas grand-chose à dire.

Sur questions, il est indiqué :

- Les recettes devraient baisser, car il y a aura moins de contrôles et donc moins d'amendes infligées. Ce sera toutefois un plus pour les parkings en ouvrage. Si le nombre de places diminue dans certains quartiers, cela deviendra très tendu. Il n'est toutefois pas prévu de délivrer moins de macarons. La Fondation des Parkings respecte simplement le règlement d'application en la matière.
- Il n'est pas possible de ne pas donner un macaron à une personne qui pourrait avoir une place dans un parking, mais qui décide de ne pas la prendre.
- Construire des parkings XXL n'est pas une tendance. Certains parkings, comme celui du Mont-Blanc, ont été construits il y a longtemps. Les normes à l'époque imposaient de construire des places étroites. Les normes ont maintenant évolué. Les places sont ainsi plus grandes, par exemple dans le parking des Gazomètres. Il n'est toutefois pas prévu que la norme en la matière change prochainement.
- Il est relevé que la disponibilité moyenne pour la compensation passera de 20 à 50 jours. Cela ne leur pose pas de problèmes. Une base de 50 jours est beaucoup plus réaliste. Cela permettra d'utiliser la capacité même s'il ne reste que 5-10% de places disponibles.
- Concernant le taux d'occupation, les parkings de la Fondation des Parkings sont bien remplis. Les P+R sont globalement tous remplis. Il y a même des listes d'attente pour certains P+R. Il précise que le parking de Sécheron n'est pas très bien utilisé. En revanche, le nouveau parking des Gazomètres s'est tout de suite rempli. Néanmoins, certains gros parkings du centre-ville ont tendance à la stabilité, voire à la diminution.
- Selon les auditionnés, il y a la capacité à Genève d'absorber toutes les places qui ne seront pas compensées dans les 5 prochaines années, dès lors qu'il y a différents projets de parkings en cours de construction. Ce sera

donc totalement faisable à terme. Ils identifient plus de 1 000 places disponibles actuellement dans les parkings de la Fondation des Parkings.

- Concernant le problème de non-paiement des places de parkings, il est expliqué que la Fondation des Parkings a beaucoup investi dans les nouvelles technologies pour le contrôle du stationnement. Aujourd'hui, malheureusement, les usagers n'ont pas vraiment peur des amendes. En outre, ils ont adopté toute une série de mesures afin de faciliter le paiement de sa place de parking, à l'instar des nouveaux horodateurs acceptant différents moyens de paiement ou encore l'application PaybyPhone. Il est donc très facile de payer sa place de parking en voirie. Cela prend toutefois du temps pour que le taux de personnes ne payant pas diminue. Il ajoute finalement qu'ils ont renforcé les effectifs. En 2018, 14 agents ont été engagés.

### **Audition de M<sup>me</sup> Nathalie Hardyn, présidente du GTE et Nicolas Rufener.**

M<sup>me</sup> Hardyn indique que le GTE regroupe une douzaine d'associations s'intéressant à des questions de mobilité. Les sections genevoises de l'ACS et du TCS en font partie. Elle précise, en préambule, qu'ils vont exprimer la position des membres économiques, ce qui ne comprend pas celle de la section genevoise du TCS. Plusieurs membres du GTE font partie du comité de suivi de la compensation. Un carnet du lait est tenu pour les places à supprimer. Le projet de loi 12399 ainsi que le 12417 ont été déposés avant qu'un contact soit fait entre eux et le département. Le but primordial du GTE est de faire en sorte que la politique de mobilité réponde aux besoins des entreprises. Pour eux, ce qui est essentiel, c'est l'accessibilité et la fluidité. Il ne faut pas opposer les modes de transport. En ce qui concerne le stationnement en voirie, les milieux considèrent que l'usage de la voirie a un coût. Il n'est pas normal que 60% des usagers ne paient pas le parking en surface. C'est plus logique d'orienter les gens vers les parkings souterrains. Toutefois, si on va dans un pressing pour amener des habits, on ne va pas se garer dans un parking à 500 mètres. Ainsi, des places à très courte durée devant les petits commerces sont très utiles. La directrice générale de l'IMAD lui a indiqué que pour les soins à domicile, ils reçoivent des amendes tous les jours alors qu'ils vont soigner des gens. Il est important également pour eux d'augmenter le nombre de places de livraison. Il leur semble qu'il faut réduire le rayon de compensation à 500 mètres maximum. Elle tient à dire que la FER Genève affirme que fiscaliser les places de parking des employés recueillerait son opposition, car cela représente une charge indirecte importante pour les entreprises.

Concernant le projet de loi 12417, ils souhaitent que le pourcentage de 2% soit descendu à 1%. Ils pourraient toutefois soutenir une baisse à 1,5%. Concernant le rayon de compensation, ils souhaitent indiquer que le rayon de compensation soit de maximum 500 mètres. Il est acceptable que les conditions pour supprimer des places sans compensation soient alternatives (sécurité ou fluidité). Elle indique que le TCS désire que le taux de 2% soit descendu à 1% et que les conditions restent cumulatives (sécurité et fluidité). La demande en mobilité va continuer à augmenter, et ce, quel que soit le mode de transport. Cette demande doit être satisfaite par les autorités. Pour eux, il est ainsi important de trouver un compromis qui puisse satisfaire tous les usagers de la voirie.

M. Rufener ajoute que la discussion avec le département a pour une fois été basée sur la pratique et non pas sur de la théorie ou des dogmes. Il insiste sur cette volonté de trouver des solutions pragmatiques. Le GTE, statutairement, ne se prononce que si les membres ont exprimé un avis à l'unanimité. Ils sont toutefois venus de façon responsable présenter leur position afin de pouvoir trouver des solutions pragmatiques pour tout le monde.

M. Rufener ajoute qu'il est fondamental d'augmenter le nombre de places de livraison. Il explique en outre que l'utilisation des places de livraison peut être très diverse. En effet, cela peut tant concerner l'entrepreneur prestataire qui doit faire une intervention d'une heure chez un client, que le livreur qui restera stationné quelques minutes. Il est très important de prendre en compte ces différentes utilisations afin de répondre au mieux aux différents besoins.

### **Discussion interne.**

Le président relève que le TCS Genève a une position différente de celle du GTE. Il demande si les députés désirent l'auditionner.

Un député Vert dit que s'ils ouvrent cette boîte de pandore, il demandera d'entendre les avis divergents du côté de l'ATE.

Un député MCG indique toutefois que le TCS a des positions largement divergentes, ce qui n'est pas le cas des associations du côté de l'ATE.



Le président met aux voix l'audition du TCS :

Pour :	11 (3 S, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	3 (2 Ve, 1 EAG)
Abstention :	---

<b>L'audition du TCS est acceptée.</b>
--

M. Favre aimerait résumer la situation par rapport à ce qui a été dit et les propositions du GTE. Il confirme que les propositions du GTE sont acceptables pour le département. La première mesure clé concerne le rythme de cadence pour disposer des places à compenser. Ils ont proposé 2%. Le GTE est d'accord pour 1,5%, ce qui est acceptable pour eux. La limitation du périmètre de compensation à 500 mètres a peu d'impact. Cela permet en outre d'avoir une approche plus réaliste de la compensation des places de parking. Concernant la méthode de calcul, ils ont proposé de passer à 50 jours avec une méthode journalière. Ils prennent les 50 jours les plus chargés et c'est le 51<sup>e</sup> jour le plus chargé qui permet de définir les disponibilités du parking. Avec cette méthode, ils sont plus proches de la réalité.

M. Dal Busco relève également que le TCS n'est pas favorable à la transformation du « et » en « ou ». Ce critère cumulatif est rédhibitoire et il doit impérativement être changé. Le « ou » permet de libérer 2 000 places que le peuple a acceptées en votant la LMCE. L'effet de masse doit venir de la règle dérogoire de la LMCE.

**Audition le 16 avril 2019 de M. Thomas Wenger, président du CTD et de M. Louis-Philippe Tessier, membre de ProVélo et de CTD.**

M. Wenger indique tout d'abord que la CTD (Coordination Transport et Déplacement) s'est créée en 1983 et regroupe les associations de mobilité durable et de protection de l'environnement (ATE, Activ'Trafic, ProVélo, etc.). Cette coordination d'associations a pour but de défendre notamment la promotion de la mobilité douce, la diminution des nuisances environnementales et la mise en œuvre de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement. Les moyens pour parvenir à ces objectifs sont le développement des TPG, des CFF et des Mouettes, mais aussi des transports nationaux et internationaux comme le Léman Express.

M. Tessier explique que ProVélo Genève compte plus de 2 000 membres. Cette association fêtera l'année prochaine ses 60 ans. Ils font différentes actions pour leurs membres, mais également auprès des politiciens.

M. Wenger poursuit en indiquant que l'ATE avait fait recours contre la LaLCR, notamment contre l'art. 7B sur la gestion de la compensation. Le recours était basé sur le fait que l'application de ce principe de compensation aurait pour effet d'empêcher ou d'entraver la mise en œuvre des mesures nécessaires contre les immiscions excessives alors que la qualité de l'air n'était toujours pas suffisante. Or, les dispositions légales litigieuses sont incompatibles avec certaines actions pour atteindre l'objectif de réduction de la pollution de l'air. L'OFE avait répondu, le 10 octobre 2012, que les dispositions et formulations de l'OPair relèvent de la compétence des cantons. Les plans de mesures ne sont pas adoptés, mais simplement portés à connaissance de la Confédération. S'il devait y avoir des contradictions entre les politiques du canton, il faut simplement les éliminer. C'est pour cela que le recours a été rejeté. Il s'était ainsi déjà battu contre cela, car ils estimaient que ce principe de compensation n'allait pas dans la bonne direction. Concernant le contexte, l'IN144 sur la mobilité douce a été voté par la majorité de la population genevoise. Huit ans après ce vote, cette initiative n'a pas encore été mise en œuvre. La LMCE en outre a été votée par plus de 68% des Genevois et donne, dans les zones 1 et 2, la priorité à la mobilité douce afin de diminuer le trafic motorisé. Dans le cadre de cette loi, la politique de gestion du stationnement est extrêmement importante.

Concernant le projet de loi du Conseil d'Etat, ce dernier va dans le bon sens. La rigidité de la loi actuelle, notamment à son art. 7B al. 2, est absurde. S'il faut réaliser des travaux pour des pistes cyclables ou des trottoirs, il est parfois nécessaire de compenser quelques places. Selon la loi aujourd'hui, ils sont dans l'obligation de les construire en ouvrage ce qui coûte entre F 30 000.- et F 70 000.-. Concernant l'art. 7 al. 3 LMCE, ils ont remarqué que des projets étaient freinés par des retards ou recours ou alors parce que l'administration était prudente dans l'application de la loi en raison du « et ». En plus de cela, cette disposition visait l'amélioration de la fluidité pour les différents modes de transports et non pas qu'un seul ou une partie. Tout un certain nombre de projets ont été freinés par ce « et ». La CTD estime ainsi clairement qu'il faut remplacer le « et » par un « ou » afin de supprimer cette condition cumulative.

M. Tessier affirme tout d'abord qu'une place de stationnement est la première raison d'utilisation de la voiture. Concernant la transformation de places de stationnement en voies cyclables, plusieurs études ont été réalisées. Dans un premier temps, plus de passages de cyclistes amènent plus de clientèle au petit commerce. Cette dernière serait même également plus fidèle. S'ils décidaient de remplacer des places pour les voitures par des places pour les vélos, le résultat est le même que celui précité. Les commerces locaux voient leur chiffre d'affaires rester stable ou augmenter. La création des voies

cyclables sécurisées et continues a mené à des utilisations beaucoup plus diverses du vélo. Avec des aménagements plus sécuritaires, il pourrait y avoir plus d'enfants qui circulent à vélo. De façon plus générale, l'utilisation du vélo peut se faire pour absolument tout. Il y a toutefois toute la dimension des aménagements à repenser et à améliorer.

M. Wenger ajoute que pour développer des infrastructures, il faut investir et ne pas avoir des empêchements administratifs ou juridiques. La loi actuelle est trop rigide. Concernant le PL 12399, ce dernier va de façon différente plus loin que l'autre projet de loi. L'IN144 n'a, de loin, pas été appliquée. Il faut ainsi prendre des décisions politiques drastiques. La CTD irait donc également dans le sens de ce projet de loi. Ainsi, ils sont en faveur des deux projets de loi et n'ont pas de préférence. Ils saluent également le projet de loi du Conseil d'Etat qui permettrait de passer de 0,5% à 2% de l'offre des places de stationnement, ce qui est énorme. Pour eux, il faut rendre ce principe de compensation plus souple et ces deux projets de loi vont dans le bon sens.

### **Audition de M. Thierry d'Authéville, Directeur général de Parkgest**

M. d'Authéville relève que le canton dispose de 133 parkings publics et 42 000 places de stationnement. Cet inventaire n'est pas totalement complet. Parkgest gère une petite partie de ces parkings. Parkgest est constitué de quatre sociétés et compte 30 collaborateurs. Il est également membre de Sokopark. Il représente ces deux sociétés au GTE. En tant que gestionnaire de parking, l'augmentation du pourcentage de référence de 0,5% à 1,5%, le nouveau calcul donne beaucoup plus de souplesse et est donc beaucoup plus acceptable. Finalement, le fait de changer le rayon de 750 mètres à 500 mètres ne va pas dans le sens de la compensation, mais c'est tout de même plus juste et pragmatique. Il a toutefois deux réserves. Premièrement, le fait que le calcul se passe sur les trois années précédentes, cela a l'inconvénient que s'il y a des travaux près d'un parking, ce dernier se vide artificiellement à cause de cela. Deuxièmement, dans certains quartiers, des places sont très utiles pour les petits commerces comme les boulangeries, les pressings, etc. Si on peut techniquement compenser dans ces zones, il y aura tout de même une levée de boucliers, ce qui est compréhensible. Il pense qu'un règlement devrait prévoir ces situations.

Aujourd'hui, les places de livraison sont régulièrement squattées par des personnes qui n'ont rien à y faire. Un des problèmes à Genève concerne la politique de contrôle du stationnement qui est trop souple. Il aimerait en outre que la rue du Rhône soit piétonne. Il pense qu'il faut une politique coercitive. Il a une vision du stationnement du futur qui est différente. Il ne voit plus de

véhicules en surface, mais des vélos et des arbres. Cela fait un peu partie des concepts smart city.

M. d'Autherville aborde le deuxième projet de loi. Il est très perplexe à son propos. Ce dernier est « monomodal », alors que le peuple a choisi une politique multimodale. La rédaction de ce projet est agressive et inutile. Le projet de loi n'est pas suffisamment travaillé. Il ne peut donc pas le soutenir.

**Audition du 7 mai 2019 de M. François Membrez, président du TCS section Genève.**

M. Membrez indique que le plan d'action du stationnement 2013-2014 fait l'objet d'un consensus politique robuste à Genève et insiste également sur sa mise en œuvre partenariale. Ce plan a abouti sur des stratégies qui différencient le stationnement entre les habitants, les commerçants et les pendulaires. Pour les habitants, il est prévu d'améliorer les conditions dans les quartiers. Ce n'est pas encore le cas, alors que ce plan a été lancé il y a plus de 5 ans. Pour les pendulaires, il faut maîtriser le stationnement et mettre en œuvre une politique de soutien au P+R. Pour les visiteurs, il faut garantir l'accessibilité aux commerces. Or, le projet de loi 12417 s'écarte totalement de cette stratégie. Ce projet de loi péjorera les habitants et les commerçants pour lesquels il faut maintenir le stationnement. Afin d'agir sur les pendulaires, il faut limiter le stationnement dans les secteurs desservis par le CEVA. Selon le TCS, il ne faut pas mettre fin à un consensus politique robuste. Cela pénalisera beaucoup les habitants et les commerçants. Il prend l'exemple de l'avenue William-Favre et indique que ces places sont utilisées majoritairement pour les habitants alors qu'il y a déjà un manque criant de places dans ce quartier. Le projet de loi 12417 manque totalement sa cible. Il cite une lettre de la NOD qui indique que ses membres ont constaté que beaucoup de places ont été supprimées à l'avenue Sainte-Clotilde. Concernant la mise en œuvre de la LMCE, il faut effectivement la mettre en œuvre. Le TCS est préoccupé par rapport aux axes structurants qui nécessiteront la suppression de places de stationnement. Selon leurs observations, les pendulaires utilisent de façon minoritaire les places publiques bleues ou à horodateurs, mais plutôt les places payantes mises à disposition par leur employeur.

Un commissaire demande si le TCS est favorable à ce qu'il y ait plus de contrôle du stationnement. Il demande s'il ne pense pas que le report modal engendré par le Léman Express encouragera certaines personnes à reprendre la voiture de par le fait que le trafic sera beaucoup moins chargé. Concernant les Eaux-Vives, il a entendu dire que les habitants s'opposaient à la

construction du parking de Rive et, si c'est le cas, il demande pourquoi ils tiennent une telle position.

M. Membrez indique qu'ils sont favorables à une intensification du contrôle, car il est inadmissible que des usagers ne paient pas leur parking. Ils ne pensent pas que des personnes profiteront de la situation engendrée par le Léman Express. Si cela devait être le cas, ils seront disposés à réexaminer la situation. Concernant le parking Clé-de-Rive, il indique avoir entendu cela. Il n'a toutefois pas de contact avec les associations du quartier. Le TCS estime toutefois que le parking est très important pour le commerce genevois ainsi que ses habitants.

M. Membrez précise encore que le TCS est opposé à la condition alternative pour la compensation. Il désire le maintien de la condition cumulative. Concernant les 80% ainsi que le nombre de jours par année, le TCS est ouvert à discuter à ce propos. Concernant la façon de calculer les 80%, il peut entrer en matière à ce propos.

### **Audition de M. Jacky Morard, président de l'Association RouteGe, et M. Christophe Pradervand.**

M. Morard indique que ces deux projets de loi ne leur conviennent pas. La LMCE est un consensus historique. Désormais, le département a pour volonté de modifier cette loi. Cela ne concernera pas tous les citoyens, car ceux qui habitent en périphérie n'auront pas de problèmes. Toutefois, les gens qui habitent en ville de Genève seront forcément touchés. Et ces derniers n'ont pas forcément les moyens de payer F 300.- par mois. Ces modifications ont été faites en vue du Léman Express. Il ne voit pas pourquoi l'on douterait de son efficacité. En outre, ils attendent que le U Lacustre soit fluidifié. Concernant leur association, cela concerne 380 entreprises et un millier d'emplois. Il aimerait des mesures incitatives avant ces mesures coercitives.

M. Pradervand indique qu'aujourd'hui, sur 23 000 places, il n'y a que 1 400 places de livraison. La suppression de places de parking implique la suppression de places de travail. Ce qui est nécessaire est une augmentation des places de livraison. Aujourd'hui, il y a un changement des habitudes d'achat. Il y a une multiplication des véhicules légers de livraison. Ces derniers doivent bien s'arrêter quelque part. Supprimer 4 000 places pose un gros problème pour les professionnels. Il faut absolument créer des places de livraison. Certains plombiers se déplacent désormais à moto.

M. Morard affirme en outre qu'ils sont totalement en faveur d'un durcissement du contrôle. Il explique également qu'ils sont totalement en

faveur du Léman Express. Il désire simplement avoir une complémentarité entre les différents modes de transport.

### **Commission du 21 mai 2019.**

Le Conseiller d'Etat pense que ces deux projets de loi permettent de modifier de manière efficace et pragmatique des dispositions qui empêchent d'aller dans le sens de la volonté populaire de la LMCE. Il faut expliquer techniquement ce qui est important. Il pense que si le Département n'arrive pas à convaincre le Grand Conseil de cette nécessité, ils vont repartir à la case départ. Dans un souci de convaincre les acteurs fédérés autour de ce projet, après le dépôt, ils ont essayé de dégager une majorité et obtenir l'accord des milieux économiques ce qui est essentiel. La mobilité doit aussi aller dans ce sens-là, il y a un besoin de services de mobilité efficace et de sortir du cadre qui consiste à penser que l'économie doit impérativement faire la part belle. C'est le phénomène contraire qui survient avec des congestions. Or, le parking est fondamental pour la qualité de service. Il insiste qu'avec quelques ajustements proposés au sein des amendements, ils pourraient atteindre ces objectifs. Il invite la Commission à entrer en matière pour ce projet de loi. Il espère que les milieux économiques ont pu s'exprimer grâce aux amendements qui sont compatibles avec le programme envisagé. Ces amendements, présentés par le Conseil d'Etat, portent sur le volume global de 1,5% au lieu de 2% et la question des règles de compensation. Il note, par ailleurs, que les experts de la Fondation des Parkings ont indiqué que les règles de compensation pouvaient être ajustées de manière efficace. Dernièrement, la question du périmètre dans lequel on peut organiser les compensations (500 mètres). En élargissant les règles de compensation, ils arrivent à couvrir le territoire. L'objectif est d'avoir des compensations sur l'ensemble du territoire, là où la LMCE peut être mise en œuvre. Il conclut en invitant la Commission à voter l'entrée en matière et puis de voter les amendements qui permettront d'atteindre les objectifs fixés par le Département.

M. Favre complète les propos du Conseiller d'Etat. Tout d'abord, il explique que compenser sur les parkings existants dans lequel la méthode de calcul de l'occupation surestime celle-ci. Par conséquent, des exploitants de parking considèrent qu'il y a des places libres. Il insiste que le but ne consiste pas à supprimer les places de parkings. Au contraire, il s'agit de les compenser d'une manière plus souple dans le cadre de parkings existants avec une méthode de calcul faite par les exploitants. Ceux-ci estiment que cette méthode leur permet de mieux rentabiliser leur parking. De plus, elle est tout à fait acceptable par rapport à l'utilisation du parking. La mise en œuvre de la LMCE demande de supprimer certaines places, mais elle demande également de

mieux les compenser comme par exemple en sous-sol. Au niveau du transport professionnel, les places qui seraient supprimées, veulent toucher le transport professionnel en enlevant des places de livraison. Il insiste que ce n'est pas le but du Département et que les places de livraison ne sont pas touchées. Il continue et ajoute que lorsque des places de parkings supplémentaires sont enlevées, c'est dans l'idée de fluidifier la circulation des transports professionnels. Quant à la question des parkings habitants et la critique que des places sont supprimées sans évaluation au préalable, il rappelle que les nouvelles règles de macaron ont permis de détendre la situation.

Il mentionne également le parking de Clé-de-Rive qui va permettre de détendre la situation pour les habitants. Il affirme à nouveau que les modifications légales ne visent pas à supprimer le dispositif avec la chambre de compensation. Il explique qu'il y a une réflexion sur l'exemplarité de l'Etat. Il pense que ce n'est pas exclu de compenser des places pour les habitants à des tarifs préférentiels en sous-sol. Rien n'empêche de faire cela. Il explique également que la suppression n'est pas le bon terme et les règles sont approuvées par les praticiens. Il n'est pas prévu de pénaliser les habitants et les professionnels.

Le président demande aux députés de partager, s'ils le souhaitent, leur **prise de position sur le PL 12399 puis le PL 12417.**

Le groupe PLR est d'avis que le Léman Express sera un saut qualitatif important dans le domaine de la mobilité à Genève. Le groupe PLR pense qu'il faut œuvrer dans le sens de la continuité du consensus qui avait été trouvé lors du vote de la LMCE. La population change de mode de transport, il faut l'acter et donner toutes les chances de succès au Léman Express. A ce titre, le groupe PLR soutiendra le projet présenté par le Conseil d'Etat avec les amendements. Il soutiendra la vision de modernisation de la compensation apportée par le Conseil d'Etat. Il indique que le PLR refusera le PL 12399, jugé excessif et qui ne s'inscrit pas dans l'esprit de la LMCE. Il est précisé que le groupe PLR ne pourra accepter le PL 12417 du Conseil d'Etat que si les amendements sont acceptés.

Le groupe Vert revient sur le PL 12399. Il rappelle que les projets de mobilité douce ont été bloqués en partie à cause du principe de compensation. Les zones piétonnes et les pistes cyclables prévues dans la LMCE, n'ont toujours pas été mises en place à cause du mécanisme de compensation (depuis 3 ans). Il y a une volonté des Verts de remettre en cause ce principe de compensation en faveur de la mobilité douce au centre-ville. Pour les Verts, le projet de loi du Conseil d'Etat a une autre ambition qui touche à l'application de la LMCE. La vision est plus large et ne concerne pas seulement à la mobilité douce, mais aussi les transports motorisés et publics. Il pense que le projet de

loi du Conseil d'Etat touche à peine au problème central qui est celui de la compensation. Il pense qu'une partie minoritaire de ce parlement n'a pas envie de faire la transition indispensable vers une mobilité douce et durable au sein du Canton. Sans s'opposer au Conseil d'Etat, les Verts vont soutenir le PL 12399 et ne vont pas soutenir le projet de loi du Conseil d'Etat ni les amendements qui affaiblissent d'après eux la portée de ce projet de loi.

M. Blondin informe que le groupe PDC soutiendra le PL 12417. Il y a une grande attente du Léman Express. Compte tenu de ce qui a été dit et des milieux consultés, un consensus ressort avec, comme solution, les amendements entre ceux qui ne préfèrent pas attendre et le projet de loi déposé par les Verts. Il ajoute que l'idée de fluidifier la ville est bonne ainsi que les mesures présentées de compensation y compris la possibilité de parquer en ville. Concernant les amendements, il rappelle que la règle des 1,5% au niveau de compensation a été proposée par les exploitants de parking et il retient l'analyse du PDC de l'usage de ces parkings disponibles selon une règle aberrante qui a été corrigée. Il relève le changement de la loi au niveau de la confrontation entre sécurité, aménagement et fluidité qui n'existe plus et qui donne un loisir certain pour augmenter le nombre de compensations. Il précise que c'est une grande concession faite par les milieux. Concernant les 500 mètres, comme Genève est une ville dense, cela leur paraît cohérent. Le PDC soutiendra le PL 12417 avec les amendements, mais il ne soutiendra pas le PL 12399 proposé par les Verts.

Le groupe socialiste remercie le Département d'avoir déposé le PL 12417 qui vise à revisiter le principe de compensation des places de parking en vue d'un assouplissement. Lors de l'audition de la coordination de transports et de déplacements, il avait été rappelé, en 2011 lorsque la loi avait été votée, que la TE avait fait un recours au Tribunal fédéral pointant la rigidité excessive du système de compensation. Depuis, ils sont passés de 1 à 0,5% amenant encore plus de rigidité. Par rapport au parking éligible pour accueillir ces compensations, la règle fixait un taux d'occupation maximal de 80% dépassé seulement de 20 jours, ce qui rendait éligibles 4 ou 5 parkings. Il mentionne qu'une place de parking coûte environ entre F 30 000.- et F 70 000.-, selon l'ouvrage. Il juge cette norme aberrante. La modification de la LMCE est bien vue avec la possibilité de pouvoir réaliser des réaménagements en dérogation de cette compensation, soit pour de la fluidité, soit pour de la sécurité. Le PL 12417 va dans l'esprit de la LMCE du compromis trouvé dans le cadre de la LMCE et qui a été approuvé en 2016 par 68% de la population. Pour le parti socialiste, il faut continuer à travailler dans ce sens. Le groupe socialiste soutiendra le projet de loi du Conseil d'Etat. Il ajoute qu'il soutiendra également le projet de loi des Verts. Il ajoute que des villes comme Amsterdam



ou Copenhague ont 50% de part modale contre 6% à Genève. Il est d'avis qu'il faudrait favoriser l'aménagement en termes de mobilité douce et donner un élan à celle-ci.

Le groupe Ensemble à Gauche souhaite simplement ajouter qu'il votera pour les deux projets de loi.

Le groupe MCG va refuser le PL 12399 des Verts qui est excessif. Concernant le projet de loi du Conseil d'Etat, comme pour le groupe UDC, il se pose la question de la mise en service du Léman Express en fin d'année. Le MCG se demande si le PL 12417 n'est pas prématuré. Il ajoute qu'il ne tient pas compte des habitants du quartier qui devront trouver une solution pour parquer leur voiture ailleurs. Pour ces raisons, le groupe MCG s'abstiendra sur le projet de loi du Conseil d'Etat.

Le groupe UDC va refuser le PL 12417 déposé par le Conseil d'Etat et qu'il va demander de prendre le rapport de minorité. Il refusera également le PL 12399.

## Vote

### *1<sup>er</sup> débat*

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12417 :

Oui :	12 (1 EAG, 3 S, 2 PDC, 2 Ve, 4 PLR)
Non :	1 (1 UDC)
Abstentions :	2 (2 MCG)

**L'entrée en matière est acceptée.**

Le président passe aux commentaires des amendements.

M. Prina explique que la première modification concerne le passage de 2% proposé dans le projet de loi initial à 1,5% de l'offre. La seconde concerne le calcul de la compensation qui se fait sur la base de la disponibilité journalière plutôt que la disponibilité moyenne (8-18h), pour autant que durant ces heures le parking ne soit pas complet. Le calcul se base sur les pics sur l'ensemble de la journée. Ils prennent le 50<sup>e</sup> jour le plus chargé et ils calculent la disponibilité sur cette base et sur une journée entière de 24 heures, ce qui permet de tenir compte des parkings utilisés qu'en fin de journée. Ces données sortent directement des machines d'encaissements et des barrières ce qui permet de trouver directement le nombre de places disponibles.

La troisième concerne l'article 7B alinéa 4 où « la compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, si possible à moins de 500 mètres de rayon ».

Le président passe au vote du 2<sup>e</sup> débat.

**Amendements :**

Le président met aux voix l'amendement du Conseil d'Etat à l'**art. 7B, al. 2 LaLCR** :

<sup>2</sup> 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 1.5% 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.

Oui : 8 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC)

Non : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement est accepté.**

Le président met aux voix l'amendement du Conseil d'Etat à l'**art. 7B, al. 4 LaLCR** :

<sup>4</sup> La compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, à moins de 500 mètres de rayon.

Oui : 9 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)

Non : 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

Abstentions : 1 (1 Ve)

**L'amendement est accepté.**

Le président met aux voix l'amendement du Conseil d'Etat à l'**art. 7, al. 3, lettre e LMCE** :

<sup>3</sup> En zone I :

e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncées 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%.

Oui : 14 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 0

Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement est accepté.**

Le président met aux voix l'amendement du Conseil d'Etat à l'**art. 7, al. 4, lettre e LMCE** :

<sup>4</sup> En zone II :

e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncées 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%.

Oui : 14 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 0

Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement est accepté.**

Le président met aux voix l'amendement du Conseil d'Etat à l'**art. 7, al. 5 LMCE** :

<sup>5</sup> Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncées 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 contigües telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e de la présente loi.

Oui : 14 (2 MCG, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 0

Abstentions : 1 (1 UDC)

**L'amendement est accepté.**

Le groupe socialiste ajoute avant de voter le projet de loi, qu'il votera ce projet de loi dans l'état d'esprit LMCE même s'ils n'ont pas voté les amendements. En effet, ils préféreraient la version maximaliste.

### *3<sup>e</sup> débat*

Le président met aux voix l'ensemble du PL 12417 ainsi amendé :

Oui : 11 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : 3 (1 EAG, 2 MCG)

**Le PL 12417, tel qu'amendé, est accepté.**

## **Projet de loi (12417-A)**

### **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 et 4 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> 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 1.5% 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.

<sup>4</sup> La compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, à moins de 500 mètres de rayon.

#### **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)**

<sup>3</sup> En zone I :

- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncées 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 (nouveau teneur)**

<sup>4</sup> En zone II :

- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncées 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 (nouveau teneur)**

<sup>5</sup> Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncées 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.

# STATIONNEMENT : MODIFICATION DES RÈGLES SUR LA COMPENSATION

MARS 2019

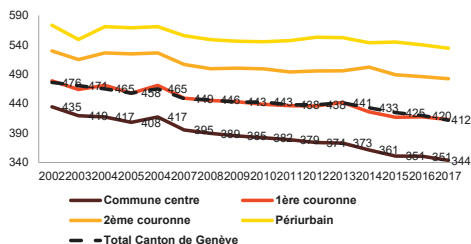


Département des Infrastructures

## 1. CONTEXTE GLOBAL

## DES HABITUDES DE MOBILITÉ EN ÉVOLUTION

### Le taux de motorisation des ménages diminue:



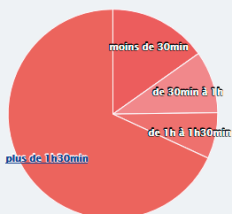
- On constate des reports modaux significatifs vers les transports publics à Genève et dans les communes urbaines
- Le vélo électrique et les deux-roues motorisés s'imposent comme des moyens de transports suburbains
- La multimodalité s'est développée dans le Grand Genève, sauf dans la partie française: 45% d'automobilistes exclusifs dans ce secteur

13/03/2019 - Page 3

## UTILISATION EXCESSIVE DES PLACES SUR VOIRIES

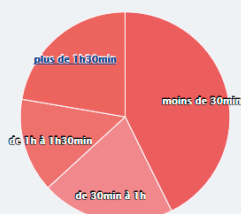
### Zones bleues:

Répartition des véhicules en temps de stationnement



### Zones payantes:

Répartition des véhicules en temps de stationnement

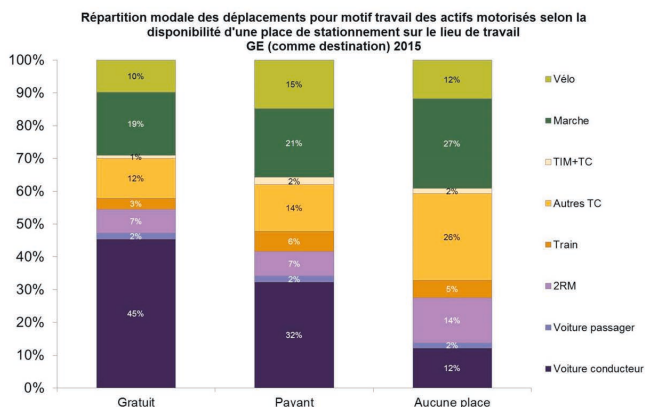


- Près de 65% des usagers excèdent le temps autorisé
- Près de 20% ne possèdent pas de macaron
- Plus de 20% des usagers excèdent le temps autorisé

13/03/2019 - Page 4



## PLACES À DISPOSITION SUR LE LIEU DE TRAVAIL



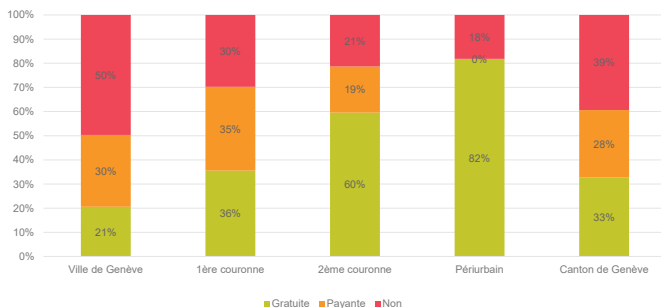
- La disponibilité d'une place à destination influence l'utilisation de la voiture

13/03/2019 - Page 5

## PLACES GRATUITES À DESTINATION

### Population genevoise:

Disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail pour les actifs motorisés selon la destination (MRMT 2015)

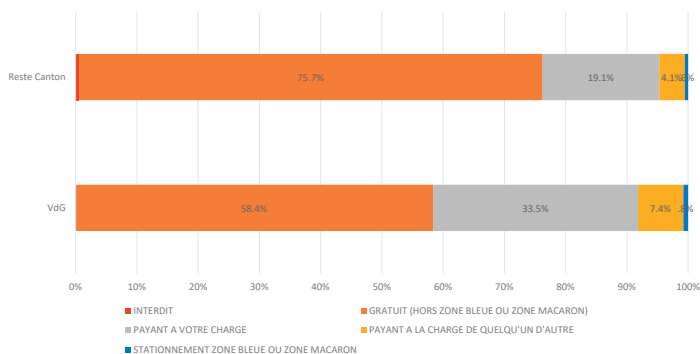


- La majorité des automobilistes pendulaires disposent d'une place à destination
- En Ville de Genève, 50% des automobilistes pendulaires disposent d'une place de stationnement

13/03/2019 - Page 6

## PLACES GRATUITES À DESTINATION

### Population française:

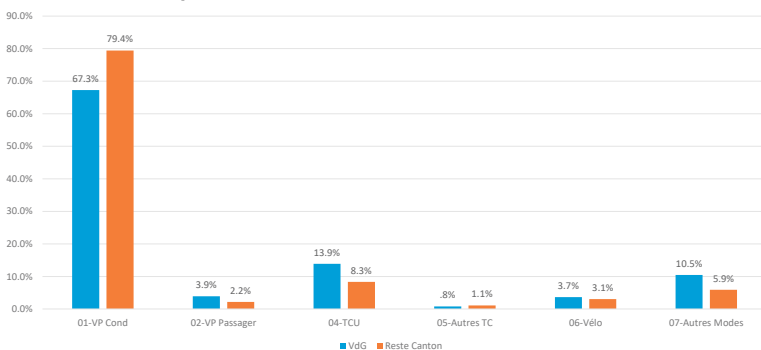


- Les pendulaires transfrontaliers disposent majoritairement d'une place gratuite sur leur lieu de travail

13/03/2019 - Page 7

## LA VOITURE, 1<sup>ER</sup> MODE TRANSFRONTALIER

### Part modale pour motif travail des résidents français:



- L'utilisation des transports collectifs par les pendulaires transfrontaliers reste très marginale

13/03/2019 - Page 8

## 2. CONTEXTE LÉGISLATIF

12.12.2018

### LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE (LMCE)

#### Léman Express et LMCE: des synergies indispensables

- Fluidité du trafic notamment sur la moyenne ceinture
- Priorisation des transports publics dans les zones I et II et nouveaux axes performants
- Priorisation de la mobilité douce
- Projets de pacification du trafic et d'amélioration de la sécurité



## LMCE ET PLACES DE STATIONNEMENT

La mise en œuvre de la LMCE nécessite encore la **suppression de plus de 4000 places**:

- 500 places pour améliorer la vitesse commerciale des transports publics
- 500 places pour améliorer la fluidité du trafic automobile notamment sur la moyenne ceinture
- 300 places pour maintenir la fluidité notamment dans les zones I et II
- 1750 places pour la mise en œuvre de mesures en faveur de la mobilité douce
- Plus de 950 places pour la mise en œuvre de projets de pacification ou de requalification

13/03/2019 - Page 11

## DES POSSIBILITÉS DE COMPENSER INADÉQUATES

**Selon les règles actuelles applicables en matière de compensation, les 4000 places nécessaires se répartissent ainsi:**

- 3200 places nécessitant une compensation
- 200 places en dérogation sur quota LMCE
- Plus de 600 places autres (hors périmètre zone dense, projet clé-de-Rive, ...)

13/03/2019 - Page 12

## LALCR: DES CONDITIONS DE COMPENSATION RESTRICTIVES

### LALCR, Art. 7B Gestion de la compensation:

...

<sup>2</sup> Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut s'assurer que :

a) le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 0,5% de l'offre de référence par année (ndlr 111 places). ....

b) le taux d'occupation maximal de 80% n'est pas dépassé plus de 20 jours par année.

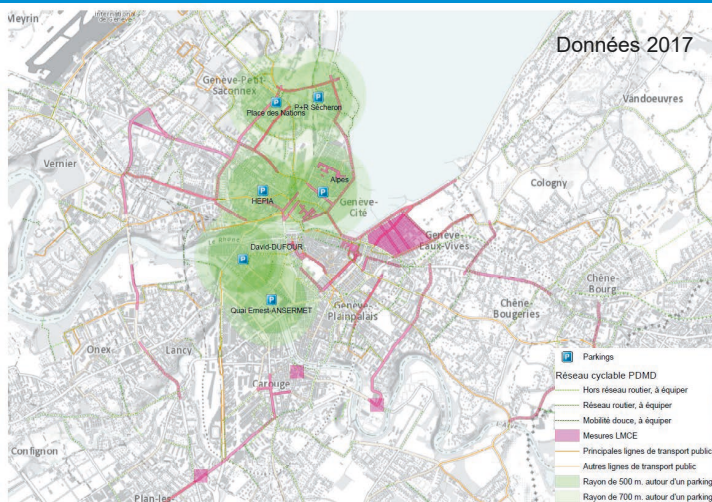
...

<sup>4</sup> La compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres.

**Avec un besoin de compenser 3200 places, la mise en œuvre de la LMCE prendra 28 ans, sur la base des 111 places « disponibles » annuellement selon les règles actuelles**

13/03/2019 - Page 13

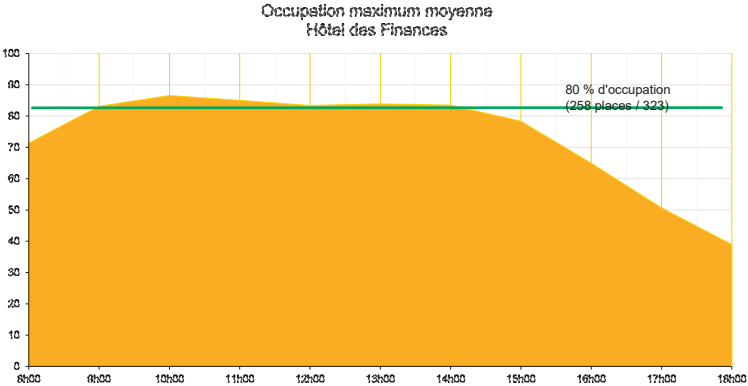
## CONDITIONS LIMITÉES DANS LES PARKINGS EXISTANTS



- Seuls 6 parkings correspondent aux critères actuels

13/03/2019 - Page 14

RÈGLE DES 80%: UN FORT POTENTIEL EXCLU DE FACTO



- Les parkings considérés comme saturés (>80%) conservent un important quota de places non-utilisées

13/03/2019 - Page 15

DISPONIBILITÉS DANS LES PARKINGS PUBLICS

	Occupation moyenne	Capacité	Nombre de j /an où le % max dépasse 80% au moins une fois dans la journée	Données annuelles 2018		
				% occupation	% disponible	Nb places disponible
Alpes	166.01	264	8	62.88	17.12	45
Ansermet	365.56	579	3	63.14	16.86	98
Cornavin	619.54	791	207	78.32	1.68	13
David Dufour	171.1	381	2	44.91	35.09	134
Gazomètres	129.84	184	90	70.57	9.43	17
Genève Plage	737.69	876	228	84.21	0	0
Hépia	97.17	181	1	53.69	26.31	48
Finances	234.93	321	191	73.19	6.81	22
Lombard	538.25	720	199	74.76	5.24	38
Nations	630.59	1169	0	53.94	26.06	305
Plainpalais	557.82	732	192	76.2	3.8	28
Saint Antoine	308.43	422	172	73.09	6.91	29
Sécheron	65.57	194	0	33.8	46.2	90
Uni-Dufour	111.33	180	64	61.85	18.15	33
Uni-Mail	100.47	159	127	63.19	16.81	27

- On constate une sous-utilisation progressive de nombreux parkings ayant un potentiel de compensation

13/03/2019 - Page 16

## LMCE: CONDITIONS TROP RESTRICTIVES POUR LES DÉROGATIONS

### LMCE

...

permet "des dérogations au principe de compensation énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en zones I et II ainsi que sur la moyenne ceinture uniquement en faveur d'aménagements améliorant la fluidité **et** la sécurité des différents modes de déplacement", soit 1850 en zone II et 460 en zone I.

Les projets répondant aux critères de dérogation selon la LMCE ne représentent que 200 places alors que le quota LMCE "offre" encore près de 2000 places.

13/03/2019 - Page 17

## LES AUTRES RÈGLES DE LA COMPENSATION

Le département veille à l'application du principe de compensation:

*lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie;*

*le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève*

Hors du périmètre de la zone dense, il convient d'examiner chaque suppression de places en fonction de sa localisation pour définir les besoins des usagers et déterminer le niveau de compensation.

Plus 600 places "hors compensation" sont concernées pour mettre en œuvre la LMCE.

13/03/2019 - Page 18

## EXEMPLES DE PROJETS BLOQUÉS EN RAISON DU CADRE ACTUEL

Pl. des Nations - Av. Wendt	fluidité du trafic tim
Avenue William-Favre	fluidité du trafic tim et tc
Avenue de l'Amandolier	présélection pour les bus
Rue du collège	Aménagement en faveur des bus
Avenue Adrien-Lachenal	Voie bus
Rue des Glacis-de-Rive	Voie bus
Boulevard des promenades	Voie bus
Avenue cardinal-Mermillod	Présélection TC à l'approche du giratoire
Rue des Charmilles	Voie bus
Boulevard Saint-Georges	Aménagements de voies cyclables
Quai du cheval-Blanc	Aménagement de la voie verte d'agglomération
Rue du Grand-Pré	Aménagements piétons et de voies cyclables
Rue de Montbrillant	Aménagements de voies cyclables

13/03/2019 - Page 19

## EXEMPLE AMÉLIORANT LA FLUIDITÉ TIM

### Moyenne ceinture : PL. des Nations – route Meyrin

Amélioration de la fluidité du trafic automobile sur la moyenne ceinture au moyen de :

- nouveaux tronçons de voies
- nouvelles présélections
- prolongement de présélection
- modifications de réglementation de carrefours

Ces modifications de l'organisation des voiries prévoient la suppression d'une cinquantaine de places de stationnement

13/03/2019 - Page 20



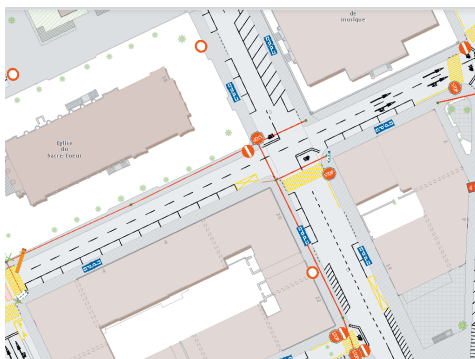
## EXEMPLE MAINTENANT LA FLUIDITÉ TIM

### Rue Bartholoni

2 options possibles pour réaliser l'aménagement cyclables :

- Supprimer une des deux voies de circulations
- Supprimer le stationnement

Dans cette seconde hypothèse, 17 places sont supprimées

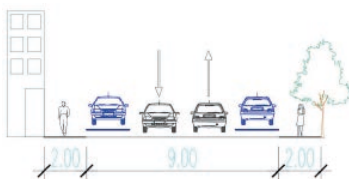


13/03/2019 - Page 21

## EXEMPLE AMÉLIORANT LA FLUIDITÉ TIM - TC

### Avenue William-Favre

- La rue dispose d'un gabarit de circulation d'environ 5 mètres
- Cet axe constitue potentiellement une tangentielle pour contourner le quartier des Eaux-Vives
- Cet axe est également intéressant pour desservir la gare des Eaux-Vives avec de nouvelles lignes de transports publics en rabattement depuis les communes du nord du canton
- Afin de permettre le croisement des véhicules, le stationnement longitudinal doit être supprimé
- Plus de 150 places sont concernées

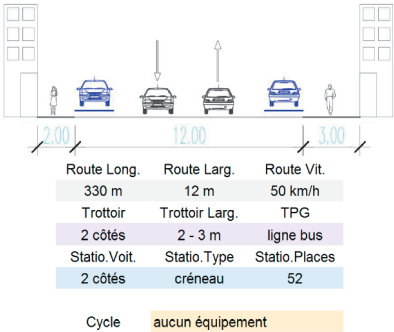


13/03/2019 - Page 22

EXEMPLE AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ DE LA MOB. DOUCE

Boulevard St-Georges

- Réalisation de bandes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée



- Nécessite la suppression de 70 places de stationnement voiture

3. UN CADRE PLUS SOUPLE ET PLUS EFFICACE

## MODIFICATIONS LÉGISLATIVES

### **Modifications proposées à la loi d'application de la loi fédérale sur la circulation routière (LALCR)**

Adaptation du pourcentage de l'offre de référence (de 0,5% à 2%) qu'il est possible de compenser dans des parkings à ouvrage public existants:

- Selon les règles actuelles: 111 places (0,5% de 22'289 places)
- Avec le PL: 444 places (2% de 22'289 places)

Modification des conditions d'éligibilité des parkings à la compensation:

- Selon les règles en vigueur, seuls 6 parkings sur 30 étaient éligibles en 2017 pour procéder à des compensations au centre-ville
- Avec le PL, la règle des 80% de fréquentation moins de 20 jours par an est remplacée par une possibilité d'utiliser le parking pour autant que celui-ci ne soit pas plein plus de 50 jours par an.

13/03/2019 - Page 25

## MODIFICATIONS LÉGISLATIVES

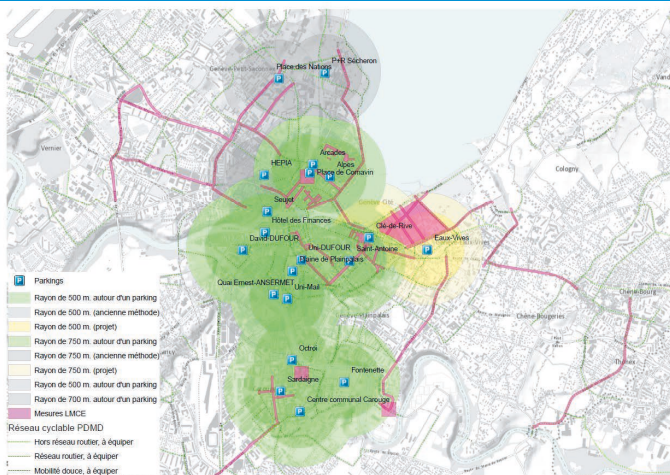
### **Modifications proposées à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)**

Reformulation:

- Indiquer que des dérogations au principe de compensation sont possibles en présence d'aménagements améliorant la fluidité ou la sécurité des différents modes de déplacement

13/03/2019 - Page 26

## NOUVEAU POTENTIEL D'UTILISATION DE PARKINGS EXISTANTS



- 16 parkings au lieu de 6 pour compenser
- 5 années au lieu de 28 pour mettre en œuvre la LMCE

13/03/2019 - Page 27

## DES MODIFICATIONS NÉCESSAIRES POUR LA LMCE

### Avec les modifications proposées:

- 1800 places disponibles dans les parkings existants pourront être utilisées pour la compensation de places supprimées en surface
- Les 2000 places restantes "offertes" par la LMCE en dérogation de la loi sur la compensation pourront être utilisées pleinement pour mettre en œuvre des projets améliorant la fluidité ou la sécurité des différents modes de transports

13/03/2019 - Page 28

## 4. MESURES COMPLÉMENTAIRES

12.12.2018

### RESTRICTION DES MACARONS HABITANTS

Le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RALCR) a été modifié en été 2017 afin de revoir les règles d'attribution des macarons destinés aux habitants en y introduisant deux nouvelles conditions:

- 1) Ne pas louer ou être propriétaire d'une place de parking dans la zone de domicile ou adjacente
- 2) Les voitures automobiles doivent être immatriculées à Genève

**Après une année de mise en œuvre, l'objectif recherché a été atteint**

- Une réduction de la pression sur la zone bleue macaron (-20% de surbooking)
- En Ville de Genève le taux est passé de 135,3% à 110,4%
- Le nombre de macarons "habitant" délivrés, a diminué de l'ordre de **7'000** macarons

## OFFRE ADÉQUATE DE PLACES POUR DEUX-ROUES

- Décalage important entre le nombre de deux-roues motorisés et celui des places disponibles
- Diagnostic réalisé fin 2018: manquent environ 1300 places sur les secteurs sensibles identifiés
- Objectif: créer de nouvelles places par le changement d'affectation de certaines places pour voitures ainsi que dans des parkings en ouvrage
- Délai prévu: avant fin 2019
- Pour les cycles: création de vélos-stations et places réservées dans les gares du Léman Express

13/03/2019 - Page 31

## GESTION DU STATIONNEMENT DANS LES ENTREPRISES

- **Développement des plans de mobilité d'entreprises**

Sensibiliser et accompagner les entreprises dans la mise en place de plans de mobilité, en collaboration étroite avec les associations économiques faïtières, en prenant exemple sur certaines grandes entreprises qui ont déjà mis en place des plans de mobilité exemplaires

- **Fiscalisation des places de parc gratuites**

Mesure potentielle faisant l'objet d'analyses fiscales et juridiques

- **Exemplarité de l'Etat**

Restreindre la mise à disposition de places de stationnement pour les collaborateurs

13/03/2019 - Page 32

## AMÉLIORATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

- Premier plan d'action marchandises et logistique urbaine (PATC 2019-2023) adopté par le Conseil d'Etat à la fin de l'an dernier
- Ensemble de 22 actions concrètes élaborées en étroite partenariat avec les milieux du transport et de l'économie
- Des mesures qui favoriseront l'efficacité des transporteurs professionnels
- Des mesures qui faciliteront le stationnement des transporteurs professionnels

14.02.2019

## RENFORCEMENT DU RÔLE DE LA FONDATION DES PARKINGS

- **Améliorer la mission de contrôle**
  - 60% des usagers ne paient pas leur place de stationnement.
  - 20% des automobilistes restent entre 5 et 10 heures sur des places limitées à 90 minutes
- **Développer les solutions numériques dans le stationnement**
  - Paiement par téléphone
  - Dématérialisation des macarons
  - Utilisation des "scancars"
- **Réaffecter progressivement des P+R genevois en zone urbaine**
- **Examiner les dispositions à mettre en œuvre pour une éventuelle réalisation et exploitation de P+R sur le territoire français**



# MERCI POUR VOTRE ATTENTION



*Date de dépôt : 13 août 2019*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et  
Messieurs les députés,

A la lecture de l'exposé des motifs du PL 12417, la minorité s'étonne de l'absence d'éléments importants comme par exemple le plan d'action du stationnement. En effet, celui-ci prévoyait une articulation et une coordination en matière de stationnement à savoir :

- Plan Directeur des transports collectifs 2011-2014, adopté par le Conseil d'Etat le 23 juin 2010 ;
- Plan Directeur de la Mobilité Douce voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013 ;
- Plan du réseau routier 2011-2014, voté par le Grand Conseil à la même date ;
- Plan Directeur du stationnement voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012 ;

Ces plans s'inscrivaient tous dans une dimension multimodale à long terme soit « Mobilité 2030 » et sa déclinaison à moyen terme (2020), mais aussi dans le cadre du Plan Directeur Cantonal 2030 et dans d'autres planifications directrices, notamment en matière environnementale (plan de mesures OPAIR).

La mise en œuvre du plan d'action du stationnement a été élaborée en développant les relations partenariales que l'Etat entretient avec les acteurs du canton.

Un comité de pilotage présidé par M<sup>me</sup> la Conseillère d'Etat Michèle Künzler avait été mis une structure de suivi interne et externe en place dès février 2012. Celui-ci comprenait 6 groupes de travail consultatifs dont 5 groupes créés et 1 groupe préexistant (transports professionnels) :

- Stationnement dans d'autres communes que la ville de Genève
- Stationnement privé

- Parkings publics
- Parcs-relais
- Deux-roues motorisés
- Transports professionnels

Un plan d'action du stationnement 2013 – 2019 était donc en application du Plan Directeur du stationnement pour Genève. Celui-ci comprenait entre autres un assemblage des programmes des 18 actions avec les critères suivants :

- Urgence et opportunité
- Actions en précédant nécessairement d'autres
- Moyens financiers et ressources humaines disponibles pour la conduite des études et le suivi de mise en œuvre.

Il y a donc bel et bien un plan de stationnement 2013 – 2019. Ce dernier dit que le stationnement fait l'objet d'un consensus politique robuste à Genève et insiste également sur la mise en œuvre partenariale. Ce plan a abouti sur des stratégies qui différencient le stationnement entre les habitants, les commerçants et les pendulaires.

Pour les habitants, il est prévu d'améliorer les conditions dans les quartiers. Ce n'est hélas pas encore le cas alors que le plan a été lancé depuis plus de 5 ans. Pour les pendulaires, il faut maîtriser le stationnement et mettre en œuvre une politique de soutien aux P+R. Pour les visiteurs, il faut garantir l'accessibilité aux commerces.

Or ce PL 12417 s'écarte totalement de cette stratégie. Ce projet de loi péjorera les habitants et les commerçants pour lesquels il faut maintenir le stationnement.

L'Etat n'a pas attendu ce PL 12417 pour supprimer massivement des places de parking comme par exemple à l'Avenue Sainte-Clotilde ou au quai Gustave Ador. Des suppressions de places sont d'ores et déjà prévues à l'Avenue de Frontenex et péjoreront les commerçants de même que celles prévues à l'Avenue William-Favre où les places sont utilisées par les habitants et qu'il existe aujourd'hui encore un manque de place dans tout le quartier des Eaux-Vives. Il n'est pas normal que dans ce quartier, les habitants qui paient un macaron à l'année, ne trouvent pas une place de stationnement.

Aujourd'hui, sur 23 000 places de parking, il n'existe que 1 400 places de livraison. La suppression de places de parking implique la suppression de places de travail. Il est capital d'augmenter le nombre de places de livraison. Supprimer 4 000 places de parking pose un gros problème pour les professionnels. Lorsque l'on voit certains corps de métier se déplacer en moto

avec tous les dangers que cela comporte pour les usagers de la route, les cyclistes et les piétons, il y a de quoi se poser des questions. Nous ne sommes pas ni en Afrique ni en Asie.

Beaucoup de parkings de notre canton n'ont pas une hauteur suffisante pour que les camionnettes professionnelles puissent y stationner. Ceci est un gros handicap pour les entreprises.

Il est donc urgent d'augmenter le nombre de places de livraison.

Il convient de rappeler également que quatre recours ont été déposés par le TCS pour la compensation. Il n'y a aucun recours à la LMCE. Il conviendrait d'ailleurs d'attendre l'issue des recours pour voter cette loi.

La minorité de la commission s'oppose à la condition alternative pour la compensation. Il convient de maintenir les conditions cumulatives. D'autre part, il convient d'appliquer des mesures incitatives avant des mesures coercitives.

L'Etat estime que les conditions sont trop restrictives pour rendre d'autres parkings éligibles, mais le problème est l'accès difficile à ces parkings comme par exemple le parking du Mont-Blanc ou la hauteur des parkings souvent de 180cm ou 190cm !

Il convient donc pour la minorité de la commission de relancer un véritable plan d'action du stationnement par la concertation de tous les milieux concernés à la suite du vote 5 juin 2016 la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

De plus, il conviendrait également d'attendre les premiers effets de la mise en œuvre du LEX prévue le 15 décembre 2019 et d'en analyser les effets. La prudence et l'écoute doivent être les priorités de l'Etat avant de légiférer et pénaliser tant les habitants que les commerçants.

La minorité vous recommande de refuser ce PL 12417.