

Date de dépôt : 13 novembre 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Antoine Barde, Pierre Weiss, Nathalie Fontanet, Jean Romain, Murat Julian Alder, Raymond Wicky, Jacques Béné, Renaud Gautier, Ivan Slatkine, Pascal Spuhler, Thierry Cerutti, Christian Flury, Jean Sanchez, Bénédicte Montant, Christo Ivanov, Daniel Sormanni, Patrick Lussi, Lionel Halpérin, Stéphane Florey, Beatriz de Candolle, Ronald Zacharias, Simone de Montmollin, Bernhard Riedweg, Daniel Zaugg, Henry Rappaz modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour une véritable compensation des places de stationnement supprimées)

Rapport de majorité de M. Patrick Lussi (page 1)

Rapport de première minorité de M^{me} Lisa Mazzone (page 60)

Rapport de seconde minorité de M. Romain de Sainte Marie (page 64)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le PL 11409 durant 4 séances, les 29 avril, 6 mai, 17 et 24 juin 2014, sous la présidence de M. Daniel Zaugg.

Ont assisté aux séances de la commission :

- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, DETA ;
- M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DETA ;

- M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure à la direction de la planification générale, Direction générale des transports ;
 - M. Alexandre Prina, directeur de la planification générale, DGM ;
- Qu'ils soient remerciés pour leurs contributions appréciées.

Procès-verbaliste : M. Aurélien Riondel. Je le remercie pour la fidèle restitution des débats.

Séance du 29 avril 2014

Le président passe la parole à M. Antoine Barde, auteur du PL, pour une présentation du texte.

M. Barde revient d'abord sur la genèse du PL. Il rappelle que le principe de la compensation des places de stationnement supprimées a été introduit par le PL 10816 adopté par le GC en mars 2012. Il déclare que ce principe est actuellement dénaturé par l'application qui en est faite et rappelle la définition du verbe « compenser » : « *équilibrer en ajoutant un avantage à un inconvénient, contrebalancer* ».

M. Barde annonce que des places supprimées sont actuellement remplacées par des places existantes, comme le permet le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR), qui précise le principe de la compensation du stationnement.

Il déclare que l'esprit du PL 10816 était d'obliger la création de nouvelles places lorsque d'autres étaient supprimées. M. Barde indique que la question de la compensation a fait l'objet d'une motion, sans que cela réponde à ses attentes, raison pour laquelle il a déposé le PL 11409. Il rappelle que la modification législative voulue par le PL est simple et se résume à l'ajout de la phrase : « *Toute compensation par des places existantes est exclue.* » M. Barde précise que cette formule simple permettra d'éviter toute interprétation divergente et de veiller à une bonne application du principe introduit en 2012.

Le président ajoute avoir appris lors d'une séance du GTE que, depuis l'entrée en vigueur de la loi instituant la compensation du stationnement, 300 projets de suppressions de places ont fait l'objet d'une publication dans la FAO, alors que le DETA annonce que 90 places ont été supprimées. Il précise que toutes les places supprimées ont été jusqu'à présent compensées par des places existantes. Pour cette raison, le président estime que le principe de compensation, qui visait à stabiliser le nombre de places de

stationnement, n'est pas respecté, car on assiste à la diminution du nombre de places total.

M. Barde abonde dans le sens du président. Il annonce que le PL vise à garantir que le nombre de places soit stable.

Le président le remercie et passe la parole aux commissaires.

Un député (UDC) demande pourquoi le PL ne précise pas si les places créées pour compenser des places supprimées doivent être payantes ou gratuites. Il rappelle qu'une place en ouvrage est toujours une place payante, compte tenu des investissements qui doivent être engagés pour la construction d'un parking. Il demande l'avis de M. Barde sur la possibilité de proposer des places en ouvrage bon marché, car les places supprimées en surface sont souvent gratuites.

M. Barde confirme que tant la loi actuelle que le PL 11409 ne traitent de la gratuité du stationnement ou de la question de savoir si les places créées pour compenser les places supprimées doivent l'être sur le domaine public ou en ouvrage. Il indique ne pas être qualifié pour se prononcer sur cette question, mais souligne le fait qu'une place un ouvrage construit par l'Etat doit être payante, afin de rentabiliser les investissements consentis pour la construction.

Une députée (Ve) s'étonne d'entendre que le principe de la compensation en matière de stationnement vise à garantir la stabilité du nombre de places de stationnement, car elle pensait que la loi avait pour objectif d'assurer qu'il y ait suffisamment de places de stationnement disponibles. Rappelant que le coût des places en ouvrage est important, elle se demande s'il est pertinent de construire des places qui ne seront pas suffisamment utilisées. Elle demande pourquoi il n'est pas opportun de profiter de cette loi pour mieux rentabiliser les investissements consentis par l'amélioration du taux d'occupation des parkings existants.

M. Barde confirme que la loi de 2012 vise à maintenir l'offre de stationnement au niveau de 2011. Il rappelle que la loi ne précise pas comment les places doivent être compensées. Il ajoute qu'à cette liberté s'ajoute celle de compenser les places dans un périmètre assez large : 500 m, avec la possibilité d'étendre ce rayon à 750 m.

Le président précise que la compensation en matière de stationnement ne s'applique qu'aux « zones denses du canton », périmètre qui est défini par le CE. Il annonce comprendre la préoccupation de Mme Mazzone sur la rentabilité des ouvrages existants. Néanmoins, le président rappelle que toutes les études de mobilité prédisent une augmentation du trafic TIM. Il

annonce que la commission a à l'époque consenti à une concession importante en ne demandant pas une augmentation des places, compte tenu de cette hausse du TIM. Le président assure à M^mc Mazzone que si certaines places en ouvrage sont encore insuffisamment utilisées, cette situation ne devrait pas se perpétuer avec l'augmentation du trafic en ville.

M^mc Mazzone signale que, dans les zones denses, l'on prévoit plutôt une baisse du trafic. Elle s'oppose à la construction de parkings alors que l'offre en ouvrage existante reste sous-utilisée.

M. Barde signale de mémoire que la législation considère la mise à disposition du public de places privées comme des créations de places. En ce sens, il annonce que la loi permet la rentabilisation de l'existant. Il rappelle que le principe de compensation ne demande pas la construction de nouveaux parkings.

Un député (MCG) demande dans quelle mesure les places louées aux restaurateurs pour l'installation de terrasses estivales sont concernées par l'article de loi définissant la compensation du stationnement.

M. Barde renvoie au département, mais profite de la question pour évoquer une situation personnelle. Annonçant avoir voulu installer une terrasse – en partie sur des places vélos – pour le commerce dont il s'occupe, M. Barde indique que les juristes de la DGM lui ont déclaré qu'il n'était pas possible de supprimer des places vélos pour installer une terrasse.

M. Favre annonce d'abord est surpris par la réponse reçue par M. Barde, auquel il recommande de s'adresser directement à la spécialiste du stationnement à la DGT, plutôt qu'aux juristes. Rappelant que les terrasses étant d'ordinaire temporaires, elles ne sont pas concernées par la compensation du stationnement.

Ce député demande également si l'installation d'une terrasse relève de la compétence de la Ville ou du canton.

M. Barde répond que lors que, la démarche évoquée, il a été renvoyé à plusieurs reprises par la Ville de Genève à la DGM, puis par la DGM à la Ville. Il annonce que la procédure à suivre est plutôt chaotique et se demande si la répartition des tâches est très claire.

M^mc Charat répond que toute question relative au stationnement relève de la compétence du canton, à savoir la DGT, qui doit valider les autorisations d'installation des terrasses qui occupent des places de stationnement.

Un député (S) demande à M. Barde comment l'Etat pourrait agir pour mettre à la disposition du public des places de stationnement privées.

M. Barde répond que le législateur a souhaité que l'Etat et les privés collaborent pour utiliser au mieux l'offre de stationnement existante.

M^{me} Charat confirme que la possibilité d'utiliser des places privées pour un usage public a été introduite dans le RaLCR. Elle indique que ce mécanisme implique que l'Etat collabore avec les régies. Elle précise que l'Etat n'obligera jamais un acteur privé à ouvrir ses places de parkings au public ni ne lui dictera les conditions dans lesquelles doit se faire cette mise à disposition. M^{me} Charat rappelle que l'Etat entend mettre en place une base de données que les régies utiliseraient. Elle précise que cet outil n'a pas encore été développé, d'une part, parce qu'il s'agit d'un processus important et que la DGM ne voulait pas engager des démarches sans s'assurer au préalable que les régies étaient prêtes à participer au projet, d'autre part, parce qu'il fallait attendre l'entrée en vigueur du Plan d'action du stationnement, qui mentionne ce dispositif. M^{me} Charat annonce que cette possibilité a été introduite dans le RaLCR par anticipation, en sachant qu'il faudrait attendre quelques années avant de l'utiliser.

Le président demande si la DGT est en contact avec les régies.

M^{me} Charat répond que la DGT est en contact avec les régies. Elle rappelle que les régies ont été associées aux travaux de consultation organisés dans le cadre de la rédaction du plan d'action du stationnement. Elle annonce que les régies se sont montrées favorables à un projet de ce type, même si certaines ont indiqué ne pas avoir de places vacantes.

M. Barde rappelle, comme lors d'une précédente séance de la commission des transports, qu'un parking privé de la commune d'Anières propose des places gratuites ouvertes au public, en zone bleue.

Un député (S) rétorque qu'Anières ne se trouve pas dans les zones denses du canton. Il demande au département combien de places ont été compensées ou supprimées depuis 2012.

M. Favre indique que le dispositif évoqué est autorisé par la loi actuelle et que le PL ne concerne pas cet aspect. Il rappelle qu'un carnet du lait de la compensation a été créé, conformément au RaLCR, qu'un groupe de suivi de la compensation du stationnement supervise. Il reconnaît que toutes les places compensées jusqu'à maintenant l'ont été dans des parkings existants.

M^{me} Charat confirme qu'une comptabilité de la compensation a été présentée au comité de suivi de la compensation, qui doit se réunir deux fois par année. Elle précise que les maîtres d'ouvrages susceptibles de supprimer des places sont l'Etat et la Ville de Genève.

Elle annonce que 94 places de stationnement ont été supprimées en 2013. Revenant sur une des remarques liminaires du président, Mme Charat

confirme qu'un représentant du TCS et du GTE a indiqué que plus de 300 places avaient été supprimées.

Elle annonce que l'écart entre le chiffre de la DGT et celui du représentant du TCS s'explique par le fait que celui de l'Etat se base sur les projets qui sont entrés en force, alors que celui du TCS a été obtenu en faisant la somme de toutes les suppressions de places qui ont fait l'objet d'une demande d'autorisation parue dans la FAO. Elle ajoute que la DGT et la Ville de Genève se sont engagées à vérifier si cette explication était exacte.

M^{me} Charat détaille la façon dont ont été compensées les 94 places supprimées en 2013. Soixante-huit ont été compensées dans les parkings publics existants, seize, dans les parkings de la GIM, six dans un parking habitant du quartier du Prieuré et quatre, sur voirie. Ainsi, M^{me} Charat annonce que les compensations ont été menées en mettant à profit les différentes possibilités existantes. Elle précise que le nombre de places supprimées puis compensées est à peu près égal sur les deux rives du canton.

Un député (S), ne cachant pas ses réticences sur le PL, se demande si le texte n'aura pas pour conséquence de bloquer l'évolution de l'aménagement des zones denses du canton. Il estime que la gestion de la compensation actuelle est à la fois raisonnable et satisfaisante.

M. Barde déclare être absolument favorable à la suppression des places de stationnement en surface, qui permet de favoriser la progression des TC, de créer des places pour le transport professionnel et, surtout, de réaffecter l'espace public aux besoins des habitants. Il précise néanmoins que cette suppression n'est souhaitable qu'à la condition que ces places soient compensées par de nouvelles places en ouvrage.

M. Barde ne juge pas que le principe de compensation entrave la transformation des zones denses. Il annonce que le PL se limite à demander à l'État qu'il propose de vraies solutions à la suppression de stationnement en surface. Il annonce vouloir fluidifier le trafic et assurer aux automobilistes de trouver une place de parking.

Le président rappelle que le PL introduisant le principe de compensation a tenu compte des impératifs liés à l'aménagement, puisque la loi dispose que *« La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. A défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2. »*. En ce sens, il déclare que la loi actuelle permet de compenser les places supprimées ultérieurement, par exemple pour attendre que le nombre de places supprimées soit assez important pour construire un ouvrage. Le président rappelle que le PL 11409 ne modifie pas cet aspect.

M. Barde ajoute que la loi prévoit la création d'un fonds de compensation.

Le président évoque la possibilité d'amender le PL afin d'autoriser la compensation d'une place supprimée par une place existante pour un temps donné. Par ailleurs, le président demande si le PL 11409 entend interdire la transformation de places privées en places publiques.

M. Barde infirme ce dernier propos.

Le président propose donc d'amender le PL ainsi :

« Toute compensation par des places existantes à usage public est exclue. »

Un député (PDC) estime que le PL est prématuré. Il rappelle que les autorisations de construire ne sont délivrées que si la compensation des places supprimées est garantie. Il se demande si l'on dispose déjà du recul nécessaire pour évaluer l'application et les conséquences du principe de compensation. Il demande à M. Barde pourquoi il ne faudrait pas attendre quelques années avant de modifier la loi, ce qui permettrait de véritablement évaluer les dispositifs de compensation.

M. Barde répond qu'il n'y a pas lieu d'attendre. Il annonce que le PL ne vise qu'à préciser la teneur de la loi existante afin que son esprit ne soit pas dénaturé et que son application respecte le but original. Il rappelle que le fonds de la compensation est une réponse aux questions d'organisation de la compensation dans le temps.

M. Barde estime que la loi actuelle est très bonne, mais qu'elle n'est pas bien interprétée. Par ailleurs, il annonce être favorable à l'amendement proposé par le président. Il ne juge pas le PL rigide.

Un député (UDC) estime à son tour que l'esprit de la loi votée en 2012 est actuellement violé. Il signale que les lois devraient anticiper les problèmes, plutôt que de les résoudre a posteriori. Il annonce être un automobiliste et un piéton convaincu. Il évoque l'exemple du réaménagement du début de la rue de Carouge, à la sortie du pont de Carouge. Il se demande pourquoi des places ont été supprimées à cet endroit, si ce n'est pour tracer une piste cyclable qui part de nulle part pour arriver nulle part. Il se demande où ces places ont été compensées. Il annonce que l'UDC soutiendra le PL avec vigueur.

Un député (S), rappelant que les commissaires évoquent beaucoup l'esprit de la loi qui a instauré le principe de compensation du stationnement, cite un mémoire adressé par le GC au TF lors de l'instruction du recours déposé à l'époque par l'ATE, car il estime que ce document peut être considéré

comme le juste reflet de l'intention du législateur. Il annonce que ce mémoire mentionne que le PL ne visait pas une gestion figée des places de stationnement et que la compensation 1/1 des places devait se faire de façon relativement flexible, flexibilité qui se traduit par l'acceptation, dans certains cas, de la compensation par des places 2 RM et par l'extension du périmètre dans lequel la compensation doit intervenir. Il estime que la loi existante est suffisante.

Il indique que le nouveau magistrat en charge des transports entend développer les parkings autour de l'agglomération afin de réduire le trafic automobile au centre-ville. Il déclare s'opposer farouchement au figement du nombre de places de stationnement dans les zones denses du canton, car cela va à l'encontre du bon sens selon lui. Il rappelle que les normes fixées par l'OPair ne sont pas respectées à Genève. Il rappelle que le plan cantonal OPair mentionne le stationnement comme un des axes forts pour gérer le trafic en ville et contenir la pollution atmosphérique. Il signale que 41 % des habitants de la Ville de Genève ne possèdent pas de voiture. Il demande à M. Barde si le PL ne défend pas une vision passéiste de la mobilité. Il prône pour sa part la flexibilité, qui permettra tant de réduire la pollution en ville que de fluidifier le trafic.

M. Barde répond que la vision de la mobilité soutenue par le PL est résolument tournée vers l'avenir. Il annonce que Genève s'évertue à ne pas s'inspirer des nombreuses villes qui proposent des parkings en suffisance, garantissant ainsi l'accessibilité du centre-ville et de ses commerces dans un espace piétonnisé.

M. Barde mentionne la construction d'un parking sous la Place-de-Neuve, projet qui permettrait de redonner de l'espace public aux personnes tout en garantissant l'accès du secteur.

Le député (S) rappelle que les parkings génèrent du trafic, car il est nécessaire d'y accéder. En ce sens, il s'oppose à la construction de parkings en plein centre-ville, comme à Rive ou à la Place-de-Neuve. Il souligne le fait que de nombreuses villes ne construisent plus de parkings dans leur centre-ville, mais aux alentours, les usagers terminant leur trajet à pied ou avec les TC.

Un député (UDC) annonce qu'il argumentera contre la ségrégation que certains entendent imposer avec des îlots verts et des immeubles « verts ». Il rappelle que d'ici 10 à 15 ans, le moteur thermique aura été remplacé par d'autres systèmes de propulsion non polluants et les récriminations du trafic automobile au sujet de leur pollution n'auront plus lieu d'être mais qu'il ne sera sûrement plus possible de circuler en voiture en raison de la direction

poursuivie entre-temps. Il rappelle que la population est vieillissante et que les personnes âgées dépendent des moyens de transports motorisés privés pour se déplacer.

Une députée (Ve) rappelle que le stationnement influence fortement les habitudes de mobilité. Elle estime contradictoire de vouloir à la fois récupérer de l'espace public pour le redonner à la population et défendre le maintien du stationnement en ville, alors que les véhicules ont besoin de place pour accéder aux parkings et, de façon générale, pour circuler en ville. Elle annonce que figer l'offre de stationnement revient à encourager le TIM en ne permettant pas de réduire ce type de trafic en ville.

Elle ajoute que la mise en œuvre de l'IN 144 est bloquée faute d'espace disponible et que la Ville de Genève prétend ne pas réussir à appliquer cette initiative en raison de l'interdiction de supprimer des places de stationnement. Elle demande comment les auteurs du PL entendent en même temps appliquer l'IN 144 et maintenir l'offre de stationnement.

M. Barde répond ne pas pouvoir se prononcer sur la politique et les arguments de la Ville de Genève. Il rappelle que le département a annoncé à la commission que la compensation se faisait principalement par des places existantes, ce qui s'opposerait aux dires de la Ville.

M. Barde rappelle qu'un commissaire vert a affirmé un jour devant la commission des transports rêver que le pont du Mont-Blanc soit emprunté par des millions de cyclistes. Il estime faire preuve d'ouverture et déclare défendre tous les modes de transports. Il enjoint ses collègues à ne pas faire preuve de dogmatisme. M. Barde soutient la construction d'une ceinture périphérique et de grands parkings dans la périphérie. Il rappelle que toutes les grandes villes possèdent de nombreux parkings dans leur centre-ville.

Un député (PDC) demande comment la commune a pu obtenir des places dans le parking privé d'Anières évoqué par M. Barde.

M. Barde répond que la commune a dû négocier un arrangement avec le promoteur, afin d'acheter des places de parking.

Un député (PLR) reconnaît que le PL entend figer quelque peu la situation du stationnement. Il regrette que des projets comme le parking de la Place-de-Neuve ou le contournement autoroutier de Genève soulèvent des oppositions, alors qu'ils permettraient d'apporter des solutions globales aux problèmes de mobilité. Il rappelle que le principe de compensation des places du stationnement instauré à Genève a été inspiré du modèle zurichois, ville très souvent citée en exemple. Il ajoute qu'il faut distinguer les parkings faits pour le trafic pendulaire, situés en périphérie, et ceux destinés à accueillir le reste du trafic TIM, qui peuvent être au centre. Il souligne que toutes les

planifications développées depuis les années 80 distinguent ces deux types d'ouvrage.

Il rappelle que seule Genève continue de faire passer le trafic de transit, avec un flux équivalent à celui du tunnel du Gothard, à 150 m de son centre-ville commercial. Il enjoint les tenants de la mobilité douce à permettre la construction d'infrastructures permettant de déplacer le trafic de transit à la périphérie. Il souligne que la baisse du nombre d'habitants de la Ville de Genève qui ne possèdent pas de voiture ne signifie pas que les flux de TIM diminuent au centre-ville.

M. Favre rappelle que le principe de compensation du stationnement a été traduit dans le RaLCR, dont la teneur a fait l'objet d'âpres négociations au CODEP, qui réunit des acteurs aux positions diverses.

M. Favre attire l'attention des commissaires sur le fait que, actuellement, seul 1 % de l'offre de référence peut être compensé chaque année dans les parkings existant, à la condition que le taux d'occupation moyen de ces parking soit inférieur à 80 % les jours de semaine entre 8h et 18h. En ce sens, il déclare que cette possibilité est limitée et ajoute qu'elle s'éteindra d'elle-même, ce dispositif entraînant forcément l'augmentation du taux de remplissage des parkings actuels.

M. Favre rappelle que les suppressions de places sont aujourd'hui limitées en nombre. Il ajoute que la compensation dans de l'existant permet de compenser des places à peu de frais et rapidement, sans devoir attendre ni financer la construction d'un nouveau parking.

M. Favre rappelle que tous les futurs parkings de la Fondation des parkings prévoient des places pour de la compensation, comme par exemple les parkings CEVA. Rappelant que le coût d'une place peut atteindre 60 000 F à 70 000 F, il se demande si l'État a les moyens de construire des ouvrages qui nécessitent des investissements importants.

M. Favre signale que le CODEP a souhaité une application stricte de la simultanéité de la compensation, tout en permettant de compenser des places dans des ouvrages existants. Il ajoute qu'un raisonnement inverse est tout à fait possible – supprimer cette possibilité, mais laisser plus de liberté dans la question de la simultanéité – mais déclare qu'une bonne gestion de la mobilité requiert de la souplesse.

M. Favre rappelle que les réaménagements qui suppriment des places de stationnement ne visent de loin pas tous à favoriser la mobilité douce et ajoute que les projets de suppression de places pour fluidifier les flux de TIM ou pour créer des places 2 RM sont de plus en plus nombreux.

M. Favre signale que la nouvelle disposition demandant à ce que l'espace attribué au TIM ne soit pas diminué lors d'aménagements TC devrait entraîner la suppression de certaines places, afin de garantir la capacité routière.

M. Favre enjoint les commissaires à laisser la liberté nécessaire à l'administration pour gérer la mobilité. Il ajoute qu'une compensation appliquée de façon trop rigide interdirait toute politique d'aménagement. Il précise que le département est ouvert à modifier des éléments du règlement, à condition qu'une souplesse soit préservée.

M. Favre cite le RaLCR, afin de montrer que le CODEP a souhaité rigidifier certains des éléments de la loi : *« Lors de la réalisation de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, la compensation intervient en principe immédiatement, selon les modes énoncés à l'article 71, alinéa 1. Lorsque la compensation s'opère par la création de places en ouvrage, elle intervient au plus tôt au démarrage des travaux de terrassement du parking, sous réserve de circonstances particulières préalablement communiquées au comité de suivi, au sens de l'article 70, alinéa 2. La suppression des places de stationnement à usage public sur voirie n'intervient qu'à ce moment. »*

Le président confirme que son amendement a pour but de distinguer les places accessibles au public de celles qui ne le sont pas. Il considère que la mise à disposition d'une place jusqu'alors à usage privé équivaut à une création de place. Concernant la disposition exigeant le maintien de la capacité routière en cas d'aménagements TC, le président précise que cela ne concerne que la capacité routière des traversées lacustres.

M. Favre indique que les futures lignes MICA doivent ne pas avoir d'impact sur la capacité routière.

Le président rappelle qu'il appartient au législateur de définir les principes politiques, à travers la rédaction des lois. Il ajoute que les députés ne siègent pas au CODEP et que la volonté de cette commission officielle doit de toute façon respecter l'intention du GC. Le président rappelle que la loi laisse de la liberté sur la question de la simultanéité, mais pas sur celle de la compensation par des places existantes. Il déclare que le législateur a très clairement souhaité figé le nombre de places de stationnement. Il signale que le fait que la possibilité de compenser des places dans les parkings existants s'éteindra d'elle-même est la preuve qu'il faudra bientôt construire des parkings pour répondre aux besoins futurs. Le président annonce que la compensation dans de l'existant revient à diminuer le nombre de places, ce qui s'oppose au principe de compensation.

M. Barde demande combien de places comptera le parking des Clés-de-Rive.

M. Favre répond que 400 places seront ouvertes au public alors que 100 seront réservées aux habitants.

M. Barde annonce que cette création permettra de supprimer 400 places dans la zone alentour, ce qui est important.

M. Favre indique que son intervention ne visait qu'à insister sur le fait que la gestion quotidienne de la mobilité nécessite de la souplesse. Il précise que le parking des Clés-de-Rive ne permettra d'agir que sur un périmètre limité.

M. Barde répond que le fonds de compensation des places répond précisément à cette exigence de souplesse. Il affirme que le principe de compensation n'empêche en rien de supprimer quelques places pour des projets ponctuels, à condition qu'elles soient compensées à terme. Il ajoute que le périmètre dans lequel les places peuvent être compensées est important.

M. Favre signale que la loi ne prévoit pas un fonds de compensation. Il demande à M. Barde s'il accepterait que la DGT accumule des places sur plusieurs années, avec l'intention de construire un parking une fois un chiffre suffisant atteint.

M. Barde répond par l'affirmative.

M. Favre signale que le règlement d'application devrait être modifié en ce sens.

Le président reconnaît qu'il n'est pas souhaitable de permettre de décaler la compensation sans définir de règles. Il appelle les commissaires à réfléchir à la définition d'un cadre régissant la question de la suspension temporaire de la compensation. Il rappelle que la traduction de la loi dans le RaLCR ne convient pas aux signataires du PL 11409. Il précise que le CODEP n'a pas la même représentativité que le GC.

M. Favre indique que la commission est libre de reprendre les éléments du règlement qu'elle juge intéressants et de les inscrire dans la loi.

Séance du 6 mai 2014

Audition de M. Nicolas Walder, conseiller administratif de la Ville de Carouge

M. Walder remercie la commission de le recevoir. Il annonce que le PL est problématique, car il supprimerait la souplesse de la loi actuelle. Il déclare qu'il est parfois obligatoire de supprimer des places de stationnement pour améliorer tant la sécurité des piétons ou des vélos que la fluidité du TIM.

M. Walder évoque deux exemples de projets d'aménagement où quelques places seraient supprimées : la création d'une voie supplémentaire sur l'avenue de la Praille en direction de la route des Jeunes, qui requiert de supprimer dix places et qui permettrait d'améliorer la sortie de véhicules en provenance d'entreprises comme Pictet, UBS ou Migros (projet qui a été accepté grâce à une compensation dans les parkings en ouvrage de la commune) et la suppression de cinq à dix places de parking dans le vieux Carouge afin de permettre le passage des nouveaux véhicules de pompier de la commune, qui sont d'un gabarit plus grands que les anciens camions.

M. Walder signale que, pour le second projet, la commune a renvoyé les services de l'État dos à dos pour savoir si la sécurité primait la compensation du stationnement ou si c'était l'inverse. Il annonce que ces deux projets ne pourraient pas être réalisés si l'on exigeait de la commune de compenser les places supprimées par des nouvelles places ou, du moins, pas avant plusieurs années et la création d'un nouveau parking en ouvrage. Il indique que la commune serait prête à compenser ces places plus tard.

M. Walder annonce que les parkings de la commune sont actuellement sous-utilisés : le taux d'occupation des quelque 300 places horodateur est inférieur à 50 % et les ouvrages sont si peu remplis que la commune a décidé de réattribuer 160 places aux habitants (vente d'abonnements aux habitants). Il ajoute que la Fondation des parkings estime que la commune pourrait encore attribuer 200 places situées dans les ouvrages aux habitants sans préjudice de la disponibilité du stationnement pour les visiteurs. Dans ce contexte, M. Walder estime qu'il serait incongru d'exiger de la ville de Carouge de construire un nouvel ouvrage, alors même que les parkings existants sont sous-utilisés. Il rappelle que l'investissement consenti pour un parking doit être rentable, raison pour laquelle un propriétaire a besoin que ses places soient occupées. De ce fait, un exploitant dont l'ouvrage resterait inexorablement vide sera, si ce n'est forcé, du moins encouragé à louer ses places à des pendulaires afin d'assurer la rentabilité de son investissement.

Rappelant que le trafic pendulaire est combattu au plan cantonal, raison pour laquelle les places de stationnement des nouveaux bâtiments

commerciaux sont drastiquement limitées, M. Walder indique que la construction de nouveaux parkings en ouvrage représenterait un contournement des dispositions cantonales et reviendrait à faire construire par Carouge les places des entreprises qui s'installent sur la commune. Il déclare par ailleurs que le stationnement des habitants ne pose aucun problème à Carouge, contrairement à ce que certains disent.

Il termine en signalant que la ville de Carouge est tout à fait disposée à construire un nouveau parking dans le cas d'un grand projet d'aménagement. Il rappelle à ce titre que le projet de piétonisation du vieux Carouge prévoit un nouvel ouvrage de 250 places. Cependant, il déclare que, dans le cas de petits projets, demander à la commune de compenser les places avant de pouvoir les supprimer reviendrait à paralyser l'aménagement de la commune.

Le président signale que ni la loi actuelle ni le PL 11409 n'exige que les places supprimées soient compensées immédiatement.

M. Walder rétorque que le règlement d'application demande que les places soient comptées chaque année afin de vérifier que les places supprimées ont été compensées. Il ajoute que le département ne délivre pas d'autorisation si la compensation est prévue à moyen terme. Il suggère que le règlement soit modifié afin de permettre la compensation à une échelle de temps de la construction d'un parking.

Le président répond que, malheureusement, le GC ne délibère pas sur la teneur des règlements, qui devraient théoriquement respecter les lois.

Un député (UDC) demande si des habitants de Carouge ne possèdent pas de voitures.

M. Walder répond que de plus en plus d'habitants du centre de la commune renoncent à posséder une voiture. Il précise qu'on ne peut connaître le taux exact, car les statistiques pour le centre-ville incluent la zone dense de Carouge. Il indique que la mise en place de lignes TC avec une forte capacité sur les hauts de la commune devrait convaincre certaines personnes habitant cette région de renoncer à leur voiture. M. Walder ajoute que les personnes qui décident de ne pas utiliser leur véhicule pour les trajets quotidiens sont encore bien plus nombreux que ceux qui ne possèdent pas de voiture.

Il demande également si la non-réalisation de la piétonisation de Carouge s'explique par l'obligation de compenser les places de stationnement supprimées.

M. Walder indique qu'un projet de piétonisation prévoyant la fermeture de deux rues et la mise en zone de rencontre du reste du vieux Carouge a été déposé en 2010 et a obtenu une autorisation en 2011. Ce projet a été contesté

devant le tribunal administratif, recours qui a été rejeté, décision qui a été à son tour contestée. Un recours devant le TF resterait encore possible. M. Walder précise que cet aménagement prévoit la suppression de 25 places, qui seront compensée dans le futur ouvrage entre les parkings actuels et qui comptera 250 places, qui permettront par ailleurs de compenser toutes les suppressions du vieux Carouge.

Un député (UDC) rappelant que les places en ouvrage ont un coût qui doit être en tout cas en partie supporté par les usagers, demande si les gens seront d'accord de payer pour utiliser les parkings.

M. Walder confirme que le gros problème du stationnement en ouvrage est son coût. Il rappelle que, jusqu'en 2011, le stationnement était illimité à Carouge, ce qui faisait de la commune le grand parking de la ville.

Désormais, les habitants payent 200 F par année pour leur macaron. M. Walder indique que la tarification du futur ouvrage n'a pas été définie et que la possibilité de proposer des places en zone bleue reste ouverte. Il précise que le stationnement, y compris la maintenance des ouvrages, ne devrait pas coûter aux communes. Il ajoute que les communes se doivent de vendre suffisamment d'abonnements, quitte à devoir en proposer aux pendulaires pour ne pas péjorer leurs comptes.

Un député (PLR) demande si la poursuite de la compensation des places supprimées par des places en ouvrage existantes n'aboutira pas forcément à la saturation des ouvrages.

M. Walder confirme ce raisonnement. Il signale que la mise en place de la zone bleue macarons a permis de dégager des places pour les habitants. Il ajoute que les 300 places horodateurs réservées aux visiteurs sont sous-occupées.

M. Walder annonce ne pas souhaiter arrêter de construire des parkings, mais simplement ne pas devoir en construire tant que les ouvrages existants restent sous-utilisés. M. Walder souhaite que le stationnement ne soit pas l'aspect qui détermine toute la politique d'aménagement. Il déclare que la législation ne doit pas être rigide au point de ne plus laisser la souplesse nécessaire à la gestion.

Un député (PLR) indique qu'il serait possible qu'on arrive à saturation d'ici quelques années et qu'on ne puisse bientôt plus accéder à Carouge pour faire ses courses.

M. Walder répond que la loi actuelle est déjà contraignante et qu'il est difficile d'obtenir une autorisation pour un projet qui supprime des places de stationnement.

Un député (MCG) demande si la ville de Carouge a conduit une analyse du stationnement 2 RM. Il rappelle que le manque de places 2 RM est criant, alors que le nombre de véhicules 2 RM immatriculés augmente chaque année. Il annonce que le stationnement sauvage 2 RM est un réel problème, auquel des solutions doivent être apportées.

M. Walder confirme qu'il existe une demande de places vélos et 2 RM à Carouge, alors qu'il n'existe pas de pénurie de places voitures. Il annonce que les places de stationnement deux roues de la commune ne distinguent pas les vélos des motos et scooters. Il salue le fait que la loi actuelle permette de compenser une partie des places voitures supprimées par des places 2 RM. Il évoque un projet prévoyant une compensation par des places 2 RM.

Un député (PDC) demande pourquoi il est compliqué d'obtenir des autorisations, alors qu'il est possible de compenser des places dans les ouvrages existants. Il demande si le problème est le périmètre dans lequel les places doivent être compensées.

M. Walder confirme que la distance peut poser problème, comme dans le secteur Acacias- Noirettes. Il rappelle que la commune a mis en place une signalisation qui indique aux visiteurs dans quels ouvrages des places sont disponibles. Il souligne que la préoccupation de nombreux automobilistes n'est pas de ne pas réussir à se parquer, mais d'éviter de payer, alors même qu'une heure en ouvrage coûte un franc le weekend. Il indique que certains se garent au M-Parc pour éviter de payer.

Ce député demande quel est le taux d'occupation du parking du M-Parc de la Praille. Il demande si la commune pourrait compenser des places dans ce parking.

M. Walder indique ne pas connaître le taux d'occupation du parking du M-Parc. Il signale que la construction du futur parking entraînerait la suppression temporaire d'environ 200 places habitants et que la commune est en discussion avec la Migros pour pouvoir utiliser leur parking pour les abonnés habitants. Il indique que la Migros serait certainement favorable à une mutualisation la nuit, mais pas la journée. Il précise que la Migros se plaint de manquer de places le samedi lors des pointes de clients.

Un député (PDC) rappelle que la loi permet de transformer des places privées en places publiques.

M. Walder confirme que la commune peut acheter des places dans des parkings privés pour les mettre à la disposition du public et que cela est considéré comme une création de places. Il annonce que la ville de Carouge a relancé une étude pour connaître l'utilisation des parkings privés. Il indique que les propriétaires de parkings privés louent certainement leurs places à des

pendulaires pour assurer la rentabilité de leurs ouvrages. Il rappelle que cette pratique est contraire à la politique cantonale de limitation des places voitures sur les lieux de travail et regrette que l'on favorise un contournement de la loi qui vise à limiter le trafic automobile pendulaire.

Un député (S) demande si, dans le cas des projets évoqués, la commune pourrait compenser les places supprimées dans les parkings existants.

M. Walder confirme les propos du député (S) et indique que Carouge souhaite pouvoir compenser quelques places par années dans les ouvrages existants, tant que leur taux d'occupation le permet.

Ce député demande également quel est le coût annuel de la maintenance d'une place en ouvrage.

M. Walder répond qu'il a demandé le coût de maintenance d'une place en ouvrage, mais qu'il n'a pas obtenu la réponse à ce jour, en raison de l'exiguïté du délai. Il signale que les coûts d'entretien – y compris ceux liés à la sécurité – sont importants. Il ajoute que Carouge a perdu 150 000 F l'année dernière avec ses parkings, en raison de leur sous-utilisation.

Un député (MCG) demande s'il est exact que l'introduction des macarons a provoqué une baisse du taux d'occupation des parkings.

M. Walder confirme le propos. Il précise que la commune a pris plusieurs mesures concomitamment : mise en place de la zone bleue macarons et de 300 places horodateurs, installation de panneaux d'information indiquant les places disponibles dans les ouvrages et instauration d'une tarification progressive dans les ouvrages. M. Walder annonce que ces mesures ont drastiquement réduit le trafic dans Carouge.

Ce député (MCG) demande si la commune souhaite désormais relouer des places aux pendulaires.

M. Walder répond par la négative. Néanmoins, il ajoute que la commune ne peut pas se permettre de garder des parkings déficitaires en raison de leur sous-utilisation. Il précise que la commune entend réattribuer aux habitants une partie des places de ses parkings sous-terrain.

Un député (UDC) confirme que les places horodateur sont souvent vides, mais affirme que ce phénomène s'explique par des tarifs exorbitants pratiqués, accentué par un contrôle excessif. Cela donne l'illusion que les places de stationnement sont en nombre suffisant. Par ailleurs, il indique que la saturation du parking du M-Parc est la preuve que la population aime faire ses courses en voiture ou, du moins, en a besoin selon le type d'achats qu'elle fait.

M. Walder répond que les problèmes de mobilité de l'agglomération disparaîtraient si seules les personnes qui vont faire leurs courses se déplaçaient en voiture. Il rappelle que le M-Parc est situé très proche du centre-ville et qu'on pourrait s'interroger sur la pertinence de l'emplacement de ce centre commercial qui génère du trafic automobile.

M. Walder rappelle qu'une part importante de la population n'utilise plus leur voiture pour les déplacements urbains, même si elle continue à acheter des meubles en voiture. Il annonce que le problème de la mobilité en Ville de Genève et à Carouge n'est pas le parking, mais l'accès aux zones dense, c'est-à-dire l'engorgement des voiries. M. Walder déclare que la politique cantonale de lutte contre le trafic pendulaire automobile ne doit pas être mise à mal par la politique du stationnement, en demandant aux communes de construire des places dont on n'a pas besoin et qui seront in fine louées à des pendulaires pour des raisons d'amortissement de l'investissement.

Le président demande s'il est exact que M. Walder est opposé au PL 11409.

M Walder confirme son opposition, remercie les commissaires et quitte la commission.

Le président ouvre la discussion sur cette audition.

Un député (UDC) souligne que M. Walder a indiqué que les immeubles du vieux Carouge n'ont pas de parking, raison pour laquelle la commune doit proposer des places pour les habitants. Il annonce que la compensation doit garantir aux habitants de pouvoir garer leur voiture la journée lorsqu'ils vont au travail en TC.

Un député (PDC) rappelle que le vieux Carouge ne peut être densifié, car les bâtiments sont classés. Il signale que trois parkings se trouvent à l'entrée de la commune. Il annonce que les places en surface sont en nombre suffisant pour les habitants et rappelle que, l'année dernière, les parkings ont plus coûté à la commune qu'ils ne lui ont rapporté.

Un député (PLR) rappelle que ni la loi actuelle ni le PL n'ont pour but de créer des places de parking, mais uniquement de compenser des places supprimées. Il souligne que le PL ne vise qu'à renforcer la loi actuelle. Par ailleurs, il rappelle qu'il défend fermement la récupération de l'espace public pour divers usages, auxquels par ailleurs tout le monde est favorable, mais à la condition que l'offre de stationnement ne soit pas péjorée.

Le président indique que le PL tire son origine de la mauvaise interprétation du PL 10816. Il signale que le département et la DGT ont mis l'accent sur la simultanéité de la compensation par rapport à la formulation de la loi. Il annonce que le retour à l'obligation de créer des nouvelles places

lorsqu'on en supprime ne peut être possible qu'à la condition d'appliquer une tolérance au niveau de la simultanéité, faute de quoi la loi supprimerait la souplesse nécessaire à la gestion de l'aménagement. Le président précise toutefois que cette modification aurait pour conséquence de remplacer la compensation actuelle, qui se limite principalement à compenser par de l'existant, par une promesse de compensation, dont on ne peut jurer de la mise en application. Le président déclare qu'il présentera des amendements qui permettront de conserver la souplesse nécessaire tout en garantissant l'application du principe de compensation voté en 2012.

Un député (S) souligne que le principe de compensation pose un problème de rigidité, d'autant plus s'il est renforcé par la suppression de la possibilité de compenser les places supprimées par des places certes existantes, mais sous-utilisées. Cette rigidité pourrait voir pour conséquence d'imposer à Carouge de construire un nouveau parking, alors que les ouvrages actuels et les places horodateur sont sous-exploités.

Un député (PDC) rappelle que le conseil municipal de Carouge a conditionné la piétonisation de Carouge à la construction d'un nouvel ouvrage. Il déclare par ailleurs que la situation du stationnement de Carouge est bien meilleure qu'il n'y a deux ans.

Un député (S) signale que le PL a pour conséquence de compliquer la situation des communes, comme l'a montré l'audition de M. Walder. Il se demande s'il ne faudrait pas obliger le canton à financer les nouveaux parkings qui sont imposés par le principe de compensation du stationnement. Il estime paradoxal de vouloir construire un nouvel ouvrage alors que les parkings existants sont sous-utilisés. Il ajoute que, plus qu'une offre de référence, ce sont les besoins en stationnement qui devraient guider la politique en la matière.

Audition de M^{me} Nathalie Hardyn, présidente du GTE, et M. Henri Pierre Galletti, membre du comité du GTE

M^{me} Hardyn remercie la commission de les recevoir. Elle commence par rappeler que le GTE a été très actif lors de l'élaboration du règlement d'application du principe de compensation, afin que ce texte corresponde le mieux possible à l'esprit de la loi votée par le GC. Elle souligne que le département avait dans un premier temps rédigé un règlement fort peu respectueux de la loi.

M^{me} Hardyn déclare que le comité du TCS estimait que la possibilité de compenser les places supprimées dans les parkings existant était contraire à

la loi, mais avait finalement accepté ce dispositif par esprit de consensus, à la condition que ce mécanisme soit clairement réglementé.

M. Galletti annonce que le GTE était opposé à deux dispositions su règlement final, opposition qu'il a signifiée par écrit à l'ancienne magistrate en charge des transports : a limitation du nombre maximal de places pouvant être compensée par de l'existant à 0,5 % de l'offre de référence au lieu du 1 % qui figure dans le règlement et la définition de la limite du taux d'occupation d'un parking à 80 % en pic de journée, plutôt qu'en occupation moyenne sur la journée.

M^{me} Hardyn ajoute que le GTE avait également demandé que la zone dense comprenne le territoire des communes de plus de 10 000 habitants. Elle signale que cela aurait eu pour conséquence que le périmètre concerné par le mécanisme de compensation soit plus étendu, mais aussi qu'il soit évolutif et fondé sur un critère objectif.

M^{me} Hardyn insiste sur le fait que le département avait accédé à plusieurs des revendications du GTE. Pour cette raison, le GTE avait accepté le règlement, tout en maintenant sa vigilance quant à l'application de la loi et du règlement.

M. Galletti revient sur le comité de suivi de la gestion de la compensation, qui s'est réuni qu'une seule fois jusqu'à présent. Il déclare que le décompte des autorités et celui du TCS varie du simple au triple, car les pouvoirs publics ont fait l'inventaire des places effectivement supprimées, alors que le TCS a décompté les projets mis à l'enquête. M. Galletti insiste sur le fait que des associations comme le GTE ou le TCS ne peuvent se baser que sur les publications dans la FAO. Il précise qu'il ne remet pas en doute la bonne foi de la DGT, mais que les partenaires doivent s'entendre pour se baser sur les mêmes outils. Il continue en faisant part d'une crainte quant à la sincérité de tous les partenaires réunis dans le comité de suivi.

M. Galletti déclare que le TCS a la preuve que des places ont été supprimées en Ville de Genève par effacement, sans qu'elles n'apparaissent dans le décompte de la compensation. Il indique que l'effacement de places de parking ne nécessite en effet pas de mise à l'enquête, mais rappelle que la confiance entre les différents partenaires est primordiale.

M. Galletti annonce que le Tribunal administratif de première instance a refusé à des riverains qui s'étaient opposés à la suppression de places aux alentours de leur domicile la qualité pour agir. Il indique qu'il serait bon qu'une disposition soit ajoutée afin que la loi permette aux habitants de déposer un recours contre une suppression de place.

M^{me} Hardyn déclare que le PL 11409 correspond à l'esprit initial du PL 10816, que le GTE avait soutenu, raison pour laquelle le groupement est aujourd'hui favorable au PL 11409. Elle précise que plusieurs membres du GTE ont souligné que la compensation des places supprimées sur voirie par la mise à disposition du public de places privées posera d'importants problèmes de gestion ou de tarification, qui n'ont pas encore été traités. Les propriétaires de parkings privés s'opposeront à la mise à disposition de leurs places à un tarif inférieur à celui qu'ils pratiquent habituellement, à moins qu'un mécanisme de dédommagement soit prévu.

M^{me} Hardyn indique que le plus simple serait de compenser des places supprimées sur voiries par de nouvelles places sur voirie. Elle rappelle que la compensation dans de nouveaux ouvrages entraînerait des coûts importants.

M^{me} Hardyn déclare que le GTE est favorable au PL 11409, à moins que le département accède à toutes les revendications du groupement sur le règlement d'application.

Le président remercie M^{me} Hardyn et M. Galletti pour leur présentation et ouvre la discussion.

Le président signale que la loi et le règlement actuels ne donne aucune précision sur la tarification qui serait appliquée par un propriétaire d'un parking privé en cas de mise à disposition du public de ses places. Il ajoute qu'une commune n'est pas obligée de racheter des places, mais peut également s'entendre avec le propriétaire pour qu'il ouvre son parking au public.

Un député (S) demande sur quoi se base le GTE pour demander de limiter la compensation des places supprimées dans de l'existant à 0,5 %.

M. Galletti précise d'abord que la loi ne permet pas de compenser par des places existantes. Il ajoute que le GTE comprend que ce mécanisme est utile pour la gestion au quotidien de la mobilité, raison pour laquelle il consent de l'accepter, mais à la condition qu'il ne concerne pas plus d'une centaine de places par année, ce qui correspond à peu près à 0,5 % de l'offre de 2011.

Ce député ne comprend pas pourquoi il faudrait une autre limite que celle imposée par le taux d'occupation des ouvrages.

M. Galletti rappelle que la majorité du GC a souhaité que, en cas de suppression de places, d'autres places soient créées, conformément à la définition du terme compensation. Il rappelle que le GTE fait une concession lorsqu'il accepte la compensation des places dans les ouvrages existants.

Il demande également pourquoi les communes ne pourraient pas s'arranger avec un propriétaire d'un parking privé, outre les problèmes de

négociation et de gestion que cela entraîne. Il rappelle que la différenciation des tarifs est quelque chose de commun dans la société actuelle et ne comprendrait pas que le parking ne puisse pas proposer des tarifs différents.

M^{me} Hardyn précise qu'elle s'est limitée à signaler que la mise à disposition de places privées pour un usage public semble être compliquée aux yeux de propriétaires de parking qui sont membres du GTE.

Une députée (Ve) indique que la commission a entendu la commune de Carouge, qui lui a fait part de son opposition à l'obligation de construire un nouveau parking pour compenser quelques dizaines de places supprimées, alors que les ouvrages existants sont sous-utilisés. Elle ajoute que le magistrat a souligné les problèmes de rentabilité que cela entraînerait. Elle demande aux auditionnés s'ils sont conscients de ce problème.

M^{me} Hardyn confirme que la rigidité qu'introduirait le PL 11409 pourrait être problématique. Elle rappelle que le GTE préférerait que le règlement soit modifié plutôt que de modifier la loi.

Cette députée souhaiterait entendre l'opinion des représentants du GTE sur les problèmes des coûts que doivent supporter les communes pour la construction et la maintenance de leurs parkings.

M^{me} Hardyn rappelle que les communes qui souhaitent supprimer des places de stationnement doivent en assumer les conséquences, à savoir créer de nouvelles places en contrepartie, qu'elles soient en surface ou en ouvrage.

La députée (Ve) annonce que les places de stationnement habitants sont suffisantes dans certaines zones. Elle estime que, vu l'augmentation du nombre de foyers qui ne possèdent pas de voiture, l'offre de stationnement sera de plus en plus dirigée vers les pendulaires.

M. Galletti répond qu'il est erroné d'affirmer que la compensation favorise le stationnement pendulaire dans les zones denses. Il annonce que la loi actuelle et le PL 11409 ne concerne pas la question du trafic pendulaire, qui est traitée par d'autres textes législatifs.

La députée (Ve) rappelle que l'IN 144 demande à ce que les réseaux primaire et secondaire soient équipés d'aménagements cyclables. Elle ajoute que la mise en œuvre de cette disposition est compliquée, notamment en raison des contraintes posées par la compensation du stationnement qui serait supprimé. Elle demande aux personnes auditionnées si elles sont favorables au respect de l'IN 144 et si elles sont conscientes des difficultés d'application que pose la compensation du stationnement.

M^{me} Hardyn rappelle que le GTE n'était pas favorable à l'IN 144, même s'il a pris acte de la volonté populaire. M^{me} Hardyn annonce qu'il existe des

possibilités de réaliser la H 1 80 sans péjorer la situation des automobilistes et le stationnement en général. Elle rappelle que les foyers qui renoncent à la voiture sont principalement les jeunes, les personnes âgées et les familles monoparentales, alors les autres familles continuent de posséder une voiture.

Un député (PLR) annonce que les auteurs du PL seraient favorables à une modification du règlement dans le sens évoqué par les représentants du GTE. Il annonce qu'un retrait du PL serait possible lorsque le règlement tel que modifié sera en force. Il insiste sur le fait que le PL ne vise qu'à une juste application de la loi actuelle. Il se demande comment le règlement a pu contourner l'esprit de la loi votée en 2012 par le GC en diminuant l'offre de stationnement par rapport à son niveau de 2011.

M. Galletti indique ne pas vouloir s'immiscer dans les débats du parlement, mais signale avoir entendu des avis divergents sur les débats de la commission des transports : certains prétendent que la possibilité de compenser les places supprimées par des places en ouvrage existantes a été évoquée, d'autres défendent le contraire.

Le président annonce que l'esprit de la loi était très clairement de ne pas compenser par de l'existant. Il déclare qu'il est préférable de changer la loi dans le sens souhaité par une majorité de la commission, plutôt que de demander au CE de modifier le règlement, processus sur lequel le GC n'a aucun pouvoir.

Un député (S) demande s'il ne faudrait pas définir le nombre de places selon les besoins, par exemple en se fondant sur le nombre de véhicules immatriculés, plutôt qu'en fixant le nombre de places au niveau de 2011.

M^{me} Hardyn répond que le GTE souhaite que les automobilistes qui ont besoin de se garer en ville ou à ses alentours trouvent une place facilement, que cela soit en ouvrage ou en surface. Elle rappelle qu'une partie des automobilistes n'a pas les moyens de s'acquitter des taxes de stationnement des parkings en ouvrage.

Le président indique que le nombre de places est bien inférieur au nombre de véhicules et que celui-ci est appelé à augmenter ces prochaines années.

Un député (S) indique que les projections d'augmentation du trafic TIM se basent sur la poursuite du trafic régional et transfrontalier. Il appelle chacun à se responsabiliser quant au soutien à ce type de trafic. Il conçoit qu'il est important que les places supprimées se trouvent proche de l'emplacement des places supprimées.

M^{me} Hardyn signale que le périmètre de compensation, qui va de 500 à 750 m, est déjà très large. Elle souligne que 750 m à pied est une distance conséquente.

Ce député estime qu'il serait plus intéressant de compenser les places supprimées par des places existantes mais proches, plutôt que de compenser en créant des places loin de l'endroit où des places ont été supprimées.

M. Galletti signale qu'aux Eaux-Vives le nombre de macarons est d'environ 1,5 fois plus important que le nombre de places disponibles. Il rappelle que l'on sait qu'entre 30 et 40 % du trafic de quartier sont générés par des automobiles qui cherchent à se garer. Il indique qu'une offre suffisante de stationnement, en particulier à disposition des habitants, est à la fois appréciable et nécessaire.

Un député S, rappelant que les places ont un coût important, demande si les entreprises qui souhaiterait des parkings devraient participer à leur financement et à leur entretien.

M^{me} Hardyn répond qu'il n'y a pas de raison que les entreprises contribuent à la construction d'ouvrages. Elle indique que ce sont les usagers qui doivent payer.

Un député (S) craint que la loi pousse les communes à construire des ouvrages à la rentabilité fort incertaine et se demande qui supportera le coût de ces ouvrages. Il rappelle qu'il serait incongru d'imposer aux collectivités de construire des places inutiles. Dans ce cas, il se demande qui devra financer ces ouvrages.

M^{me} Hardyn indique qu'il y a des solutions. Elle signale que la Fondation des parkings envisage de transformer un étage du parking de Cornavin en centre commercial.

M^{me} Charat précise que la Fondation des parkings n'est que l'actionnaire minoritaire de ce parking dont le Conseil d'administration étudie la possibilité de transformer une partie.

Un député rappelle que la diminution de l'utilisation de la voiture s'accompagne d'une augmentation de la pratique du 2 RM. Il demande aux personnes auditionnées si elles sont favorables à un renforcement de la possibilité de remplacer des places voitures par des places 2RM.

M. Galletti répond que la formulation actuelle est déjà souple et qu'il n'y a pas lieu de la modifier. Il ajoute qu'il est important de créer de nouvelles places 2 RM, notamment aux endroits où la population se gare déjà sans gêner personne.

Un député (MCG) se demande si les prévisions de mobilité prennent en compte l'augmentation de la population du canton. Il rappelle qu'il sera toujours plus facile de supprimer des places que d'en créer. Il demande dans quelle est l'augmentation du nombre des immatriculations. Il annonce son

soutien à l'extension de la zone dense à l'ensemble des communes de plus de 10 000 habitants.

M. Prina indique ne pas savoir précisément quel est l'augmentation du nombre d'immatriculation, mais signale qu'en 2010 le nombre de voitures immatriculées était de 215 000, soit une augmentation de 5 % du nombre de voitures par rapport à 1990. En revanche, le taux de voitures pour 1000 habitants a fortement diminué durant la même période passant de 530 voitures pour 1 000 habitants à 465.

Un député (UDC) convient que la population utilise de moins en moins sa voiture pour les usages urbains, mais rappelle que cela ne signifie pas qu'elle ne possède plus de voiture. Il ajoute qu'une voiture qui ne roule pas doit être stationnée, raison pour laquelle il est important que le nombre de places habitants soit suffisant. Il demande aux représentants du GTE de s'exprimer sur le paradoxe entre le fait que les discours anti-voitures gagnent en importance, alors que les projections nationales de mobilité prédisent une augmentation du nombre de km parcourus par année.

M. Galletti répond que cette interrogation demanderait une réponse très complexe. Il se borne à rappeler que tous les types de déplacement – TC, TIM, etc. – sont appelés à augmenter. Il estime que les habitudes de mobilité dépendent fortement de l'espace dans lequel on se trouve. Il déclare que les voitures ne seront pas moins nombreuses dans vingt ans et qu'il n'est pas venu à l'esprit du législateur fédéral d'interdire aux Suisses de se déplacer en voiture.

Séance du 17 juin 2014

Audition de M. Roger Deneys, président de la Coordination Transports et déplacements (CTD), accompagné de M. Damien Bonfanti, qui représente l'ATE et de M^{me} Andrea von Maltitz qui représente actif-trafiC.

M. Deneys rappelle que la CDT regroupe des associations actives dans les domaines de la mobilité douce et des transports publics, parmi lesquelles l'ATE, PRO VÉLO, la CITRAP, actif-trafiC ou Mobilité piétonne.

M. Deneys déclare en préambule que ces associations estiment que le stationnement devrait être géré avec pragmatisme, notamment en prenant en compte les spécificités de chaque situation.

M^{me} von Maltitz remercie la commission de les recevoir. Elle annonce que le stationnement est fortement lié au degré de motorisation, qui varie dans les cinq principales villes de Suisse entre 347 et 391 voitures pour 1000 habitants. Genève se situe dans cette moyenne avec 385. Dans les

agglomérations, le taux se situe entre 450 et 492. Genève se situe une fois encore dans la moyenne avec 485 voitures pour 1000 habitants dans le canton.

M^{me} von Maltitz déclare que le degré de motorisation diminue en Ville de Genève et se stabilise dans le canton.

Elle ajoute que, en Ville de Genève, le nombre absolu de voitures diminue, alors même que la population croît.

De ce fait, elle annonce que la CTD estime qu'il n'est pas nécessaire d'augmenter l'offre de stationnement, à moins de vouloir construire des places pour les voitures de personnes qui ne résident pas en Ville ou dans le canton.

M^{me} von Maltitz déclare avoir consulté la législation zurichoise, qui est souvent citée en exemple. À Zurich, le principe de compensation n'est en vigueur que dans la *Kernstadt*, et non sur l'ensemble du canton.

Par ailleurs, un grand magasin et une banque se sont plaints des contraintes induites par la compensation. M^{me} von Maltitz indique que les lois ne devraient pas être trop rigides. Elle se prononce pour une meilleure utilisation de l'offre existante, par exemple en permettant de compenser des places supprimées en surface dans les ouvrages existants si leur taux d'occupation le permet. Elle rappelle que construire des places en ouvrage coûte très cher et que le prix d'une place s'élève à 50 000 ou 60 000 F.

M^{me} von Maltitz déclare que la CTD soutient la mobilité douce. En ce sens, la coordination défend la mise en place de sites propres pour les TC et d'aménagements sécurisés pour les vélos et les piétons.

M. Bonfanti présente la position de l'ATE qui estime que ce PL provoquerait une augmentation des flux de véhicules, péjorant encore la situation du trafic dans l'agglomération. M. Bonfanti rappelle que certains parkings sont sous-exploités et que ce PL imposerait la construction de nouvelles places alors qu'il serait sensé de vouloir rentabiliser l'offre existante. Il annonce que l'ATE soutient l'application du Plan directeur du stationnement.

Il rappelle que les personnes qui habitent en zone urbaine sont de moins en moins nombreuses à posséder une voiture. M. Bonfanti rappelle que les TC sont efficaces en ville. Il ajoute que l'ATE estime que le PL contribuera à péjorer la qualité de l'air et accentuera le bruit, alors même que les normes fédérales sont fréquemment dépassées en ville.

Il signale que si certaines communes pourront se permettre de construire des parkings, la plupart auront des difficultés à financer de nouveaux

ouvrages. L'ATE estime que ces investissements risquent d'être en concurrence avec d'autres, en particulier avec des aménagements favorables aux TC ou à la mobilité douce.

L'ATE estime donc que le principe de compensation doit être appliqué avec mesure et souplesse en fonction des besoins et en tenant compte de la réalité du terrain.

M. Bonfanti annonce que l'ATE serait néanmoins favorable à l'extension de la zone d'application du principe de compensation aux quartiers bordant la ville de Genève-

Le président passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Un député (PLR) commence par réprouber le fait que certains se croient dépositaires de la mobilité de l'avenir, comme l'a sous-entendu M. Deneys. Il ne souhaite pas être considéré comme un homme du passé parce qu'il refuse de se déplacer à vélo. Il déclare avoir souvent de la peine à trouver une place de stationnement là où il se rend, que ce soit à Carouge ou en Ville de Genève. Il demande par conséquent comment réconcilier cette réalité avec les calculs de la CDT qui, se fondant sur des statistiques, estime qu'il n'existe pas de déficit d'offre en matière de stationnement. Par ailleurs, il estime que les défenseurs de la mobilité douce se font les porte-drapeaux de la santé et les ennemis des déplacements motorisés. Il demande pourquoi la CTD s'oppose à la complémentarité des modes de transports et ne défend que les TC et la mobilité douce. Finalement, il estime qu'une compensation souple, défendue par les personnes auditionnées, revient à aucune compensation. Il leur demande de s'exprimer à ce sujet. Il rappelle que la compensation ne vise pas à augmenter le nombre de places, mais à stabiliser l'offre.

M^{me} von Maltitz répond que la Fondation des parkings annonce que des places sont disponibles dans la plupart des ouvrages qu'elle gère. Elle annonce par ailleurs que le concept de mobilité douce n'a pas été inventé par la CDT et qu'il est défini par la loi. Il se réfère aux piétons et aux vélos, de même qu'à tous les éventuels modes de transports non-motorisés.

M^{me} von Maltitz répond encore que la complémentarité des modes de transports revient à se déplacer avec le mode le plus approprié à l'espace dans lequel on se déplace: à la campagne, où la desserte TC est faible, le meilleur mode est la voiture ou les 2RM ; en ville, par contre, il est plus approprié de se déplacer à pied et en TC, à moins que l'on soit invalide ou que l'on transporte des objets lourds ou encombrants tels que outils, planches ou meubles.

M^{me} von Maltitz estime qu'une compensation souple revient à se demander, au cas par cas, s'il est nécessaire de construire de nouvelles places ou si l'offre existante suffit à répondre à la demande.

M. Bonfanti estime préférable de parler de compensation raisonnée, plutôt que de compensation souple. Il indique que la réduction du nombre de voitures doit interroger la pertinence du maintien ou de l'augmentation de l'offre de stationnement.

M. Bonfanti annonce que le parking privé doit également être pris en compte dans les réflexions sur le stationnement. Il indique que de nombreuses personnes sous-louent leur place parce qu'elles n'en ont pas besoin. Il termine en rappelant que tant que les pendulaires disposeront d'une place de stationnement sur leur lieu de travail, ils continueront à s'y rendre en voiture, même au centre-ville.

Un député (S) cite la prise de position de la Ville de Genève sur les PL, qui évoque différents cas de figure parmi lequel celui-ci :

« L'application des lois auxquelles doit répondre la Ville doit répondre, par exemple l'OPB ou la loi sur la mobilité douce. L'espace public n'étant pas extensible, des pesées d'intérêts entre les usages à concilier doivent être faites sur les différents axes. La Ville de Genève est légalement contrainte d'aménager des pistes et bandes cyclables sur les réseaux primaires et secondaire. Or, sur ces réseaux, il est souvent nécessaire de conserver les capacités de charge de trafic. La seule possibilité est alors de supprimer du stationnement. Dans ce cas, la loi H 1 05 est contraignante et, en l'absence de possibilités de compensation dans les parkings alentour, cela peut empêcher l'application d'autres lois. » (Lettre annexée).

Ce député, rappelant que tant l'ATE que actif-trafiC ont été à l'origine de l'IN 144, demande aux personnes auditionnées si la rigidification du principe de compensation les inquiète.

M^{me} von Maltitz confirme les propos en déclarant que l'entrée en vigueur du PL compliquerait encore l'application de l'IN 144.

Une députée (Ve) demande si les associations regroupées dans la CTD ont connaissances de projet d'aménagement en faveur de la mobilité douce dont la réalisation est entravée par le principe de compensation du stationnement. En cas de réponse positive, elle se demande si le principe de compensation ne met pas à mal le principe de complémentarité des modes de transport.

M. Bonfanti répond que, à sa connaissance, le TCS s'oppose à toute suppression de places de stationnement en ville. Il estime que cette attitude dogmatique ne tient pas compte des besoins en stationnement. En outre, il

confirme que cela empêche parfois la mise en place d'infrastructures destinées aux piétons ou aux vélos.

M^{me} von Maltitz déclare que l'IN 144 n'est pas véritablement mise en œuvre. Elle ajoute que si huit axes pénétrants avaient été considérés comme prioritaires pour être entièrement équipés d'aménagements cyclables, ces aménagements n'ont pas été réalisés à l'heure actuelle. Elle rappelle que l'espace n'est pas extensible, ce qui nécessite de faire des choix.

Un député (UDC) signale qu'à Genève, chaque personne se déplace en moyenne 26,5 km par jour, parmi lesquels 17,5 sont du transport TIM, 5,6 km du déplacement TC et 2,1 km pour la mobilité douce. Il demande si ces chiffres ne sont pas la preuve de la nécessité de mettre à disposition des places de stationnement pour répondre à un besoin avéré.

M. Bonfanti répond que le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) définit le nombre minimum de places de stationnement qui doivent être construites pour 100 m² de surface brute de plancher. Il précise que, parfois, ces taux minimaux ont pour conséquence que le nombre de places construites dépasse les besoins des habitants. Dans ce cas, ceux-ci sont obligés de mettre leur place en sous-location.

M^{me} von Maltitz répond que les TC connaissent un essor à Genève, ce dont quasiment tout le monde se réjouit. Elle estime que ce développement devrait se poursuivre, ce qui nécessitera une plus grande utilisation de l'espace public. Elle déclare qu'il est toujours nécessaire de questionner la nécessité de toute nouvelle construction de stationnement.

M^{me} von Maltitz signale par ailleurs qu'il est difficile de parcourir plus de 26 km à l'intérieur du canton, raison pour laquelle elle estime que la statistique évoquée par M. LUSSI s'explique certainement par la prise en compte de personnes résidant à l'extérieur du canton. Elle juge qu'il faut œuvrer pour que les salariés ne se rendent plus en voiture à leur travail au centre-ville, même si elle estime que tout le monde a le droit de posséder une voiture et de la garer à proximité de son domicile.

Un député (PLR) signale en préambule que, sauf erreur, le GTE et le TCS défendent un taux de compensation de 0,8 et non de 1. Il met par ailleurs en doute la connaissance géographique du canton de M^{me} von Maltitz et rappelle que si le trajet les Grottes-Bourg-de-Four ne fait pas 20 km, celui entre Soral et le centre s'en approche. Il termine en indiquant qu'il aurait été possible d'aménager les huit axes pénétrants retenus avec des aménagements cyclables en ayant supprimé une motrice dans le futur dépôt En Chardon. Il estime que des choix ont été faits, qui empêchent la réalisation d'autres projets.

M^{me} von Maltitz confirme que l'aller-retour entre Soral et le centre-ville approche les 20 km. Elle rétorque cependant que la statistique citée était une moyenne, ce qui signifie qu'elle inclut également les personnes qui se déplacent entre les Grottes et le Bourg-de-Four, raison pour laquelle certaines personnes se déplacent au-delà des limites cantonales.

M^{me} von Maltitz se prononce à son tour pour une utilisation judicieuse des deniers publics, ce qui explique que l'on devrait questionner la pertinence d'un parking avant de le construire.

Une députée (Ve) se montre surprise de la position de l'ATE. Elle se demande pourquoi l'association serait favorable à l'extension du principe de compensation à certaines communes suburbaines, alors même que son application pose déjà problème en Ville de Genève et que l'ATE avait déposé un recours contre la modification législative instituant le principe.

Elle ajoute à ce propos que l'arrivée du tram devrait participer à l'évolution des habitudes de mobilité, raison pour laquelle il n'est pas toujours approprié de se fonder sur une offre de référence fixe. Par ailleurs, Elle demande aux personnes auditionnées si elles savent si les places de stationnement sont nombreuses à Genève par comparaison avec les autres grandes villes de Suisse. Elle leur demande également si elles connaissent le taux d'occupation des places de stationnement en surface.

M. Bonfanti répond que l'ATE n'est pas dogmatique et prône la mise en place de politiques permettant de trouver des solutions aux problèmes avérés sur le terrain. De ce fait, l'ATE est prête à défendre l'augmentation de l'offre de stationnement à un endroit donné si le besoin existe. Par ailleurs, M. Bonfanti répond ne pas disposer des chiffres précis de l'occupation des places en surface. Néanmoins, il indique que, dans la commune de Lancy, l'introduction de la zone bleue macaron a radicalement changé la situation : alors que la commune était un véritable P+R géant, il est désormais tout à fait possible de stationner la journée, grâce à la suppression du stationnement pendulaire.

La députée (Ve) rétorque qu'il est problématique loi statue sur un problème qui devrait être réglé différemment selon les cas, car cela a pour conséquence d'appliquer le même cadre à toutes les situations. Elle demande aux les personnes auditionnées si elles seraient favorables au fait de définir la gestion de la compensation dans un règlement et non dans la loi comme le souhaite le PL, ce que ces dernières confirment.

M^{me} von Maltitz précise que le problème est qu'on ne connaît pas précisément l'offre de stationnement à Genève. Elle ajoute que la Fondation des parkings indique que le taux d'occupation de certains de ses ouvrages est

très faible. Elle exprime le souhait de connaître également le taux d'occupation des parkings privés.

M. Prina s'inscrit en faux contre l'allégation selon laquelle on ne connaît pas l'offre de stationnement à Genève, qu'il s'agisse des places publiques ou privées. Il invite par ailleurs les personnes auditionnées à ne pas se fonder uniquement sur les informations fournies par la Fondation des parkings et à s'adresser à la DGT, qui répondra volontiers à leurs questions.

M. Prina ajoute que le document « Les transports genevois en chiffres » contient de nombreuses statistiques relatives au stationnement et aux pratiques de mobilité.

M^{me} von Maltitz rétorque que les chiffres disponibles pour Berne sont bien plus précis que ceux dont on dispose pour Genève. Elle se réjouit de l'invitation de la DGT.

Le président raccompagne les personnes et ouvre le débat.

Une députée (Ve) demande si la DGT dispose du quota de places de stationnement par habitant dans les grandes villes de Suisse – avec ou sans leurs environs – afin de mettre en perspective les chiffres de la ville et du canton de Genève.

M. Prina répond que ces chiffres se trouvent dans le Plan directeur du stationnement.

Un député (UDC) précise à l'attention de ceux qui estiment que les besoins en stationnement diminuent qu'un récent communiqué de l'Office fédérale de la statistique affirme que le nombre de voitures est en hausse dans toute la Suisse, y compris à Genève.

M. Prina confirme que le nombre de voitures continue d'augmenter à Genève et précise que la DGT n'a jamais prétendu le contraire. Il confirme également que le ratio de voitures par 1000 habitants est en baisse.

Le président signale que la prise de position de la Ville de Genève est exposée par écrit dans la lettre transmise aux commissaires (la lettre est jointe à ce rapport.)

Séance du 24 juin 2014

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL.

L'entrée en matière du PL 11409 est acceptée

9 voix pour (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

6 voix contre (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Pas d'abstention.

Le président ouvre le deuxième débat.

Le président présente les amendements qu'il avait envoyés à la commission. Il rappelle que le PL original est très simple et se limite à l'ajout de la phrase « Toute compensation par des places existantes est exclue. ».

Il indique que les travaux de la commission ont montré que la gestion de la mobilité et de l'aménagement requerrait de la souplesse, que le PL pourrait mettre à mal. Ses trois amendements – qui sont la reprise d'éléments du règlement d'exécution, avec quelques modifications – ont pour but de réaffirmer l'application du principe de compensation, tout en garantissant aux autorités la marge de manœuvre nécessaire.

Le président rappelle que le PL 11409 visait à faire appliquer la loi actuelle, que le règlement d'exécution avait, selon les signataires, dénaturé. Il indique que l'application du principe de compensation ne peut pas être immédiate, car il n'est pas possible de construire un ouvrage à chaque suppression de places. En ce sens, il faut soit accorder une tolérance dans le temps, soit permettre de compenser dans de l'existant. Le président estime qu'introduire une tolérance dans le temps revient à remplacer les places supprimées par des promesses, raison pour laquelle il défend l'option d'assouplir le principe en permettant de compenser les places supprimées par des places existantes, comme le prévoit actuellement le règlement d'exécution. Il précise qu'il propose de durcir ces conditions.

Premier amendement du président :

Art. 7B, al. 1, let. b) « *lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public existant ou à créer.* »

Le président indique que cet ajout technique lui a été suggéré par la DGT et ne vise qu'à clarifier la loi.

Un député (PLR) demande des précisions sur l'ajout de cette formule, qu'il juge a priori superflu.

M^{me} Charat répond que les discussions de commission ont mis au jour que la formule « le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public » prêtait à confusion, car elle pouvait sous-entendre à la fois que les ouvrages existants étaient pris en compte ou, au contraire, exclus.

M. Prina annonce que cette formule permet de contextualiser la nouvelle teneur de l'alinéa 2.

Le président indique ne pas tenir fermement à cet amendement.

Un député (S) juge la formule importante, notamment pour les cas où les ouvrages n'existent pas et doivent être construits, comme dans le projet des Clés-de-Rive.

Un député (PLR) rappelle que le PL 11409 tire son origine du refus de la pratique de compensation actuelle dans les parkings existants. Il rappelle que le principe de compensation demande à l'origine que des ouvrages soient construits lors de la suppression de places.

Le président retire sa proposition d'amendement.

La proposition est reprise par une députée Ve.

Un député (MCG) abonde dans le sens du député PLR. Il s'oppose à la compensation de places supprimées par des places qui existent déjà. Il ajoute que la volonté de faire quelque chose ne revient pas à la concrétisation du projet. Il évoque la suppression de places au rond-point de Rive, dont la compensation avait été dans un premier temps prévue dans le parking des Clés-de-Rive, avant d'être concrétisée à Saint-Antoine. Il estime que l'ajout de cette formule crée plus de confusion plus qu'il ne clarifie la loi.

Un député (S) estime important que la loi précise que la compensation puisse être effectuée dans des ouvrages à créer ou existants. Il annonce que la compensation de places uniquement dans de nouveaux parkings aura pour conséquence que l'offre de stationnement dépassera les besoins, ce à quoi il s'oppose, contrairement à la majorité de la commission. Il indique à son tour que l'offre de stationnement a une influence sur les habitudes de mobilité et que le maintien d'une offre pléthorique a pour conséquence de laisser croire à tout le monde qu'il est possible de se rendre au centre avec son véhicule. Il annonce que la construction de parkings au centre-ville a pour conséquence d'y attirer les voitures.

Un député (UDC) rappelle que le PL a pour but de conserver l'offre de stationnement actuelle et non de l'augmenter comme certains le prétendent et demande aux commissaires de le reconnaître. Il annonce que la population ne

sait plus où parquer son véhicule. Il rappelle par ailleurs que le nombre de voitures immatriculées à Genève continuent d'augmenter, ce qui prouve qu'il est erroné de croire que la population renonce à se déplacer en voiture.

Le président souligne que les PL ne visent qu'à s'assurer du maintien de l'offre de stationnement. Il ajoute que les amendements proposés permettent même une légère diminution.

L'amendement repris par une commissaire (Ve) est mis au vote :

Art. 7B, al. 1, let. b) « *lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public existant ou à créer.* »

Il est refusé par

9 voix contre (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

5 voix pour (1 EAG, 3 S, 1 V)

1 abstention (PDC)

Deuxième (lettre a)) et troisième amendement (lettre b)) du président :

Art. 7B, al. 2

« *Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut veiller à ce que :*

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.

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

(L'actuel alinéa 2 devient l'alinéa 3 ; l'actuel alinéa 3 est supprimé)

Le président indique que ces éléments sont repris de l'actuel règlement d'exécution, avec les modifications suivantes : alors que le règlement permet de compenser chaque année 1 % de l'offre de référence dans les ouvrages existants, il est proposé de ramener ce seuil à 0,5 % ; le taux d'occupation maximal reste à 80 %, sauf que l'on ne considère plus l'occupation moyenne, mais l'occupation de pointe. Le président précise qu'il faut que le taux

d'occupation d'un ouvrage atteigne 80 % au moins 20 jours par an pour exclure le parking de la compensation. Il estime que définir le seuil permettant de compenser des places en se fondant sur une moyenne du taux d'occupation ne garantit pas que des places soient toujours disponibles, à plus forte raison aux heures où la fréquentation est la plus haute.

Un député (PLR) demande quel est le sens de la formule « il faut veiller à ».

M^{me} Charat répond que la formule est contraignante et a la même valeur que « il faut s'assurer que ».

Ce député propose de remplacer « il faut veiller à » par « il faut s'assurer que », afin qu'il n'y ait pas de doute sur la force contraignante des dispositions qui suivent.

Le sous-amendement est accepté

Pour 9 voix (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre 2 (S)

Abstentions 3 (1 EAG, 1 Ve, 1 PDC).

Débat sur la disposition de la lettre a)

Avant d'ouvrir le débat, le président signale que la deuxième phrase est la reprise de l'alinéa 3 de la loi actuelle. La troisième phrase est quant à elle une simple précision.

Un député (S) propose de reprendre la possibilité de compenser 1 % de l'offre de référence dans de l'existant, comme dans le règlement actuel, plutôt que de ramener cette limite à 0,5 % comme le propose l'amendement. Il rappelle que la souplesse est au cœur des débats de la commission. Il ajoute que la définition du seuil à 1 %, comme dans le règlement actuel, s'explique certainement pour de bonnes raisons.

Le sous-amendement est refusé

Contre 9 voix (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Pour 6 voix (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Aucune abstention.

Deuxième amendement du président :

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.

Cet amendement est accepté

Pour 9 voix (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre 6 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Aucune abstention.

Débat sur la disposition de la lettre b)

Une députée (Ve) propose le sous-amendement suivant : *remplacer la limite de 20 jours par 115 jours*, chiffre qui permettrait de ne pas considérer les samedis et dimanches dans le calcul de la limite qui interdit la compensation dans les ouvrages existants. Elle invite par ailleurs ses collègues à faire preuve du sérieux qu'exigent les travaux de commission, même si elle se réjouit que l'ambiance soit détendue. Elle rappelle l'impact qu'auront les modifications législatives en débat.

Le président, en tant qu'auteur de l'amendement, signale que la tolérance de 20 jours vise à ne pas prendre en compte les jours où le parking est particulièrement fréquenté pour une raison spéciale.

Un député (S) demande quels seraient les parkings où la compensation serait possible avec la limite définie par l'amendement.

M^{me} Charat rappelle que la DGT avait transmis une note à la commission sur le taux d'occupation des parkings en 2013.

Elle distribue 4 cartes qui illustrent quels parkings n'atteignent jamais un taux d'occupation de 80 %, lesquels n'atteignent pas ce taux plus de 20 jours dans l'année, lesquels n'atteignent jamais 100 % et, enfin, quels parkings n'atteignent pas le taux de 100 % plus de 20 jours par an.

M^{me} Charat précise que les cartes présentent également l'aire autour du parking dans laquelle on pourrait supprimer des places pour les compenser dans l'ouvrage.

Un député (S) remercie vivement le département pour l'analyse présentée à la commission. Il demande aux représentants de la DGT si l'augmentation du nombre de jours par année permettrait d'inclure de nouveaux ouvrages dans la compensation des places supprimées par des places existantes.

Le président signale que le nombre de 20 a été suggéré par la DGT, à laquelle il avait demandé de définir un seuil pour assouplir la règle du dépassement d'un taux d'occupation de 80 % une seule fois par année.

M. Prina répond que l'augmentation jusqu'à 67 jours n'inclurait pas de nouveaux ouvrages.

Néanmoins, le passage à 100 ou 115 jours ferait basculer trois autres ouvrages dans le périmètre possible de la compensation.

Une députée (Ve) propose de remplacer le taux d'occupation maximal de 80 %, par le taux de 100 %.

Un député S, entendant le discours de la DGT, propose un sous-amendement avec 100 jours par année. Il rappelle que cette augmentation du seuil permettrait d'inclure quelques parkings supplémentaires, ce qui serait bienvenu afin de garantir aux autorités la marge de manœuvre nécessaire à la gestion de l'aménagement.

La députée (Ve) retire son premier sous-amendement (passage à 115 jours).

Le sous-amendement socialiste avec 100 jours par année est mis au vote.

Il est refusé

Contre 7 voix (3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Pour 5 (1 EAG, 3 S, 1 V)

Abstentions 3 (1 PDC, 1 PLR, 1 UDC).

Le troisième amendement du président :

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

(L'actuel alinéa 2 devient l'alinéa 3 ; l'actuel alinéa 3 est supprimé)

L'amendement est accepté

Pour 9 voix (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre 6 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Aucune abstention

Amendements proposé par un député (UDC) :

Art. 6A, al. 2 et 3 (nouveaux ; l'actuel alinéa 2 devient l'alinéa 4)

« 2 Les personnes physiques ou morales résidant dans un rayon jusqu'à 200m de places de stationnement supprimées ont qualité pour recourir contre la décision de suppression.

3 En l'absence de décision formelle, le délai de recours commence à courir le lendemain de la suppression effective. »

Cet amendement vise à garantir aux habitants et aux entreprises la qualité pour recourir contre des suppressions de places de stationnement aux alentours de leur domicile ou de leur siège. Il rappelle que la qualité pour recourir a été refusée à des riverains par le Tribunal administratif de première instance (TAPI) lors d'un jugement rendu en 2013.

Un député (S) déclare que la gestion du stationnement doit répondre à l'intérêt général et qu'il n'est pas possible de prendre en compte l'avis des individus. Il estime que la proposition d'amendement reviendrait à bloquer tout projet.

Un autre député (S) abonde dans ce sens. Il rappelle que la poursuite de l'intérêt général ne revient pas à autoriser tout le monde à s'opposer à un projet.

Un député (MCG) estime à son tour qu'il est exagéré de permettre à tout riverain de s'opposer à une suppression de places. Il annonce qu'il appartient aux collectivités publiques de défendre l'intérêt de la population.

Le député (UDC), auteur de l'amendement, appelle ceux qui refusent son amendement au motif d'une explosion probable du nombre des recours à ne pas s'opposer systématiquement aux projets d'aménagement ou de construction. Il rappelle que son amendement entend contrer la suppression officieuse de places par certaines communes, par exemple la Ville de Genève.

Il signale que l'effacement de places ne nécessite pas une information dans la FAO.

M. Prina rappelle que tout acte administratif est une décision et que toute décision doit être prise par l'autorité compétente, en l'occurrence la DGT. En ce sens, la Ville de Genève n'a pas le droit de modifier un plan de marquage ou un schéma de circulation sans en demander la permission à la DGT.

En outre, toute décision peut faire l'objet d'un recours. M. Prina annonce que la législation actuelle garantit déjà le droit de recours et estime que l'amendement introduirait un doublon.

Ce député (UDC) demande formellement à ce que la DGT se renseigne sur la suppression de huit places au Clos-Belmont, à laquelle la Ville aurait procédé sans en demander l'autorisation au canton.

Le président rappelle que le TAPI a refusé à des habitants la qualité pour recourir contre la suppression de places de stationnement. Il annonce ne pas être spécialement en faveur de cet amendement, notamment car la distance entre le domicile et les places supprimées est selon lui trop importante.

Le premier amendement (alinéa 2) est refusé

Contre 9 voix (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR, 2 MCG)
Pour 2 (UDC)
Abstentions 4 (3 PLR, 1 MCG).

Le second amendement (alinéa 3) est refusé

Contre 11 voix (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 1 MCG)
Pour 2 (1 UDC, 1 MCG)
Abstentions 2 (1 UDC, 1 MCG).

Le président ouvre le troisième débat.

Un député (S) propose le même amendement qu'il n'avait déposé lors du deuxième débat :

Lettre B de l'amendement du président :

Remplacement de la limite de 20 jours par une limite de 100 jours.

L'amendement est refusé

Contre 9 voix (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Pour 5 voix (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Abstention 1 (PDC).

Le président met aux voix le PL.**Les commissaires acceptent le PL 11409 tel qu'amendé**

Pour : **9** (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : **6** (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Aucune abstention : ---

A la suite des explications et détails donnés dans ce rapport, la majorité des commissaires vous proposent, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi

Projet de loi (11409)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) *(Pour une véritable compensation des places de stationnement supprimées)*

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 (nouveau, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3) et al. 3 ancien (abrogé)

² 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. 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;
- b) le taux d'occupation maximal de 80 % n'est pas dépassé plus de 20 jours par année.

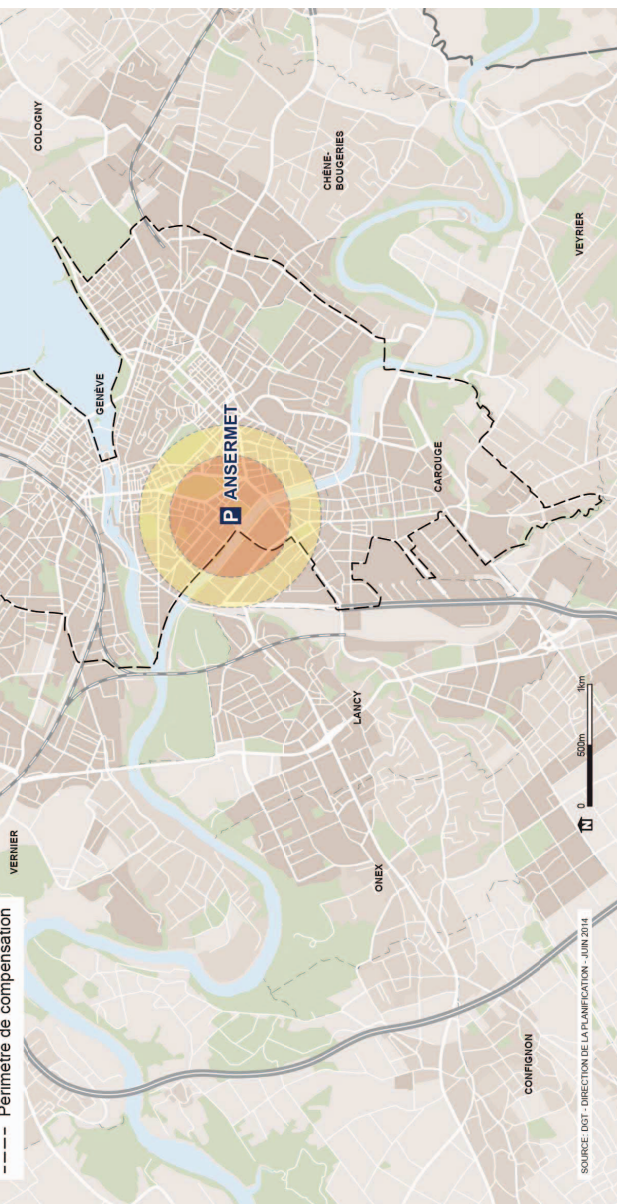
Art. 2 Entrée en vigueur

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

CARTE PARKINGS OCCUPATION À 80%



LÉGENDE

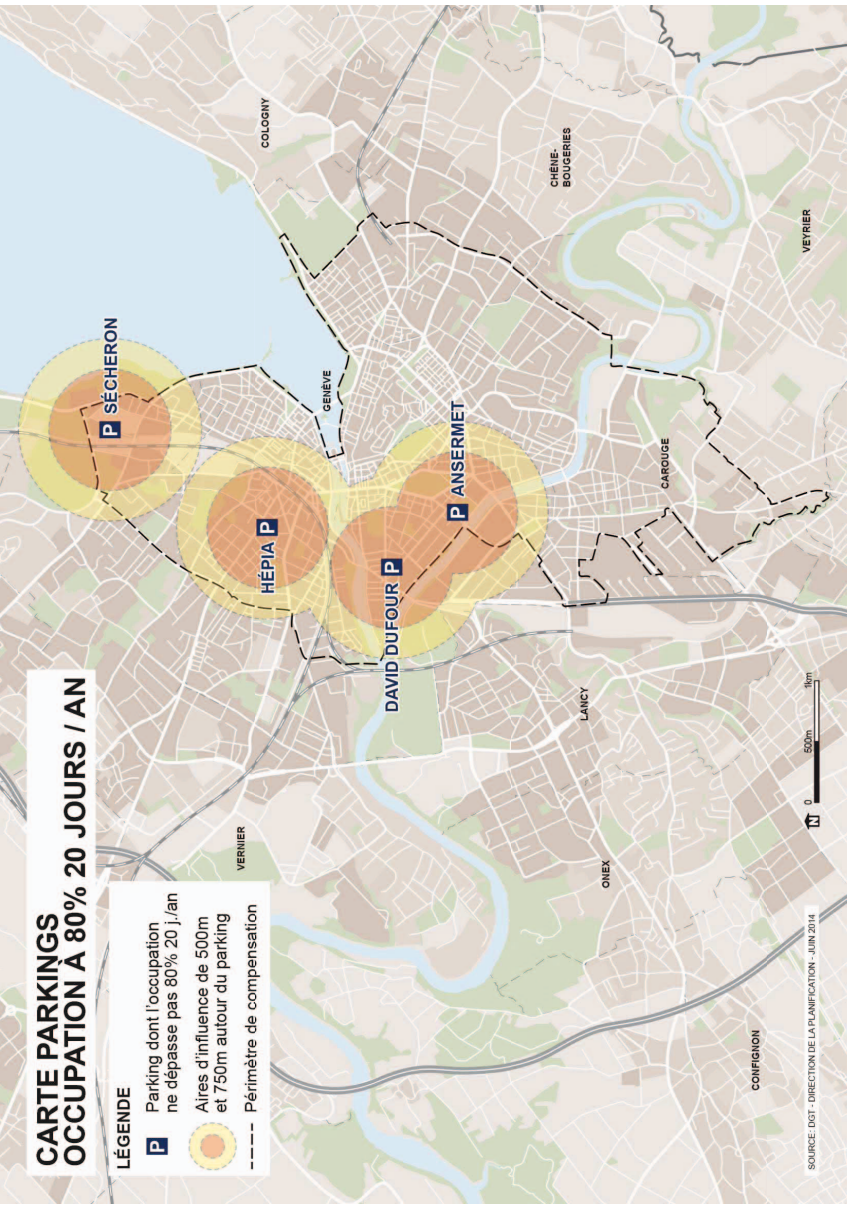
- P** Parking dont l'occupation ne dépasse jamais 80%
-  Aires d'influence de 500m et 750m autour du parking
- Périmètre de compensation



CARTE PARKINGS OCCUPATION A 80% 20 JOURS / AN

LÉGENDE



- P** Parking dont l'occupation ne dépasse pas 80% 20 j./an
-  Aires d'influence de 500m et 750m autour du parking
-  Périmètre de compensation

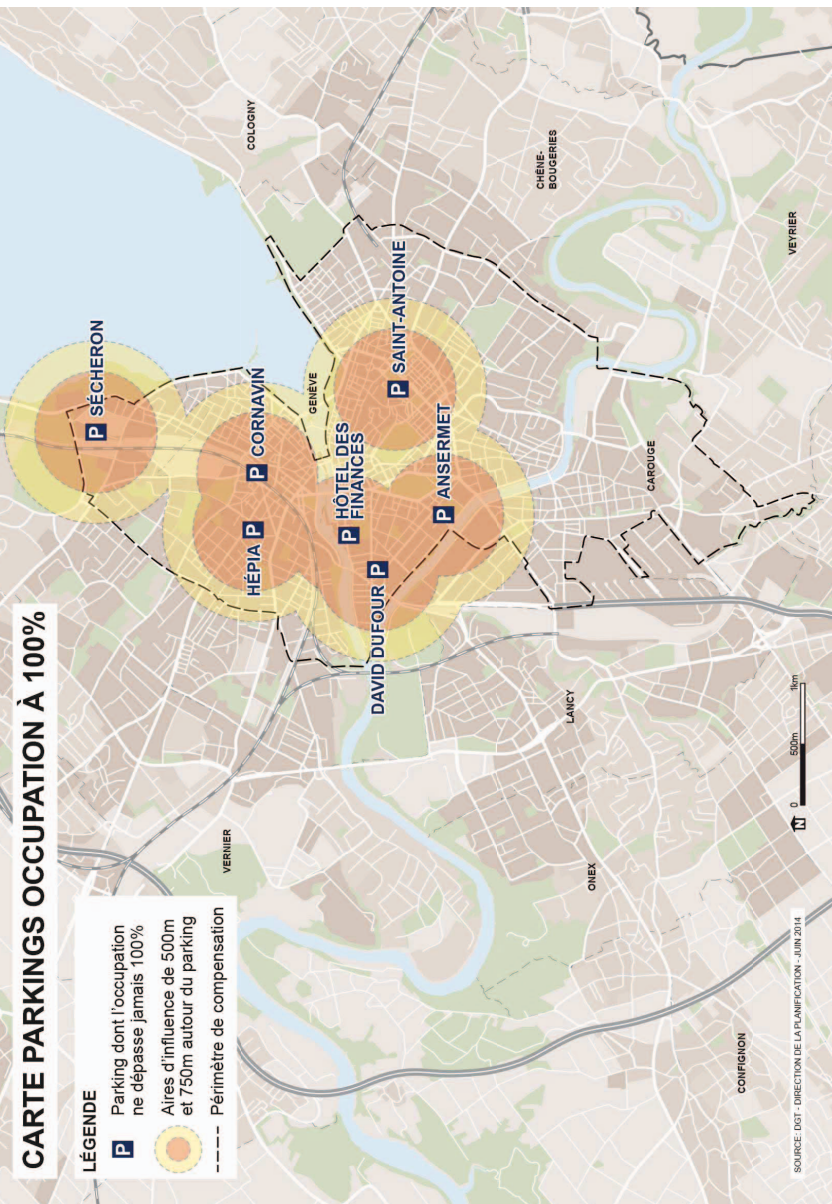


SOURCE: DDT - DIRECTION DE LA PLANIFICATION - JUIN 2014

CARTE PARKINGS OCCUPATION À 100%

LÉGENDE

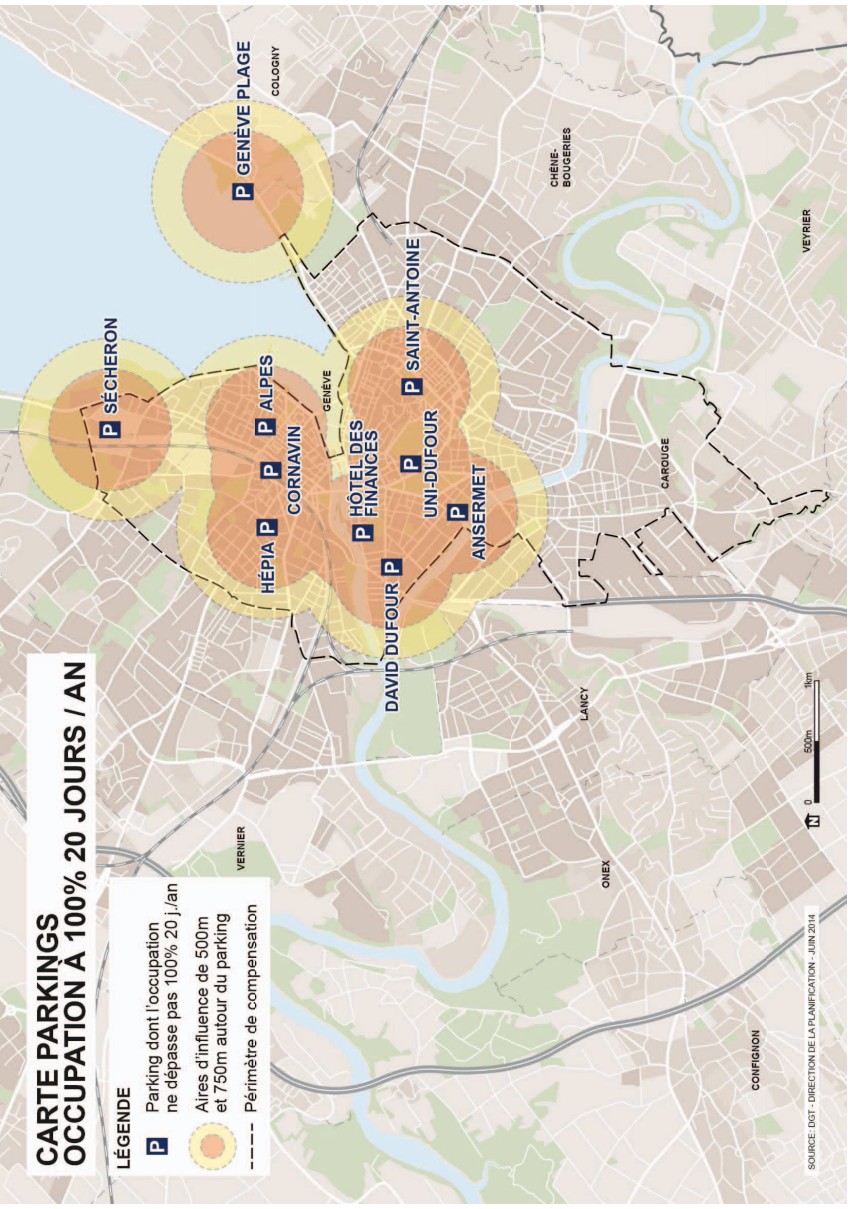
- P** Parking dont l'occupation ne dépasse jamais 100%
-  Aires d'influence de 500m et 750m autour du parking
-  Périmètre de compensation



CARTE PARKINGS OCCUPATION A 100% 20 JOURS / AN

LÉGENDE

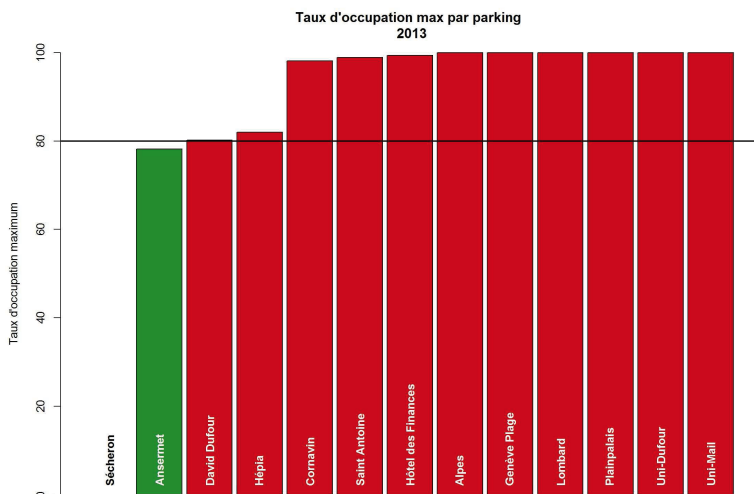
- P** Parking dont l'occupation ne dépasse pas 100% 20 j./an
- Aires d'influence de 500m et 750m autour du parking
- Périmètre de compensation



SOURCE: DDT - DIRECTION DE LA PLANIFICATION - JUIN 2014

Direction de la Planification

Analyse globale de l'occupation de 12 parkings situés en centre-ville



Le passage d'une analyse portant sur des moyennes journalières à une nouvelle approche consistant à examiner la fréquentation maximum pour chaque jour de l'année 2013 dans 12 parkings du centre-ville (graphique ci-dessus) a pour conséquence que seul le parking Ansermet (en vert) entrerait dans le dispositif de la compensation.

Le parking David Dufour qui atteint juste les 80% ne pourra pas être utilisé dans la compensation.

Les autres parkings atteignent au moins 1 jour par an plus de 80% de taux d'occupation.

Le parking Sécheron n'est pas intégré dans l'analyse, puisqu'au cours de l'année 2013 il était utilisé par l'Organisation Mondiale du Commerce.

Capacité	% occupation <u>moyen</u>	% disponible (jusqu'à 80%)	Nombre de places disponibles	% occupation maximum dans l'année	% disponible minimum dans l'année	Nombre de places disponibles minimum dans l'année	Nombre de jours par an où le % occupation maximum dépasse 80% au moins une fois dans la journée	
							Pas de donnée en 2013	Pas de donnée en 2013
Sécheron	433		433			433		
Alpes	296	16.32	48	100	0	0	67	3
Genève Plage	894	9.27	83	100	0	0	118	5
Lombard	726	3.03	22	100	0	0	216	81
Plainpalais	758	8.54	65	100	0	0	163	32
Uni-Dufour	186	18.64	35	100	0	0	95	19
Uni-Mail	169	2.2	4	100	0	0	174	119
Ansermet	573	27.43	157	78.18	1.82	10	0	0
David Dufour	410	27.58	113	80.24	0	0	1	0
Hépia	183	25.94	47	81.97	0	0	1	0
Cornavin	806	12.69	102	98.14	0	0	155	0
Saint Antoine	446	73.87	27	98.88	0	0	175	0
Hôtel des Finances	327	14.76	48	99.39	0	0	88	0

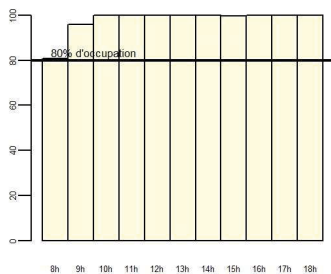
En prenant en compte le pourcentage d'occupation **maximum de 80%** au lieu du pourcentage d'occupation moyen, aucun parking ne présente des places disponibles, sauf Ansermet et Sécheron.

Par contre si l'on prend un taux d'occupation **maximum de 100%** s'ajoute à Ansermet et Sécheron les parkings suivants : David Dufour, Hépia, Cornavin, Saint-Antoine, Hôtel des Finances.

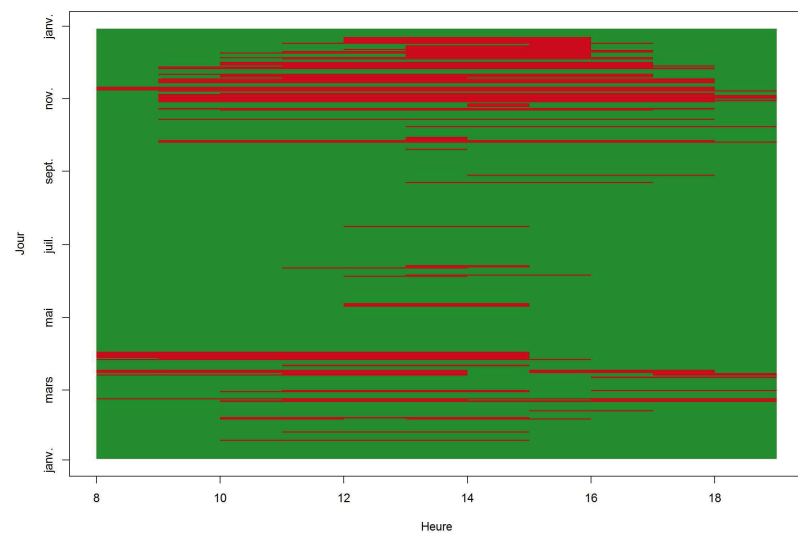
Analyse par parking

Alpes

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Alpes - 2013



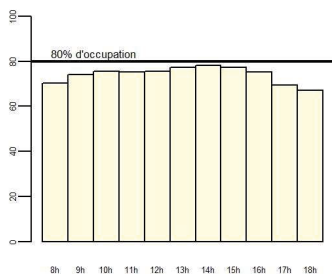
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Alpes - 2013



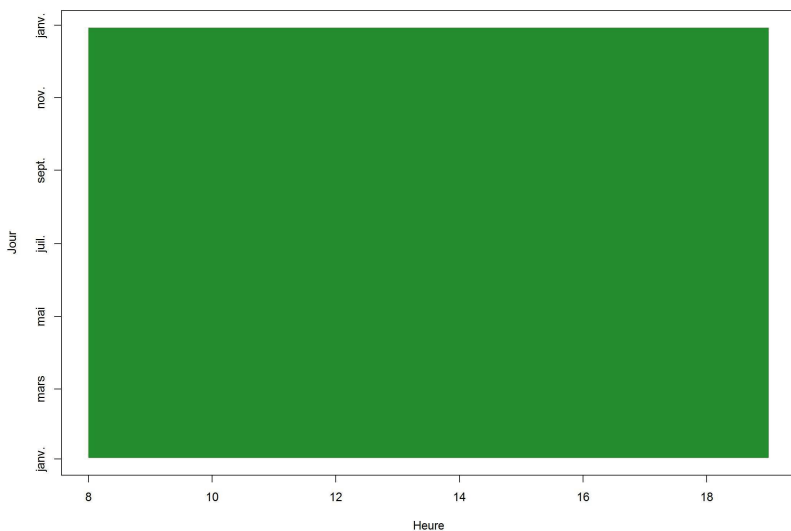
Le graphique montre que ce parking est essentiellement rempli sur la fin d'année, à partir de septembre.

Ansermet

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Ansermet - 2013



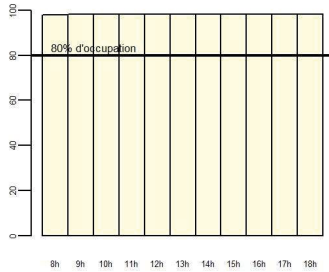
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Ansermet - 2013



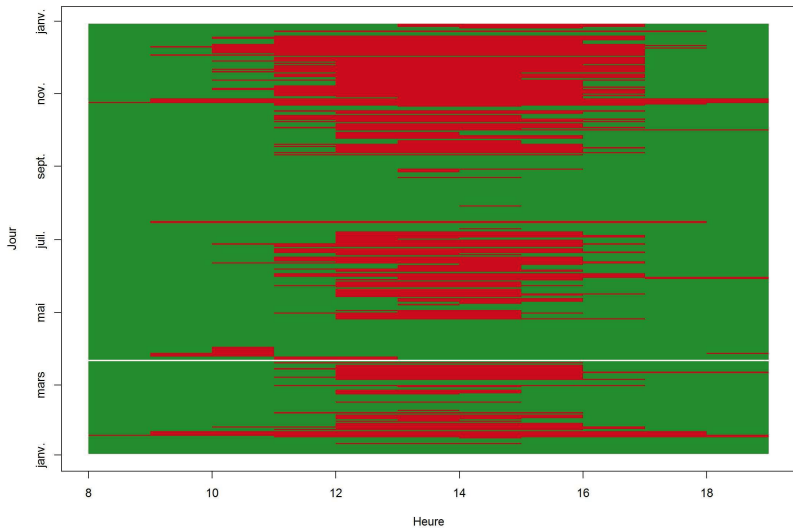
Ansermet ne dépasse jamais les 80% d'occupation.

Cornavin

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Cornavin - 2013



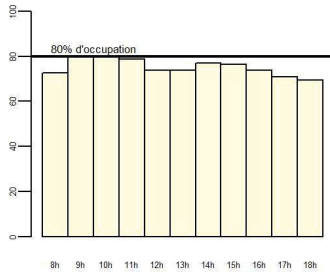
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Cornavin - 2013



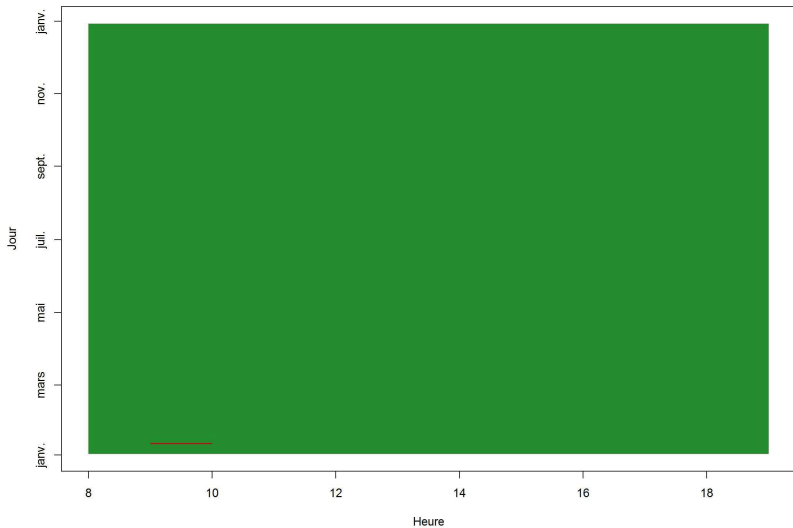
Parking essentiellement utilisé entre 12h et 16h, avec une "pause" en avril et en août.

David Dufour

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
David Dufour - 2013



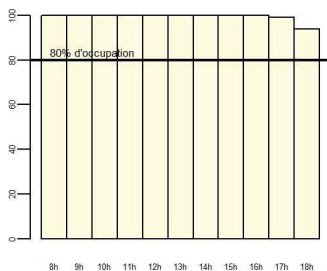
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
David Dufour - 2013



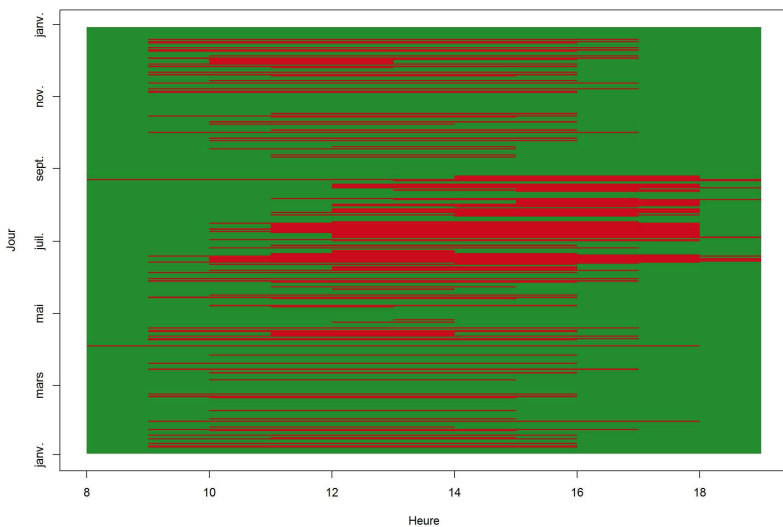
Parking qui n'atteint 80% qu'un jour par an et sur une heure.

Genève Plage

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Genève Plage - 2013



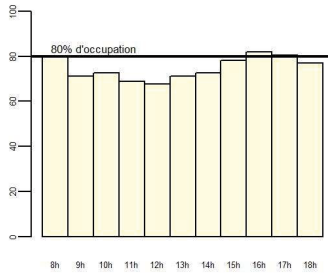
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Genève Plage - 2013



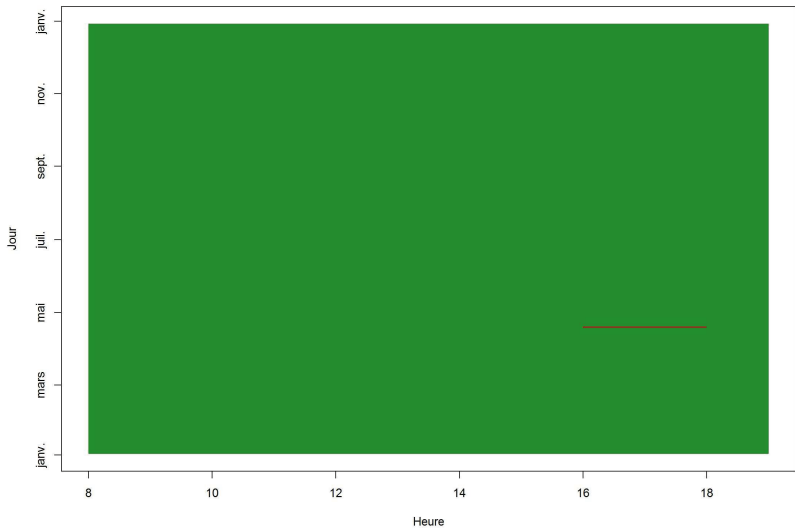
Parking particulièrement plus fréquenté durant les mois d'été (juin, juillet août).

Hépia

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Hépia - 2013



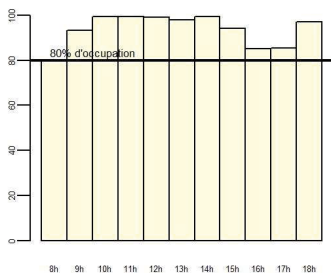
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Hépia - 2013



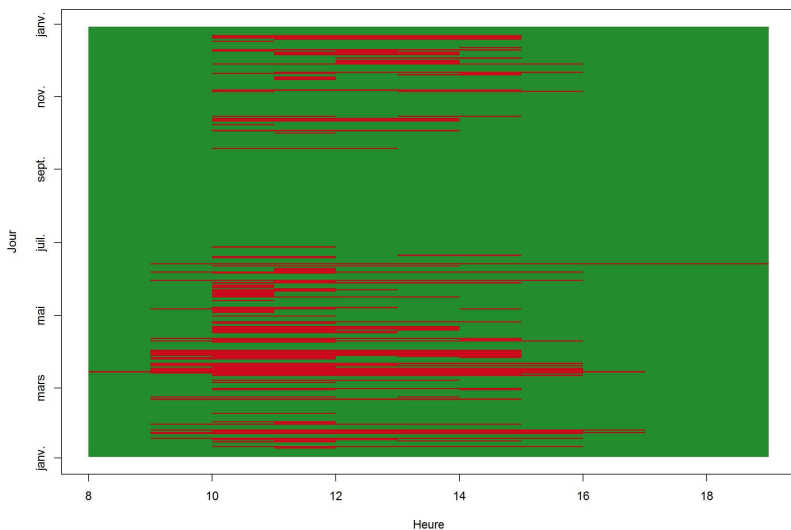
Ne dépasse les 80% que 1 jour par an et 2 heures par an.

Hôtel des Finances

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Hôtel des Finances - 2013



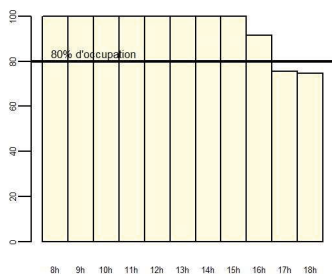
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Hôtel des Finances - 2013



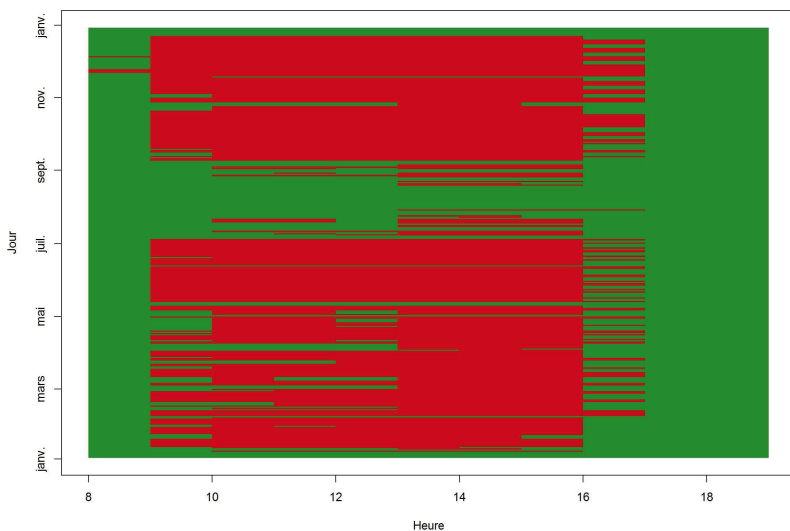
Parking utilisé de manière plus importante en mars. Ne dépasse jamais les 80% en juillet-août.

Lombard

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Lombard - 2013



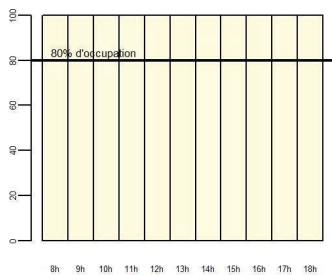
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Lombard - 2013



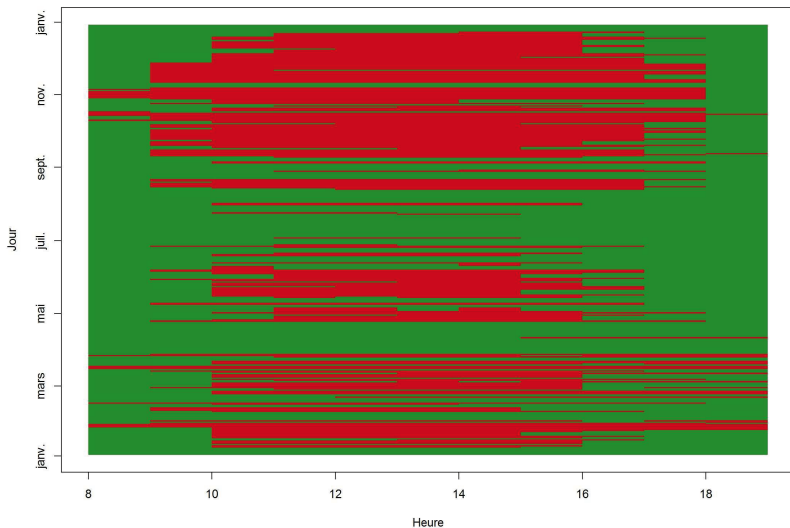
Parking fortement utilisé entre 9h et 18h avec une pause en juillet-août.

Plainpalais

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Plainpalais - 2013

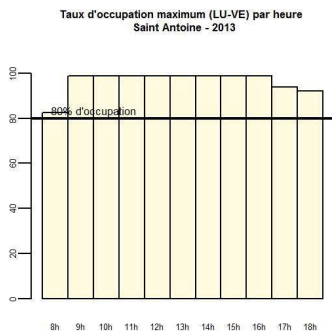


Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Plainpalais - 2013

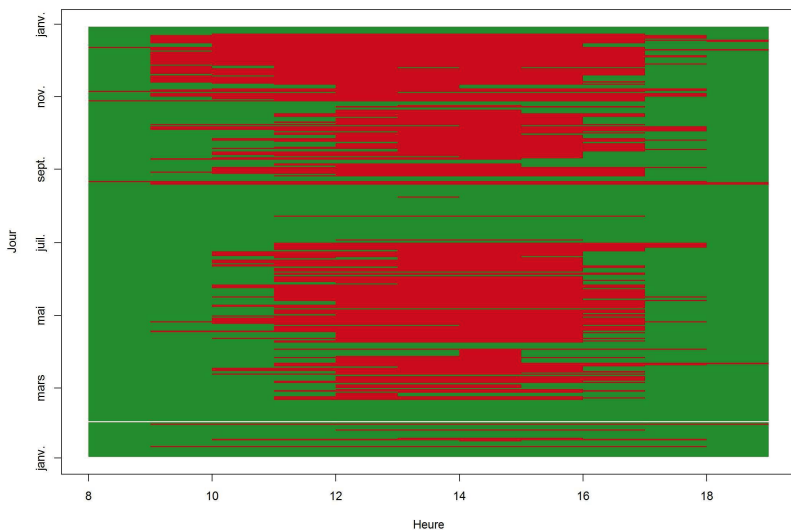


Parking plus fortement utilisé en fin d'année, à partir de septembre.

Saint Antoine



Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Saint Antoine - 2013

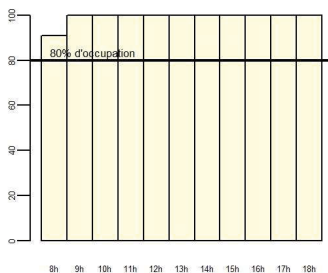


Parking fortement utilisé entre février et décembre avec une pause entre juillet et août. Entre février et juillet, les taux dépassant les 80% se concentrent entre 11h et 17h.

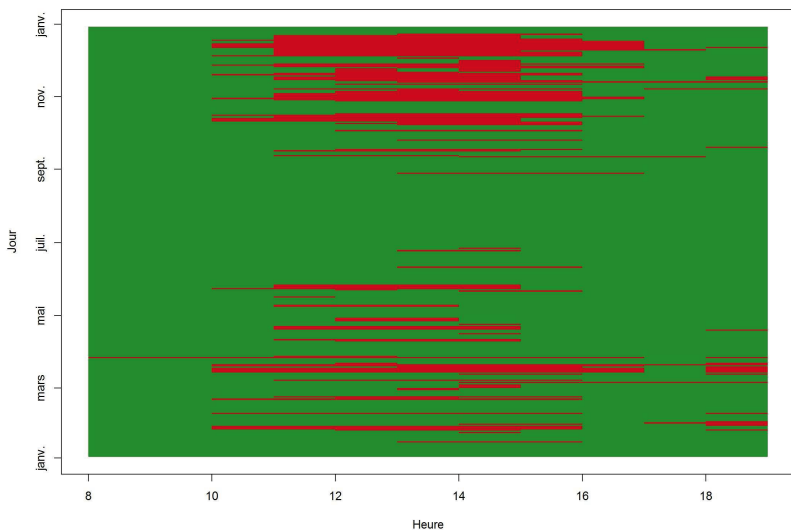
(La ligne blanche est une journée sans données).

Uni Dufour

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Uni-Dufour - 2013



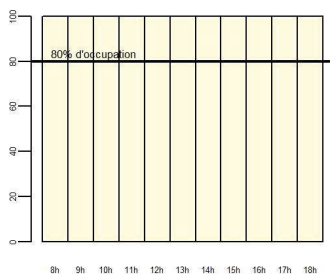
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Uni-Dufour - 2013



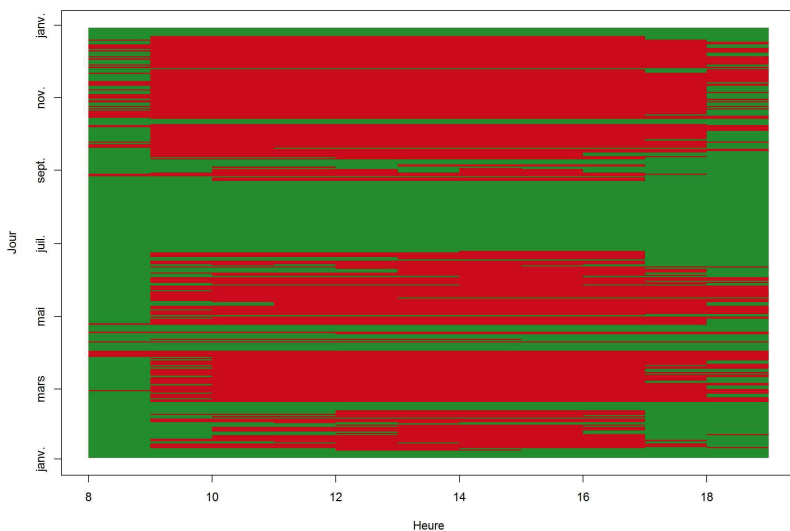
Parking utilisé plutôt par des pendulaires, avec un creux significatif pendant l'été.

Uni Mail

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Uni-Mail - 2013



Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Uni-Mail - 2013



Les 80% sont dépassés durant les périodes universitaires.

Date de dépôt : 29 octobre 2014

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

Blocage et immobilisme, c'est la recette que vous suivrez en adoptant ce projet de loi.

Le stationnement est la clé de voûte de toute politique de mobilité. Comme le met en lumière le Plan directeur du stationnement voté par le Grand Conseil en mars 2012, il est un « levier d'action publique » puisque, comme « toutes les enquêtes le montrent, l'assurance de trouver une place de stationnement à destination incite très fortement à utiliser l'automobile. Dès lors, la gestion de l'offre de stationnement est l'un des principaux moyens disponibles pour réguler les flux automobiles, notamment pendulaires, aux heures de pointe et inciter à un transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités douces. »¹

La politique de stationnement a donc un impact direct sur le choix du mode de déplacement du pendulaire, du consommateur ou de l'habitant. Elle a de plus des conséquences non négligeables sur la qualité de vie dans les quartiers. Pour dédier l'espace public à la convivialité, favoriser les espaces de rencontre et la proximité, il est nécessaire d'y limiter les véhicules motorisés. Or, non seulement les places de stationnement les attirent, mais elles prennent en otage une surface non négligeable. A cet égard, il est cocasse de calculer le nombre de terrains de football nécessaires à entreposer les quelque 300 000 véhicules que compte le canton de Genève : pas moins de 280. Il n'est donc pas étonnant qu'on leur consacre à peu près 70% de l'espace public urbain. Quel gâchis !

Dès 1996, le Conseil d'Etat a cherché à réduire l'offre de stationnement longue durée, tout en développant les transports publics et les parkings relais (P+R), afin d'inciter les pendulaires à opter pour des modes de transport durables, comme les transports publics, le vélo ou la marche à pied.

¹ *Plan directeur du stationnement*, chapitre 2, p. 8.

Les pratiques ont d'ailleurs changé de manière significative, suivant l'évolution de la mobilité genevoise. Aujourd'hui, 27% des ménages genevois ne possèdent pas de voiture et ce nombre grimpe à 41% en ville de Genève. Les déplacements étaient réalisés à 39% en voiture en 2013, enregistrant une baisse de 12% en un peu plus de dix ans, tandis que les transports collectifs et la mobilité douce comptabilisaient toujours plus d'usagers.

Une nouvelle rigidification

Le projet de loi PLR doit être considéré dans ce contexte. Non contente d'avoir introduit dans la loi (10816) le principe de compensation des places de stationnement, la majorité s'est attelée à le rendre plus rigide encore, pour être sûre que rien ne change à Genève.

Le règlement d'application de cette loi, élaboré au Conseil des déplacements où siègent des représentants de toutes les tendances, prévoit qu'il est possible de compenser 1% de l'offre de référence dans des parkings sous-utilisés, dont le taux d'occupation moyen est inférieur à 80%, les jours de semaine, entre 8h et 18h.

La majorité souhaite ici que le nombre de places qu'il est possible de compenser dans des parkings existants n'excède pas 0,5% de l'offre de référence par année et que, pour considérer une place de stationnement disponible, le taux d'occupation maximal de 80% n'est pas dépassé plus de 20 jours par an, ce qui revient à figer davantage encore l'aménagement de nos rues.

Saturation ou lubie ?

Pourtant, la demande ne suit pas et l'on s'accroche à des places de stationnement qui sont peu occupées.

En effet, si l'on observe les photos de l'espace public disponibles sur SITG, on constate que 20 à 30% des places sont disponibles, en plein centre-ville (quartiers des Charmilles, de la Servette, de Florissant ou des Eaux-Vives). Par ailleurs, le taux de vacance va s'augmentant légèrement entre 2009 et 2012.

Cette observation rejoint la pratique communale rapportée par le conseiller administratif de la Ville de Carouge, Nicolas Walder, qui a précisé que « *les parkings de la commune sont actuellement sous-utilisés : le taux d'occupation des quelque 300 places horodateur est inférieur à 50% et les ouvrages sont si peu remplis que la commune a décidé de réattribuer 160 places aux habitants (vente d'abonnements aux habitants)* » et que « *la*

Fondation des parkings estime que la commune [de Carouge] pourrait encore attribuer 200 places situées dans les ouvrages aux habitants sans préteriter la disponibilité du stationnement pour les visiteurs. »

Enfin, la direction générale des transports a calculé le taux d'occupation moyen de douze parkings du centre-ville. Résultat : il varie entre 61 et 77%, ce qui représente un grand potentiel inexploité. On notera également les parkings d'Ansermet, de David-Dufour, de l'HEPIA, de Cornavin ou de Saint-Antoine ne sont jamais pleins, pas une seconde d'un seul jour de l'année.

Gouffre financier et encouragement du trafic pendulaire

Le coût induit par la loi 10816 et la compensation qu'elle préconise est pharaonique. Il faut en effet compter entre 50 000 et 80 000 F pour la construction d'une place de stationnement. Les collectivités ne sont donc pas en mesure d'assumer de telles dépenses, qui ne sont pas rentables puisque, comme on l'a vu, l'occupation de ces ouvrages est faible.

Par conséquent, il y a fort à craindre que ces places soient louées à des pendulaires pour les amortir, encourageant ainsi le trafic de transit à destination du centre et les nuisances qui l'accompagnent quotidiennement et dont souffrent les habitants.

Empêcher d'exploiter pleinement le potentiel des places de stationnement inoccupées reviendrait à pousser les communes à réaliser des dépenses exorbitantes, en ignorant les besoins prioritaires de la population. Et cela car une majorité ne parvient pas à reconnaître que les habitudes de mobilité évoluent et que la qualité de vie en est améliorée.

Loi sur la mobilité douce et ordonnances sur la protection de l'air et contre le bruit sacrifiées sur l'autel du tout-à-l'automobile

Les blocages engendrés par la loi 10816 et accentués par le présent projet de loi ont pour conséquence d'empêcher les collectivités de procéder aux réaménagements de certaines rues, car il leur est impossible de compenser le stationnement dans le périmètre restreint prévu par la loi. Ces réaménagements, comme l'a expliqué le conseiller administratif de la Ville de Genève, Rémy Pagani, dans un courrier adressé à la commission, sont notamment entrepris pour mettre en œuvre la loi H 1 80 sur la mobilité douce ou les ordonnances sur la protection de l'air et contre le bruit.

Ce sont donc les habitants qui font les frais de l'obstination de la majorité puisque les nuisances ne sont pas réduites.

C'est également le choix populaire d'aménager les chaussées en faveur des mobilités douces qui est ignoré, alors que ces infrastructures permettraient un afflux vers le vélo et la marche à pied dans les déplacements quotidiens. Un nouveau blocage au développement des mobilités douces, qui représentent pourtant une alternative peu gourmande en espace public et respectueuse de l'environnement.

Aménager pour l'avenir

En conclusion, la minorité de la commission vous recommande vivement de rejeter ce projet de loi qui vient rajouter une couche supplémentaire aux blocages et aux frais induits par la loi 10816. Ce faisant, elle vous invite à vous rallier aux avis exprimés par les communes qui connaissent la réalité du terrain, en particulier les Villes de Genève, Carouge et Lancy dont les représentants ont été auditionnés en commission. Elle vous invite également à vous rallier à une vision réaliste et pragmatique de l'aménagement urbain, qui a d'ailleurs convaincu le groupe PDC de ne pas suivre les dérives jusqu'au-boutiste des auteurs de ce projet de loi.

Permettre aux communes de faire évoluer leur territoire est indispensable pour améliorer la vie quotidienne de la population. Ce projet de loi représente une obstruction pure et simple à tout projet d'aménagement urbain.

Date de dépôt : 2 septembre 2014

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Romain de Sainte Marie

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les auteurs du projet de loi ont le sentiment de s'être fait tromper en matière de compensation de places de stationnement supprimées. C'est pourquoi, forts de cette amertume, ils ont décidé de déposer un projet de loi figeant les places de stationnement et l'ensemble de l'aménagement du canton de Genève.

L'art. 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) prévoit aujourd'hui la compensation de places de stationnement supprimées, seulement dans les zones denses du canton et dans un rayon allant de 500 mètre à 750 mètres. Le département des transports a pu fournir différents éléments sur la situation actuelle et l'application de cette loi contestée par les auteurs du projet de loi. Aujourd'hui, seul 1 % de l'offre de référence peut être compensé chaque année dans les parkings existant, à la condition que le taux d'occupation moyen de ces parkings soit inférieur à 80 % les jours de semaine entre 8h et 18h. En ce sens, cette possibilité est limitée et elle s'éteindra d'elle-même, ce dispositif entraînant forcément l'augmentation du taux de remplissage des parkings actuels.

Les suppressions de places sont aujourd'hui limitées en nombre. La compensation de l'existant permet de compenser des places à peu de frais et rapidement, sans devoir attendre ni financer la construction d'un nouveau parking. De plus, aucun parking en ouvrage ne dépasse le taux de d'occupation moyen de 80% (voir annexe 1), ce qui permet une compensation efficace et peu coûteuse. Tous les futurs parkings de la Fondation des parkings prévoient des places pour de la compensation, comme par exemple les parkings CEVA. Enfin, le département a rappelé que le coût d'une place peut atteindre 60 000 à 70 000 F, il est dès lors légitime de se demander si l'Etat a les moyens de construire des ouvrages qui nécessitent des investissements importants.

Ce projet de loi représente une réelle menace pour les communes. En introduisant cette stricte obligation de compenser toute suppression de place de stationnement par la création d'une nouvelle, les communes se retrouvent paralysées en matière d'aménagement. Pour de multiples raisons, qui nous ont été détaillées par plusieurs conseillers administratifs en Commission des transports, ce projet de loi nuit à la qualité de vie des habitant-e-s et à leur sécurité. Voici la synthèse des retours des villes de Carouge, Genève et Lancy.

M. Nicolas Walder, conseiller administratif de Carouge, a illustré les probables conséquences de l'acceptation du PL 11409 au moyen de deux exemples de projets d'aménagement où quelques places seraient supprimées. Premièrement, la création d'une voie supplémentaire sur l'avenue de la Praille en direction de la route des Jeunes, qui requiert de supprimer dix places et qui permettrait d'améliorer la sortie de véhicules en provenance d'entreprises comme Pictet, UBS ou Migros (projet qui a été accepté grâce à une compensation dans les parkings en ouvrage de la commune).

Deuxièmement, la suppression de cinq à dix places de parking dans le vieux Carouge afin de permettre le passage des nouveaux véhicules de pompier de la commune, qui sont d'un gabarit plus grand que les anciens camions. M. Walder a signalé que, pour le second projet, la commune a renvoyé les services de l'Etat dos à dos pour savoir si la sécurité primait la compensation du stationnement ou si c'était l'inverse. Ces deux projets ne pourraient pas être réalisés si l'on exigeait de la commune de compenser les places supprimées par des nouvelles places ou, du moins, pas avant plusieurs années et la création d'un nouveau parking en ouvrage. Toutefois, la commune serait prête à compenser ces places plus tard.

M. Walder a indiqué à la commission que les parkings de la commune sont actuellement sous-utilisés : le taux d'occupation des quelque 300 places horodateur est inférieur à 50 % et les ouvrages sont si peu remplis que la commune a décidé de réattribuer 160 places aux habitants (vente d'abonnements aux habitants). De plus, la Fondation des parkings estime que la commune pourrait encore attribuer 200 places situées dans les ouvrages aux habitants sans prêter la disponibilité du stationnement pour les visiteurs.

Dans ce contexte, il serait incongru d'exiger de la Ville de Carouge de construire un nouvel ouvrage, alors même que les parkings existants sont sous-utilisés. L'investissement consenti pour un parking doit être rentable, raison pour laquelle un propriétaire a besoin que ses places soient occupées. De ce fait, un exploitant dont l'ouvrage resterait inexorablement vide sera, si

ce n'est forcé, du moins encouragé à louer ses places à des pendulaires afin d'assurer la rentabilité de son investissement.

Rappelant que le trafic pendulaire est combattu au plan cantonal, raison pour laquelle les places de stationnement des nouveaux bâtiments commerciaux sont drastiquement limitées, le conseiller administratif de Carouge a indiqué que la construction de nouveaux parkings en ouvrage représenterait un contournement des dispositions cantonales et reviendrait à faire construire par Carouge les places des entreprises qui s'installent sur la commune. Par ailleurs, le stationnement des habitants ne pose aucun problème à Carouge, contrairement à ce que certains disent.

La Ville de Genève porte la même réflexion sur le PL 11409. Selon le Conseil administratif représenté par M. Rémi Pagani, un tel principe ne permettrait plus de réaliser les différents types d'aménagements (voir annexe 2) nécessaires au bon développement de la ville et surtout à la sécurisation des habitants. L'espace en ville est limité et il n'est que très rarement possible d'ajouter des places en voirie. Il n'est pas envisageable de créer des parkings pour compenser localement quelques places.

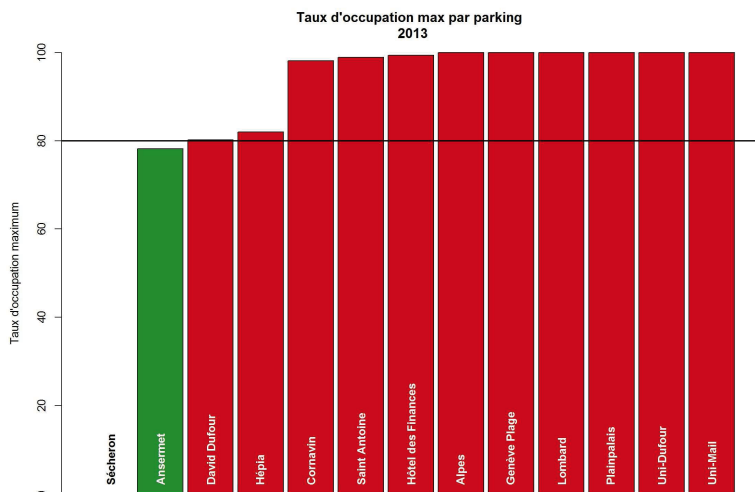
Quant aux projets d'aménagement d'envergure concernant une rue ou une place, leur réalisation serait subordonnée à la création de nouveaux parkings, ce qui rend simplement impossible toute perspective de réalisation à court ou moyen terme. Cela serait dommage alors qu'il existe en ville des dizaines de milliers de places de stationnement privées et publiques dont une part importante a été confirmée comme non utilisée, de l'avis même des propriétaires qui ne savent plus comment rentabiliser leurs parkings.

Pour conclure, il n'est pas négligeable de remarquer que ce projet de loi aurait pour conséquences d'inciter à l'utilisation de la voiture dans les zones denses concernées. En effet, ce n'est pas en construisant toujours plus de places de stationnement que l'on incite la population à utiliser d'autres moyens de transport non polluants, tels que les transports publics ou le vélo. Ce projet de loi reflète encore la mentalité du « tout voiture » portée par le PLR.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la Commission des transports vous invite à rejeter le projet de loi 11409.

Direction de la Planification

Analyse globale de l'occupation de 12 parkings situés en centre-ville



Le passage d'une analyse portant sur des moyennes journalières à une nouvelle approche consistant à examiner la fréquentation maximum pour chaque jour de l'année 2013 dans 12 parkings du centre-ville (graphique ci-dessus) a pour conséquence que seul le parking Ansermet (en vert) entrerait dans le dispositif de la compensation.

Le parking David Dufour qui atteint juste les 80% ne pourra pas être utilisé dans la compensation.

Les autres parkings atteignent au moins 1 jour par an plus de 80% de taux d'occupation.

Le parking Sécheron n'est pas intégré dans l'analyse, puisqu'au cours de l'année 2013 il était utilisé par l'Organisation Mondiale du Commerce.

Capacité	% occupation <u>moyen</u>	% disponible (jusqu'à 80%)	Nombre de places disponibles	% occupation maximum dans l'année	% disponible minimum dans l'année	Nombre de places disponibles minimum dans l'année	Nombre de jours par an où le % occupation maximum dépasse 80% au moins une fois dans la journée	
							Pas de donnée en 2013	Pas de donnée en 2013
Sécheron	433		433			433		
Alpes	296	16.32	48	100	0	0	67	3
Genève Plage	894	9.27	83	100	0	0	118	5
Lombard	726	3.03	22	100	0	0	216	81
Plainpalais	758	8.54	65	100	0	0	163	32
Uni-Dufour	186	18.64	35	100	0	0	95	19
Uni-Mail	169	2.2	4	100	0	0	174	119
Ansermet	573	27.43	157	78.18	1.82	10	0	0
David Dufour	410	27.58	113	80.24	0	0	1	0
Hépia	183	25.94	47	81.97	0	0	1	0
Cornavin	806	12.69	102	98.14	0	0	155	0
Saint Antoine	446	6.13	27	98.88	0	0	175	0
Hôtel des Finances	327	14.76	48	99.39	0	0	88	0

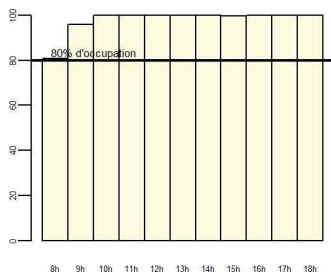
En prenant en compte le pourcentage d'occupation **maximum de 80%** au lieu du pourcentage d'occupation moyen, aucun parking ne présente des places disponibles, sauf Ansermet et Sécheron.

Par contre si l'on prend un taux d'occupation **maximum de 100%** s'ajoute à Ansermet et Sécheron les parkings suivants : David Dufour, Hépia, Cornavin, Saint-Antoine, Hôtel des Finances.

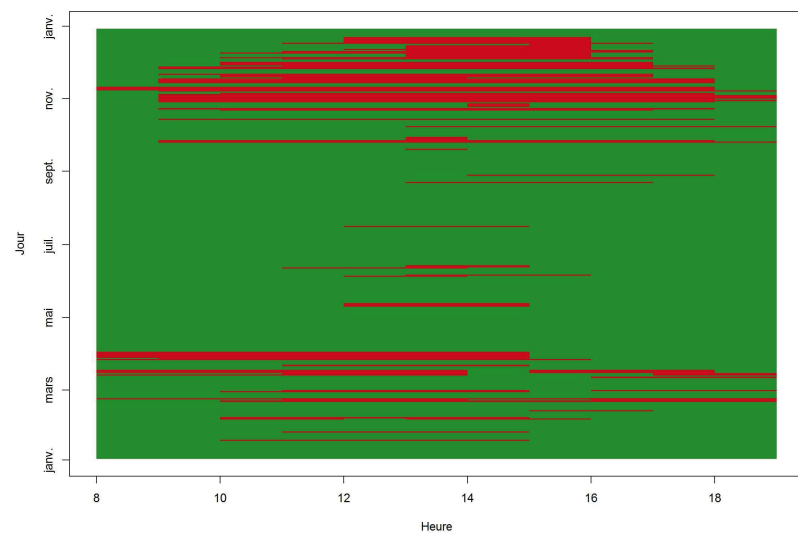
Analyse par parking

Alpes

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Alpes - 2013



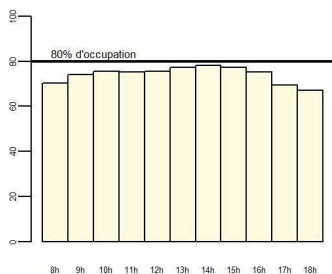
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Alpes - 2013



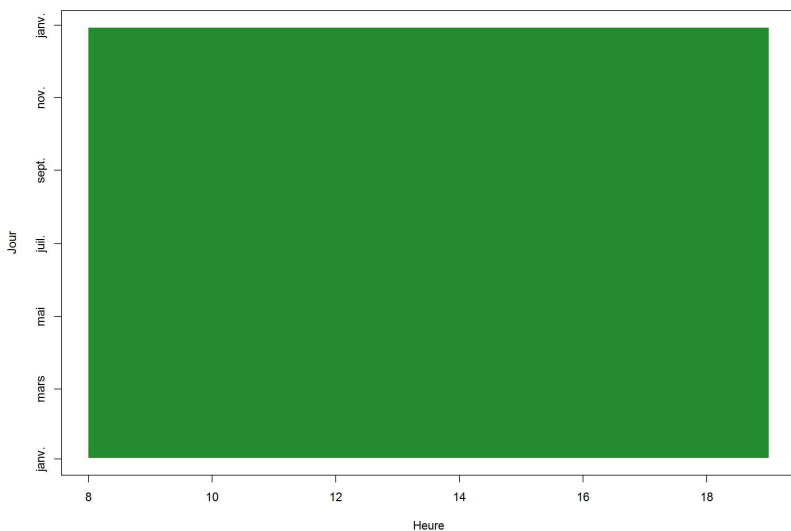
Le graphique montre que ce parking est essentiellement rempli sur la fin d'année, à partir de septembre.

Ansermet

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Ansermet - 2013



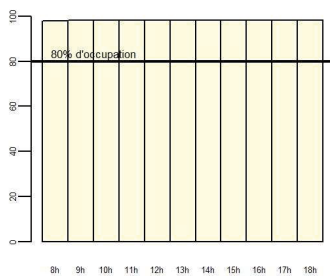
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Ansermet - 2013



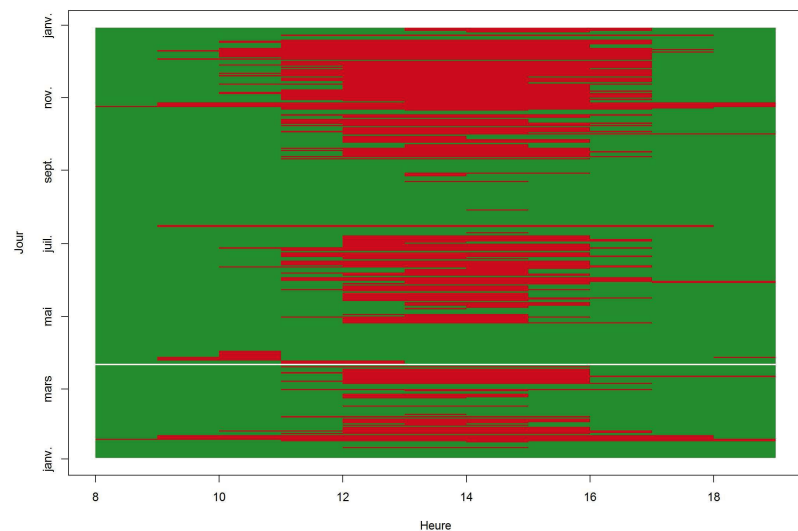
Ansermet ne dépasse jamais les 80% d'occupation.

Cornavin

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Cornavin - 2013



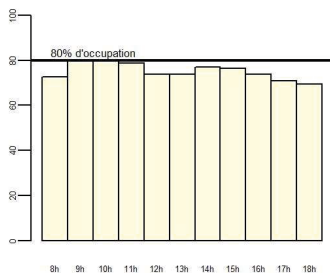
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Cornavin - 2013



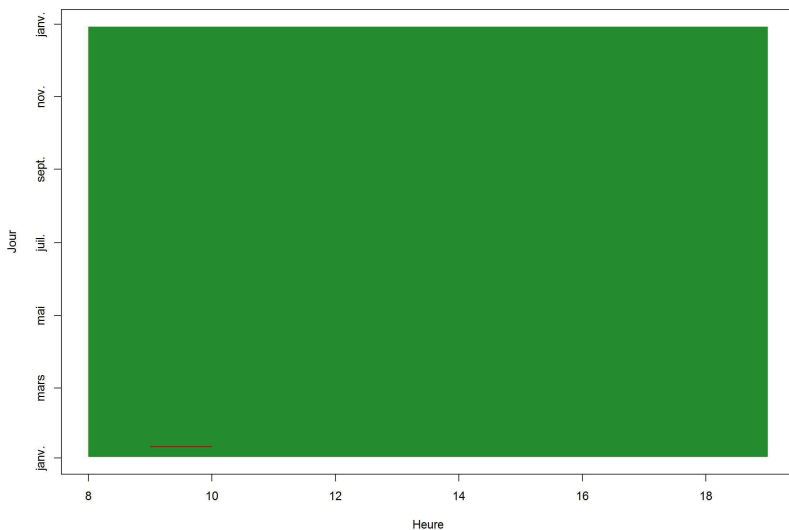
Parking essentiellement utilisé entre 12h et 16h, avec une "pause" en avril et en août.

David Dufour

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
David Dufour - 2013



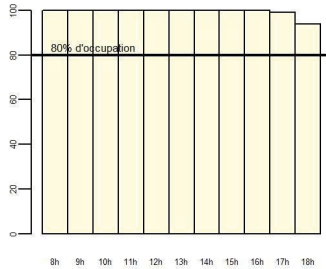
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
David Dufour - 2013



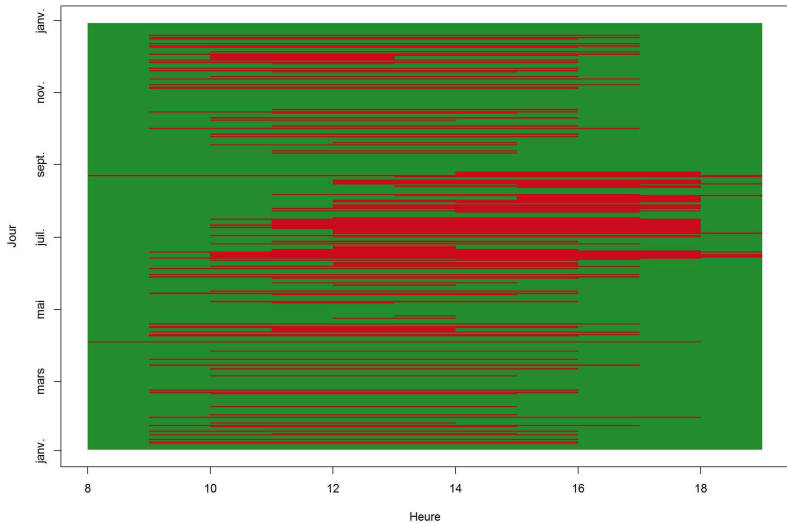
Parking qui n'atteint 80% qu'un jour par an et sur une heure.

Genève Plage

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Genève Plage - 2013



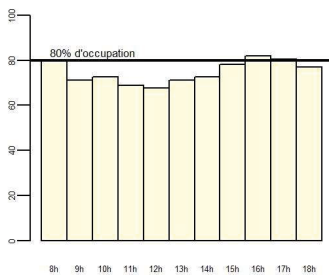
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Genève Plage - 2013



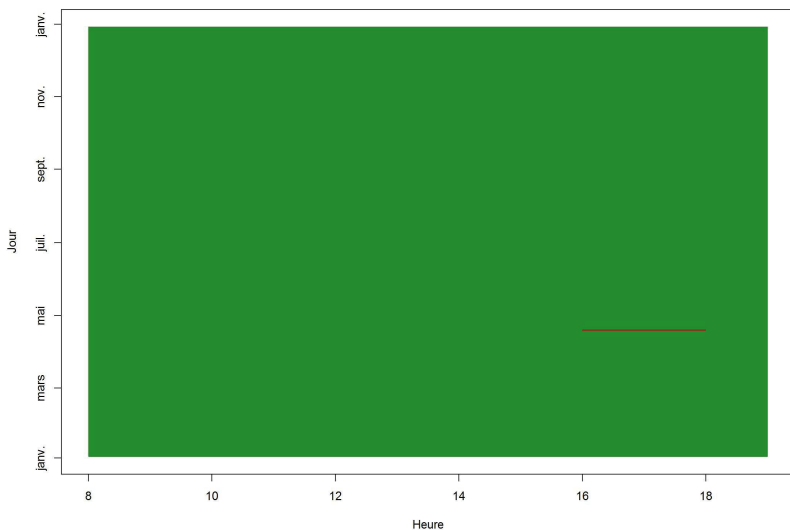
Parking particulièrement plus fréquenté durant les mois d'été (juin, juillet août).

Hépia

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Hépia - 2013



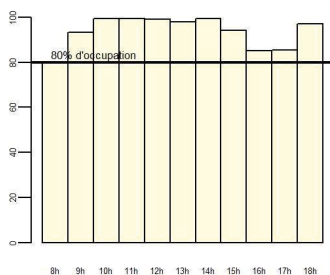
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Hépia - 2013



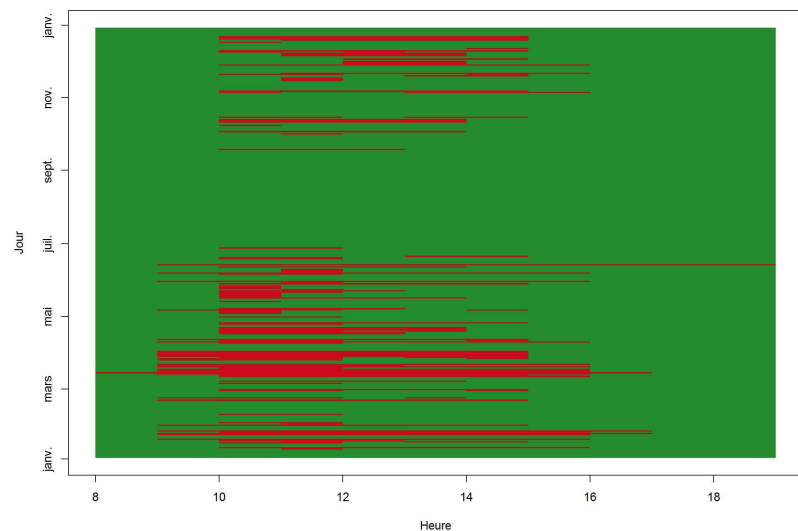
Ne dépasse les 80% que 1 jour par an et 2 heures par an.

Hôtel des Finances

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Hôtel des Finances - 2013



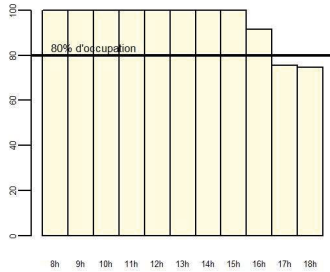
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Hôtel des Finances - 2013



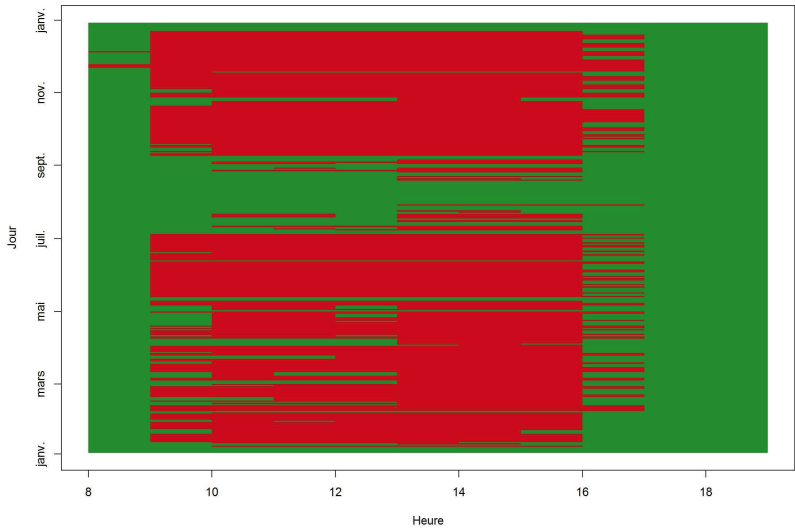
Parking utilisé de manière plus importante en mars. Ne dépasse jamais les 80% en juillet-août.

Lombard

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Lombard - 2013



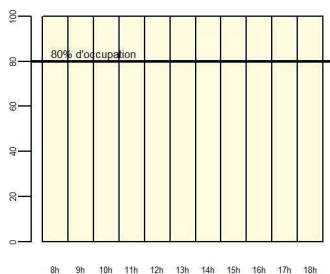
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Lombard - 2013



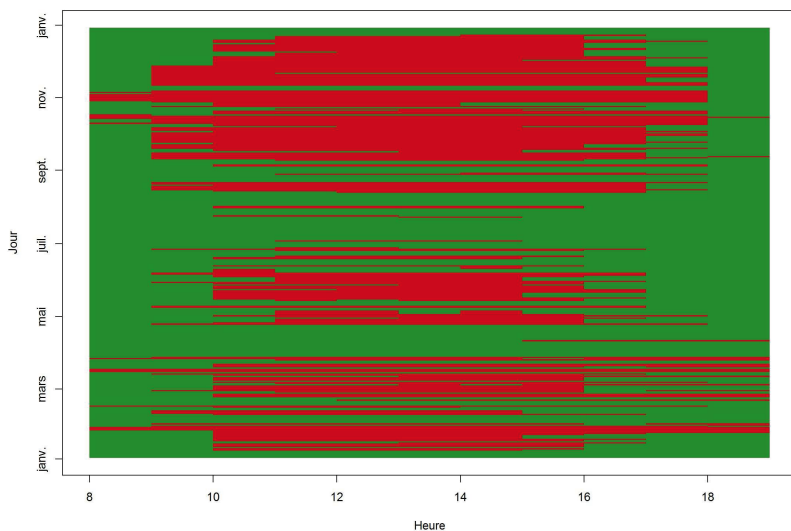
Parking fortement utilisé entre 9h et 18h avec une pause en juillet-août.

Plainpalais

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Plainpalais - 2013



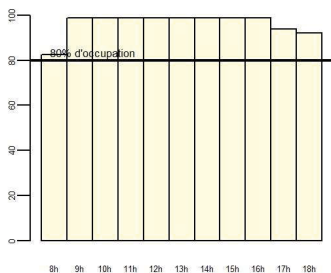
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Plainpalais - 2013



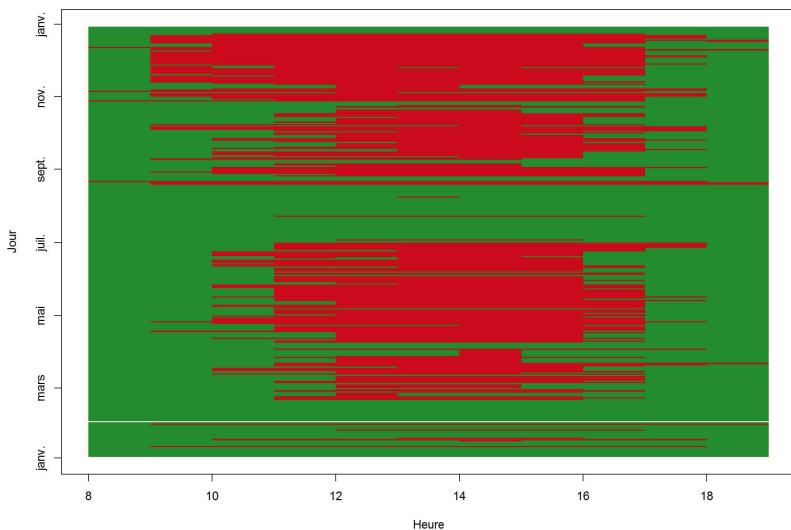
Parking plus fortement utilisé en fin d'année, à partir de septembre.

Saint Antoine

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Saint Antoine - 2013



Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Saint Antoine - 2013

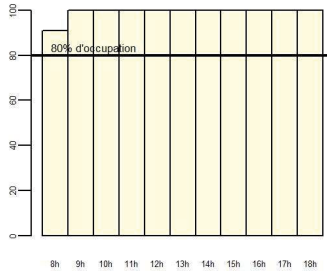


Parking fortement utilisé entre février et décembre avec une pause entre juillet et août. Entre février et juillet, les taux dépassant les 80% se concentrent entre 11h et 17h.

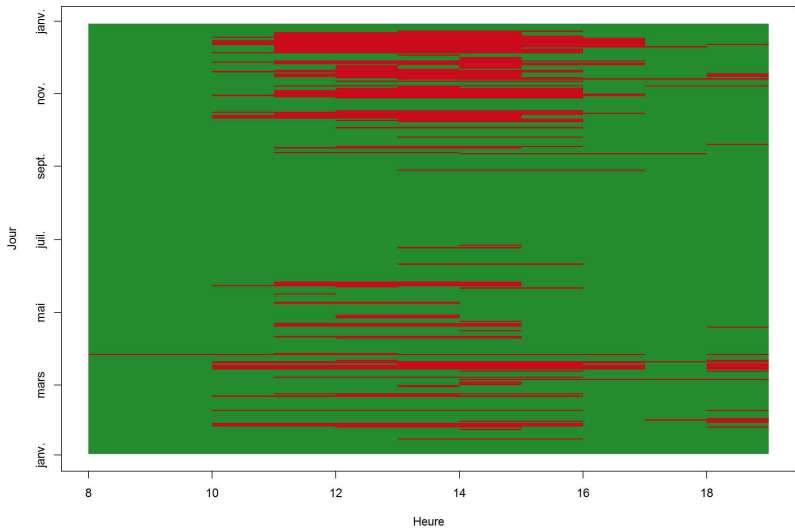
(La ligne blanche est une journée sans données).

Uni Dufour

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Uni-Dufour - 2013



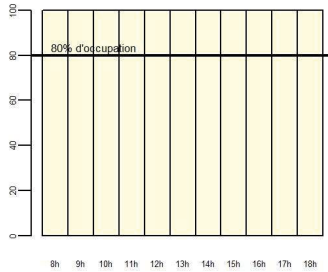
Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Uni-Dufour - 2013



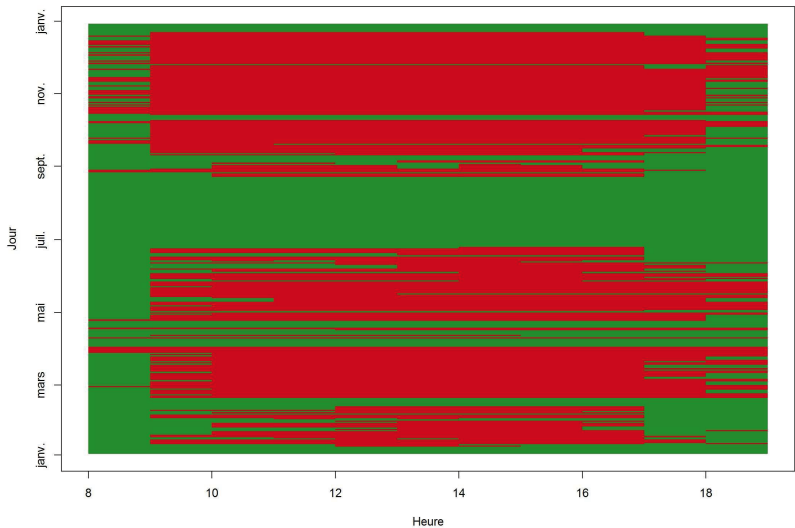
Parking utilisé plutôt par des pendulaires, avec un creux significatif pendant l'été.

Uni Mail

Taux d'occupation maximum (LU-VE) par heure
Uni-Mail - 2013



Taux d'occupation maximum (LU-VE) par jour et par heure
Uni-Mail - 2013



Les 80% sont dépassés durant les périodes universitaires.

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS
ET DE L'AMÉNAGEMENT

LE CONSEILLER ADMINISTRATIF



Grand Conseil
Commission des transports
Monsieur Daniel Zaugg
Président
Case postale 3970
1211 Genève 3

Genève, le 16 juin 2014
RP/MHG/SP/acf

Objet

PL 11409 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (La.LCR) (H 1 05) (Pour une véritable compensation des places de stationnement supprimées)

PL 11342 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (La.LCR) (H 1 05) (Pour une extension du principe de compensation à l'ensemble du canton)

Monsieur le Président,

Comme convenu, je vous prie de trouver ci-joint mes remarques concernant l'objet susmentionné.

La Ville de Genève applique scrupuleusement le principe de compensation depuis l'entrée en vigueur de la loi H 1 05 en 2012. Tout projet d'aménagement de surface donne lieu à un bilan de stationnement visant à conserver un maximum de places en surface tout en répondant aux objectifs poursuivis par le projet. La compensation est effectuée soit en surface dans les rares cas où un espace peut être libéré, soit en ouvrage comme le prévoit la loi. Mes services accordent une attention particulière au type de compensation proposée : la compensation des places horodateurs est de préférence proposée dans les parkings publics accessibles selon un tarif horaire, tandis que la compensation des places bleues macaron est proposée généralement dans les parkings proposant des abonnements. Un minutieux travail a permis de construire un outil de suivi précis et fiable avec l'autorité cantonale compétente. Cet outil liste l'ensemble des projets ayant un impact sur le stationnement, cela quelle que soit son ampleur, décrit le type de places concernées, propose selon le type de places le parking de compensation ad hoc, au plus proche, et indique le taux de remplissage du parking.

Différents types de projets sont soumis à compensation :

- le projet d'aménagement classique, d'une rue ou d'une place. Le projet est élaboré en concertation ou consultation avec les milieux concernés, les options quant à l'impact sur le stationnement sont prises dès le départ, le bilan est affiné au fur et à mesure de l'évolution du projet jusqu'à être arrêté en fonction des possibilités de compensation. Dans ce cas, la loi H 1 05 permet d'ajuster au mieux l'offre en stationnement ;

RUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE 4
CASE POSTALE 3983, CH-1211 GENÈVE 3
T +41(0)22 418 20 20
F +41(0)22 418 20 21

www.ville-geneve.ch
www.geneva-city.ch
TPO BUS 36 (ARRÊT HÔTEL-DE-VILLE)

PAPIER ÉCOLOGIQUE, 100% RECYCLÉ

- le projet d'aménagement localisé, répondant à une demande ponctuelle et porté par la Ville de Genève. Il peut s'agir d'une demande de sécurisation à proximité d'une école, sur un cheminement scolaire, adressée par un conseil d'établissement scolaire ou des associations de parents d'élève. La visibilité en abord des traversées piétonnes peut être mauvaise, auquel cas la création d'une avancée de trottoir peut permettre une meilleure visibilité tout en raccourcissant la longueur de la traversée piétonne. Cela peut nécessiter la suppression d'une place de stationnement. Dans ce cas, la loi H 1 05 est contraignante. Une compensation est proposée selon les possibilités en surface et dans les parkings. Néanmoins, lorsqu'aucune compensation n'est possible, il n'est pas possible d'intervenir pour sécuriser le lieu ;
- le projet d'aménagement localisé, répondant à un impératif de sécurité (police, pompiers, etc.). Au gré de leurs interventions, les SIS sont amenés à constater des difficultés d'accès sur le terrain, soit l'impossibilité d'accéder à des bornes hydrantes ou à certaines rues. Des suppressions de places de stationnement peuvent dans ce cas s'avérer indispensables pour assurer la sécurité. Dans ce cas, la loi H 1 05 est contraignante et peut poser un véritable problème d'insécurité publique dans le cas où aucune compensation ne serait possible ;
- l'application des lois auxquelles la Ville doit répondre, par exemple l'OPB ou la loi sur la mobilité douce. L'espace public n'étant pas extensible, des pesées d'intérêts entre les usages à concilier doivent être faites sur les différents axes. La Ville de Genève est légalement contrainte d'aménager des pistes et bandes cyclables sur les réseaux primaire et secondaire. Or, sur ces réseaux, il est souvent nécessaire de conserver les capacités de charge de trafic. La seule possibilité est alors de supprimer du stationnement. Dans ce cas, la loi H 1 05 est contraignante et, en l'absence de possibilités de compensation dans les parkings alentour, cela peut empêcher l'application d'autres lois.

Le PL 11342 propose l'extension du principe de compensation à l'ensemble du Canton de Genève. La Ville de Genève est concernée dans la mesure où actuellement, une partie seulement de son territoire fait partie de la zone de compensation obligatoire telle que le définit la loi H 1 05. Actuellement, la Ville applique avec discernement le principe de compensation hors de la zone obligatoire. Les interventions relatives à la sécurité sont prioritaires. Une extension à l'ensemble du canton aurait pour conséquence de porter les incohérences susmentionnées à l'échelle cantonale. Aussi, ces dernières devraient également être réglées par un assouplissement de la loi dans les cas imposés pour des raisons sécuritaires ou pour répondre à la mise en œuvre de lois contraignantes pour les communes.

Le PL 11409 demande l'exclusion de toute compensation par des places existantes. Il va sans dire qu'un tel principe ne permettrait plus de réaliser les quatre types d'aménagement susmentionnés, donc empêcherait toute sécurisation ponctuelle des déplacements et toute sécurisation des riverains en cas d'incendie par exemple. En effet, l'espace en ville est limité et il n'est que très rarement possible d'ajouter des places en voirie. Il n'est pas envisageable de créer des parkings pour compenser localement quelques places. Quant aux projets d'aménagement d'envergure concernant une rue ou une place, leur réalisation serait subordonnée à la création de nouveaux parkings, ce qui rend simplement impossible toute perspective de réalisation à court ou moyen terme. Cela serait dommage alors qu'il existe en ville des dizaines de milliers de places de stationnement privées et publiques dont une part importante a été confirmée comme non utilisée, de l'avis même des propriétaires qui ne savent plus comment rentabiliser leurs parkings.

Pour rappel, le règlement d'application de la loi H 1 05 a été élaboré dans le cadre d'un processus de concertation réunissant l'ensemble des acteurs des diverses associations de Genève. De longues discussions ont eu lieu pour aboutir à un consensus sur le texte du règlement. Il serait souhaitable de respecter et reconnaître le résultat de cette démarche. Les deux projets de loi, objets de ce courrier, n'en tiennent pas compte.

Enfin, je termine en référence à deux motions citées en exposé des motifs. La motion M-2114 demande de compenser les places de stationnement en zone bleue par de la zone bleue en sous-sol ou par de la zone bleue en surface, en remplaçant les places payantes par des places en zone bleue. Je tiens à vous signaler l'extrême difficulté de mise en œuvre de telles propositions. L'ouverture de zones bleues en ouvrage pose de grandes difficultés techniques, nécessite des adaptations coûteuses des dispositifs d'accès aux parkings et implique une gestion spécifique, avec peu d'attrait financier pour les promoteurs. Pour ma part, j'ai souhaité la mise en place d'une telle expérience, cela a finalement été abandonné pour les raisons susmentionnées, faute d'obtention des accords et autorisations nécessaires. Quant aux places horodateurs, leur maintien est nécessaire au centre-ville pour assurer l'accessibilité aux commerces. Elles ne peuvent pas être indifféremment remplacées par de la zone bleue macaron sans conséquence sur l'activité économique.

La M-2122 demande d'exclure la possibilité de compensation de suppression de places de stationnement sur voirie avec des places existantes en ouvrage à usage public. Une telle exclusion ne permettrait plus la réalisation d'un projet d'aménagement en Ville de Genève, pour des raisons de sécurité ou, plus générales, d'amélioration de la qualité de l'espace public et de l'environnement. Il empêcherait l'application de lois susmentionnées, loi sur la mobilité douce et localement OPB.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.



Rémy Pagani