

*Date de dépôt : 19 juin 2019*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Mathias Buschbeck, Yvan Rochat, Pierre Eckert, Alessandra Oriolo, Frédérique Perler, François Lefort, Jean Rossiaud, Paloma Tschudi, Adrienne Sordet, Yves de Matteis, Delphine Klopfenstein Broggin, Marjorie de Chastonay, Isabelle Pasquier modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour plus de mobilité douce, alléger le principe de compensation)**

*Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Mathias Buschbeck (page 25)*

*Rapport de seconde minorité de M<sup>me</sup> Caroline Marti (page 28)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le projet de loi en question lors de ses séances du 11 décembre 2018 ainsi que des 2 avril, 16 avril, 7 mai et 21 mai 2019, sous la présidence de MM. Philippe Morel et André Python. La commission des transports a été assistée par M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI ; M. David Favre, directeur général des transports, DI ; M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, DI ; M. Alexandre Prina, directeur planification, DI ; M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, DI ; M. Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées, DI ; M. Gérard Widmer, direction Arve-Lac, DI ; M<sup>me</sup> Chrystelle Charat, directrice de projets, DI.

Les procès-verbaux de cette séance ont été rédigés par M. Vincent Moret et M<sup>lle</sup> Anja Hajdukovic.

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

Ce projet de loi PL 12399 a été parfois traité en même temps que le PL 12417 qui modifie la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05).

### **Présentation par M. Mathias Buschbeck, auteur**

M. Schrenzel précise tout d'abord que le Conseil d'Etat compte déposer un projet de loi traitant notamment de la question de la compensation.

Ce dernier devrait être adopté prochainement et présenté ainsi aux députés. Il se pose ainsi la question de savoir s'il ne faudrait pas traiter ces deux projets de lois en même temps.

Le président propose tout de même d'écouter M. Buschbeck et lui cède la parole.

M. Buschbeck indique que ce projet de loi a été déposé à la suite de plusieurs constats. Premièrement, une série de votations populaires ont eu lieu jusqu'à il y a peu, qui demandent clairement le développement des pistes cyclables. Cela concerne plusieurs textes normatifs dont la LMCE et la votation en faveur de l'inscription des pistes cyclables dans Constitution fédérale.

En outre, M. Dal Busco a affirmé la semaine dernière lors de son audition que le développement de la mobilité douce est une priorité pour le département. Il ajoute à cela qu'il y a une certaine part d'urgence dans le développement de ces infrastructures, car le nombre de décès et de morts pour les personnes pratiquant le vélo est en augmentation. L'année dernière, il y a eu 2 morts et 68 blessés graves, ce qui est une augmentation par rapport à 2016.

Il explique ensuite que l'art. 7B LaLCR oblige la compensation des places de stationnement, ce qui complique la création de nouvelles places pour les vélos en remplacement des places de stationnement pour les voitures. Il est également possible de remarquer que le taux de remplissage des parkings de la Fondation des parkings est plutôt en baisse. Ainsi, les parkings du centre-ville ne sont de loin pas pleins. Toutefois, il n'est pas légalement possible de compenser avec ces dernières places de stationnement.

En plus de cela, lors d'une précédente audition du directeur de Parkgest, qui fut réellement l'élément déclencheur du dépôt de ce projet de loi, ce dernier a affirmé que ce principe de compensation pose beaucoup de problèmes, car il se retrouve avec un parking qui se vide de plus en plus d'année en année. Il doit ainsi instaurer des mesures promotionnelles et il se permet même de créer des places plus grandes afin d'adapter son offre à la vacance et à la demande.

Le parking du Mont-Blanc est donc aujourd'hui en train de se vider. C'est paradoxal, car il y a un manque de places en surface pour les vélos alors qu'il y a suffisamment de places en sous-sol pour les voitures.

Il indique finalement qu'il est possible de ne pas appliquer le principe de compensation lorsqu'une modification d'affectation est opérée, par exemple en remplaçant des places de stationnement pour voitures en places de stationnement pour les deux-roues motorisés. Ce n'est donc pas une grande révolution, mais une évolution de ce qui existe déjà.

Un commissaire (PDC) demande si ce principe s'applique également lors de la création de voies de bus.

M. Schrenzel répond positivement.

Un commissaire (UDC) remarque qu'une motion à la Ville de Genève demande la création de pistes cyclables sur la rue de la Croix-Rouge qui de par son importance et son trafic est une importante pénétrante. Une telle mesure obligerait, de par la taille de cette route, à fermer une des voies de circulation.

M. Prina indique tout d'abord que la rue de la Croix-Rouge est dans la zone 1 et n'est donc pas une pénétrante au sens de la LMCE. Il s'agit d'une route sur laquelle le trafic devra être restreint à terme.

Un commissaire (UDC) relève tout de même que des places pour voitures ont été enlevées en face du Palais Eynard afin de créer des places pour les deux-roues motorisés.

M. Prina rétorque que c'était déjà des places de stationnement pour les deux-roues motorisés.

Une commissaire (S) demande si le département peut leur transmettre le taux de remplissage des différents parkings en ville.

M. Prina confirme que ce sera fait, plus précisément début 2019 afin de leur transmettre les chiffres 2018 présentés correctement.

Une commissaire (S) demande s'il est possible d'avoir les données de l'année 2017 en attendant.

M. Prina indique qu'il va étudier si cela est possible.

Un commissaire (PLR) demande comment la compensation s'est appliquée lors de la réalisation de la voie verte.

M. Buschbeck répond qu'il n'y a pas eu de compensation, car aucune place de stationnement n'a été supprimée.

Un commissaire (PLR) affirme donc qu'il admet qu'il n'y a pas besoin de supprimer des places de stationnement pour construire des aménagements cyclables.

M. Buschbeck rétorque qu'au regard de l'épuisement de places et d'espace auquel fait face le centre-ville de Genève, il n'est pas possible de raisonner ainsi.

Un commissaire (PLR) relève que si ce projet de loi était accepté, il est possible d'imaginer que d'autres députés pourraient tenter de donner d'autres petits coups de canif à cette loi, ce qui finirait par dénaturer et détruire le bel équilibre créé avec la LMCE. Il demande dès lors s'il n'est pas en train de détricoter ce qu'ils ont péniblement tricoté tous ensemble.

M. Buschbeck affirme tout d'abord qu'il ne propose pas une modification de la LMCE mais de la LaLCR. La priorité dans les zones 1 et 2 n'est pas donnée à l'aménagement des voies cyclables, alors que la LMCE prévoit cela. Pour appliquer la loi correctement, il faut soit supprimer des places de stationnement soit supprimer des voies de circulation. En proposant cette modification de la LaLCR, il vise ainsi une correcte application de la LMCE.

Un commissaire (PLR) indique comprendre ce qu'affirme M. Buschbeck, mais craint tout de même que différentes personnes proposent des projets qui dénaturent la LMCE alors que cette loi lui semble être une bonne chose.

M. Buschbeck rétorque qu'il tente justement de mettre en œuvre l'art. 7 al. 2 LMCE et non pas de le dénaturer. Il indique également que pour mettre en œuvre correctement la LMCE, il est nécessaire de modifier le principe de compensation. Au demeurant, le Conseil d'Etat compte justement proposer une modification dans ce sens prochainement.

Un commissaire (PDC) demande comment est passée auprès de la population et des commerçants la compensation des places de stationnement sur le quai Gustave-Ador.

M. Widmer indique qu'ils n'ont pas effectué de compensation pour ces places de stationnement. Ils ont notamment tenu compte du fait qu'il y aura le parking Clé de Rive à proximité, mais ils ont toutefois trouvé des solutions pour les places de livraison. En effet, il n'est pas nécessaire de compenser lorsqu'une fluidification ou une sécurisation est effectuée. Dans le cas

présent, ils fluidifient le trafic pour les voitures et les vélos et sécurisent les infrastructures pour les piétons.

Un commissaire (MCG) demande comment ils pensent avoir fluidifié le quai Gustave-Ador alors que les bouchons sont actuellement encore plus importants qu'avant. Il relève en outre qu'une modification sur le croisement de la rue Pierre-Fatio et du quai Gustave-Ador ne permet plus désormais de distiller une partie du trafic sur le quai.

M. Widmer indique qu'ils sont dans une situation de chantier, donc ils ne peuvent pas considérer la situation actuelle comme représentative de la situation lorsque les travaux seront terminés.

A la fin de ceux-ci, il y aura deux fois deux voies. Une onde verte sera ainsi créée en sortie de ville, notamment en coordonnant les feux de signalisation. En entrée de ville, la situation sera améliorée, mais il ne faut pas oublier qu'il n'est pas possible de donner la priorité au quai Gustave-Ador au niveau de Pictet-de-Rochemont.

Un commissaire (MCG) indique avoir l'impression qu'il a un conflit de notion entre la volonté de tout basculer vers la mobilité douce et la notion de développer le transfert modal. Il prend ensuite l'exemple du parking de Sous-Moulin et indique que celui-ci est plein à craquer, alors même qu'il a été largement agrandi. En outre, le parking Clé de Rive prendra certainement beaucoup de retard en raison des possibles fouilles archéologiques qui devront avoir lieu vu que cette zone se situe sur le port de l'ancienne Genève. Le principe de compensation est un bon équilibre et en l'attaquant ainsi, ils risquent de partir à l'envers de ce qu'ils désirent tous : un transfert modal vers le train et le bus.

M. Buschbeck précise qu'il ne touche pas à la LMCE car, comme précisé précédemment, il s'agit d'un bon équilibre. Concernant sa remarque sur le parking de Sous-Moulin, il s'agit d'un P+R et ces derniers ne sont pas soumis au principe de compensation. En plus de cela, il y a plusieurs milliers de places qui vont être construites dans des P+R, ce qui permettra d'améliorer le transfert modal.

Une commissaire (Ve) demande si cela pourrait éviter que des projets absurdes soient menés, comme le parking hors-sol à la rue du Cendrier.

M. Buschbeck confirme qu'ils doivent parfois faire des choses qui ne sont pas raisonnables. Il aimerait une gestion plus libérale du stationnement avec une offre qui réponde réellement à la demande. En outre, il indique qu'il y a eu un concours entre l'agrandissement du parking du Mont-Blanc et le parking Clé de Rive. Le parking du Mont-Blanc a perdu ce concours et le directeur de Parkgest a affirmé, lors d'une audition à la commission des

transports, qu'il était content d'avoir perdu ce concours, car il n'aurait jamais réussi à remplir ce parking. Il faut donc éviter ce genre d'aberration. Il rappelle que la construction d'une place en sous-terrain peut coûter 50 000 francs.

Un commissaire (PLR) relève que le département est conscient de la problématique de la compensation et qu'il compte probablement déposer un projet de loi dans ce sens. Il demande pourquoi intervenir alors que le département compte agir.

M. Buschbeck indique qu'il ne veut pas attendre dix ans avant que le projet de loi arrive.

Un commissaire (PLR) relève qu'il ne serait pas totalement irrationnel de geler son projet de loi en attendant le projet de loi du Conseil d'Etat.

M. Buschbeck indique accepter cela moyennant un délai afin de ne pas le geler *ad aeternam*. Si le projet de loi du Conseil d'Etat leur est présenté début 2019, cela ne pose pas de problème. Si ce dernier prend du retard, il propose de continuer à travailler sur son projet de loi.

Le président relève que le centre-ville aura besoin de moins de places. Il demande s'ils n'auraient pas de possibilités, pour que ce dernier atteigne son but, de le prévoir à géométrie variable et de tenir compte des différents quartiers et des différentes zones.

M. Buschbeck partage ce point de vue, mais estime que ces paramètres sont déjà inclus dans la loi actuelle. Rien n'empêche aujourd'hui le développement des P+R en périphérie, là où il est nécessaire de développer cette offre. Cette différenciation est déjà effective et le serait encore plus avec son projet de loi.

Un commissaire (PDC) insiste sur le fait que le Conseil d'Etat va proposer un projet de loi et il serait ainsi intelligent de traiter les deux projets de lois conjointement afin, notamment, de mener des auditions en parallèle.

M. Schrenzel précise que le projet de loi du Conseil d'Etat sera soumis tout prochainement aux députés.

M. Buschbeck propose de geler ce projet de loi jusqu'à fin janvier et de faire un point à ce moment.

Un commissaire (S) indique être d'accord avec cette dernière proposition.

Le président demande si les députés acceptent cette dernière proposition. Aucun député ne s'oppose. Ils feront un point à la fin du mois de janvier.

## **Audition de MM. Jean-Yves Goumaz et Antoine De Raemy, respectivement directeur et président de la Fondation des parkings**

M. Dal Busco indique avoir mené des discussions avec différents acteurs dont la Fondation des parkings et différents milieux économiques à propos de ce projet de loi. Il affirme que le département est prêt à proposer quelques amendements afin que cette loi se fixe sur les besoins des exploitants et des milieux économiques.

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

M. Goumaz ajoute qu'ils ont surtout travaillé sur la capacité des parkings par rapport aux règles de compensation. Sur le fond du problème, ils n'ont pas grand-chose à dire. Ce qui les satisfait concerne ce qui permet d'avoir plus d'efficacité.

Une commissaire (S) demande s'ils envisagent des recettes supplémentaires liées à ce projet de loi.

M. De Raemy estime que les recettes vont baisser, car il y aura moins de contrôles et donc moins d'amendes infligées. Ce sera toutefois un plus pour les parkings en ouvrage.

Une commissaire (S) relève qu'il y a toutefois un nombre conséquent de personnes qui ne respectent pas les règles du stationnement. Ainsi, une optimisation du contrôle permettrait d'augmenter de façon importante les recettes.

M. De Raemy indique toutefois que, mathématiquement, si les places en surface diminuent, il y aura moins d'amendes infligées et donc moins de recettes.

M. Goumaz ajoute que ce sont deux choses différentes. Les propos d'une commissaire (S) concernent l'efficacité du contrôle. Il confirme ainsi les propos de M. De Raemy.

Une commissaire (S) demande si le nombre de macarons délivrés diminuera.

M. De Raemy indique qu'ils ont d'ores et déjà diminué le nombre de macarons distribués sur la base des modifications réglementaires. Si le nombre de places diminue dans certains quartiers comme aux Eaux-Vives, cela deviendra très tendu. Il n'est toutefois pas prévu de délivrer moins de macarons. La Fondation des parkings respecte simplement le règlement d'application en la matière.

Un commissaire (Ve) demande s'il est possible de ne pas donner un macaron à une personne qui pourrait avoir une place dans un parking mais décide de ne pas la prendre.

M. Goumaz répond négativement.

Un commissaire (Ve) relève que le parking du Mont-Blanc a créé des places XXL et demande s'il s'agit d'une tendance.

M. Goumaz affirme que ce n'est pas une tendance. Certains parkings, comme celui du Mont-Blanc, ont été construits il y a longtemps. Les normes à l'époque imposaient de construire des places étroites. Les normes ont maintenant évolué. Les places sont ainsi plus grandes, par exemple dans le parking des Gazomètres. Il n'est toutefois pas prévu que la norme en la matière change prochainement.

Un commissaire (UDC) demande des précisions concernant le futur parking au nord des Eaux-Vives qui sera construit.

M. De Raemy relève qu'il s'agit d'un parking habitants au-dessus de la gare des Eaux-Vives. C'est la Ville de Genève qui le construit. Pour l'instant, il n'est pas prévu que la Fondation des parkings le gère.

Un commissaire (S) relève que la disponibilité moyenne pour la compensation passera de 20 à 50 jours. Il demande comment ils voient cela.

M. Goumaz affirme que cela ne leur pose pas de problèmes. Il estime que partir sur une base de 50 jours est beaucoup plus réaliste. Cela permettra d'utiliser la capacité même s'il ne reste que 5-10% de places disponibles.

Un commissaire (Ve) demande si les parkings ont tendance à être de moins en moins occupés.

M. De Raemy indique que les parkings de la Fondation des parkings sont bien remplis. Les P+R sont globalement tous remplis. Il y a même des listes d'attente pour certains P+R. Il précise que le parking de Sécheron n'est pas très bien utilisé. En revanche, le nouveau parking des Gazomètres s'est tout de suite rempli.

M. Goumaz indique néanmoins que certains gros parkings du centre-ville ont une tendance à la stabilité voire à la diminution.

Un commissaire (PDC) demande s'ils ont la capacité d'absorber toutes les places qui seront compensées dans les 5 prochaines années ou si de nouveaux parkings seront nécessaires.

M. De Raemy indique qu'ils ont différents projets de parkings. Ce sera donc totalement faisable à terme. En outre, ils ne seront pas les seuls à construire des parkings.



M. Goumaz indique qu'ils identifient plus de 1000 places disponibles actuellement dans les parkings de la Fondation des parkings.

Un commissaire (PDC) relève que beaucoup de gens ne paient pas leur stationnement en surface. C'est un problème. Il demande comment ce serait possible d'améliorer cela.

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

M. Goumaz indique également qu'ils ont historiquement toujours été mandatés pour effectuer du contrôle homogène. Il affirme qu'il faut changer cela, car ce contrôle n'est pas efficace.

Une commissaire (Ve) relève que les parkings en périphérie sont de plus en plus remplis et que ceux du centre-ville se vident un peu.

Le projet de loi est une solution de remplissage de ces parkings. Le projet de loi 12399 propose de faire sauter le principe de la compensation. Cela permettrait davantage de remplir les parkings souterrains. Elle demande leur avis à ce propos.

M. De Raemy indique qu'il y a de nombreux parkings disponibles qui n'appartiennent pas à l'Etat. Il faut donc travailler cela afin de trouver des solutions pour que les gens puissent parquer leur voiture. Leur but est de trouver des solutions pour les usagers. Ils parlent beaucoup de l'ubérisation des places de parking, soit les gens qui louent eux-mêmes leurs places de parking via des applications. La Fondation des parkings aimerait avoir le contrôle là-dessus.

Un commissaire (UDC) relève qu'il y a deux « scan cars » qui tournent dans le canton. Il demande s'ils sont satisfaits des tests qui ont été effectués.

M. De Raemy explique que la partie finale vers l'automobile prend encore du temps, mais que le travail effectué par la voiture est toutefois très important et qu'ils ne pourront ainsi plus s'en passer par la suite. Il y a encore une démarche qui fait que l'agent doit aller vers la voiture pour la verbaliser. C'est quelque chose qu'il faudra améliorer à l'avenir.

Un commissaire (UDC) raconte qu'il a vécu une situation dans laquelle un agent du stationnement l'a amendé par erreur. Ce dernier a reconnu son erreur, mais a affirmé qu'il ne pouvait pas annuler l'amende sur le moment. Il a ainsi dû écrire deux courriers pour cela. Il demande pourquoi l'agent ne peut pas directement annuler une amende lorsqu'il a fait une erreur.

M. Goumaz indique que c'est une règle de la Fondation des parkings. Une fois que l'amende est mise, il ne peut plus l'annuler. Seul le chef a la possibilité de faire cela. Dans le cas précité, c'est gênant, mais c'est une règle importante.

Un commissaire (MCG) demande, s'il s'agit d'une règle, pourquoi ils ne changent pas la règle. Il ne comprend pas pourquoi ils font en sorte que ce soit au citoyen de se justifier et de quémander qu'une amende indue soit annulée.

M. Goumaz explique que c'est l'expérience qui les a amenés à cette règle. Cela leur évite d'avoir des interprétations différentes selon les agents. Cette règle fonctionne correctement depuis plusieurs années.

Un commissaire (MCG) indique en outre que la loi prévoit qu'une personne qui se fait verbaliser a le droit de payer son amende immédiatement. Il demande s'il est possible de faire cela avec les agents du stationnement.

M. De Raemy prend note de cette remarque et va étudier cela.

## **Discussion interne**

M. Favre indique que le département va se contenter de faire quelques remarques selon ce qui a été dit par la Fondation. Cette dernière est un outil à disposition des collectivités publiques en matière de mobilité. Une partie des activités est très rentable, ce qui compense des activités qui ne le sont pas. Leur résultat est très bon. Cela permet de compenser les parkings moins rentables comme les P+R.

Une partie des activités de la Fondation des parkings, notamment le contrôle du stationnement, est plus spécifiquement gérée par l'Etat. L'Etat a une convention d'objectifs avec la Fondation des parkings.

L'Etat est satisfait de la situation pour ces nouvelles réglementations en matière de macarons. L'objectif était d'éviter que des places de parking disponibles ou acquises par des propriétaires soient sous-louées à des pendulaires. En effet, le macaron ne leur coûtant que 200 francs par année, c'était très rentable pour certaines personnes d'agir ainsi. Cela a demandé la mise en place d'un dispositif assez important. Toute personne demandant un

macaron doit avoir une attestation de la régie et fournir une déclaration sur l'honneur. L'objectif était de réduire de 20% la pression sur les zones bleues. Pour le centre-ville, cette mesure joue très bien son rôle. Ils sont à près de 13% de réduction après 8 mois. L'objectif devrait donc être atteint. Cela engendre une baisse des recettes macarons. Malgré cela, la Fondation se porte bien financièrement.

La Fondation des parkings se doit de rénover de façon intelligente le parking des Alpes. Ce n'est toutefois qu'un projet. Des discussions ont lieu actuellement avec la Ville de Genève. Ce projet présente un certain nombre d'atouts comme l'enterrement de la gare routière. Si des places supplémentaires devaient être construites, il serait ainsi possible de supprimer le même nombre de places en surface. Il indique en outre que le parking Clé de Rive a pour but d'enlever 500 places en surface. La loi sur la compensation a été durcie il y a quelques années et les critères sont strictes. Il n'est pas exemple possible de compenser des places si leur taux d'occupation est de plus de 80%.

Concernant le parking Trèfle-Blanc, le projet paraît énorme, mais c'est fondamental pour le développement des P+R dans le canton. Ce parking sera multi-usages en raison de sa proximité avec la patinoire, si elle est construite, et avec Palexpo.

Il devrait remplacer à terme certains P+R, comme celui de l'Etoile. Il ne fait plus sens d'avoir un P+R au cœur du PAV. Ils ont véritablement besoin d'augmenter le nombre de places P+R.

Concernant les motos, le discours du Conseil d'Etat est clair : il n'y a pas de tolérance pour les motos. Toutefois, aucune priorité n'a été fixée à la Fondation des parkings pour contrôler les motos sur les trottoirs.

En matière de stationnement, 60% des usagers automobiles ne paient pas leur parking. Ce dernier point constitue une priorité pour la Fondation des parkings. A côté de cela, ils construisent de nombreuses places pour les deux-roues.

Concernant les embauches, il est clair pour le DETA que la Fondation des parkings doit respecter à la lettre les règles en la matière. Il est nécessaire et important d'engager local quand c'est possible. La Fondation des parkings n'échappe pas à cette règle.

M. Schrenzel revient sur la question d'un commissaire. Il fallait distinguer deux zones. Dans les zones blanches, il n'y a pas de différence de traitement pendant la journée. Par contre, dans les zones bleues, il y a une plus grande marge de stationnement en arrivant entre 11h30 et 13h30. En effet, en arrivant à ce moment-là, il est possible de stationner jusqu'à 14h30.

A titre d'exemple, si un automobiliste arrive à 11h00, ce dernier devra partir à 12h. Ainsi, il peut être amendé pendant la pause de midi s'il ne respecte pas ce délai.

Un commissaire (S) estime qu'il serait bien que l'Etat écrive à la Fondation des parkings pour préciser que la tolérance en matière de deux-roues motorisés n'existe pas.

M. Schrenzel précise que, même si l'OFROU affirme qu'il y a une marge de manœuvre à ce niveau, le procureur général n'est pas du même avis et le Conseil d'Etat a suivi l'avis du procureur et en a informé la Fondation par écrit. Il n'y a donc pas de tolérance en la matière. Toutefois, la priorité de la Fondation des parkings concerne essentiellement les automobiles en raison du taux élevé de fraude.

Un commissaire (S) demande s'il serait possible d'avoir une copie du courrier du Conseil d'Etat qui rappelle ces règles.

M. Schrenzel indique que le courrier contient exactement ce qu'il vient de dire.

Un commissaire (PDC) demande si la convention d'objectifs signée avec la Fondation des parkings tient compte de la mise en œuvre de la LMCE.

M. Prina répond positivement. Cette convention a été ratifiée avant la votation, mais ils y ont toutefois intégré des éléments de la LMCE.

Il rappelle que les zones macaron ressortent d'une compétence cantonale.

Toutefois, cela se fait à l'initiative des communes selon un guide qui invite les communes à réfléchir à une politique de stationnement qui tient compte de leurs besoins.

Ils promeuvent la zone macaron, car cela permet aux habitants de se stationner sur le domaine public s'ils n'ont pas de place chez eux et d'éviter le stationnement de pendulaires.

Une fois que la commune a défini sa politique de stationnement et l'outil qu'elle veut utiliser, elle revient vers la DGT avec le périmètre de la zone macaron. La DGT doit ensuite valider cela.

Un commissaire (Ve) indique que le groupe Vert est déçu par ce rapport de gestion. Il n'y a aucune comparaison avec l'année précédente et aucune indication sur le taux de remplissage des parkings.

## **Audition de M. François Membrez, président du TCS section Genève**

M. Membrez fait référence au plan d'action du stationnement 2013-2014. Ce dernier dit que le stationnement fait l'objet d'un consensus politique robuste à Genève et insiste également sur sa mise en œuvre partenariale. Ce plan a abouti sur des stratégies qui différencient le stationnement entre les habitants, les commerçants et les pendulaires. Pour les habitants, il est prévu d'améliorer les conditions dans les quartiers. Ce n'est pas encore le cas alors que ce plan a été lancé il y a plus de 5 ans. Pour les pendulaires, il faut maîtriser le stationnement et mettre en œuvre une politique de soutien au P+R. Pour les visiteurs, il faut garantir l'accessibilité aux commerces.

Or, le projet de loi 12417 s'écarte totalement de cette stratégie. Ce projet de loi péjorera les habitants et les commerçants pour lesquels il faut maintenir le stationnement. Il rappelle les trois catégories importantes. Afin d'agir sur les pendulaires, il faut limiter le stationnement dans les secteurs desservis par le CEVA. Selon eux, ils ne peuvent pas mettre fin à un consensus politique robuste avec des limites qui sont importantes, notamment celles légales. Cela pénalisera beaucoup les habitants et les commerçants.

Il prend l'exemple de l'avenue William-Favre et indique que ces places sont utilisées majoritairement pour les habitants alors qu'il y a déjà un manque criant de places dans ce quartier. Pour eux, le projet de loi 12417 manque totalement sa cible. Cela pénalisera les commerçants et les habitants. Il cite une lettre de la NOD qui indique que ses membres ont constaté que beaucoup de places ont été supprimées à l'avenue Sainte-Clotilde.

Concernant la mise en œuvre de la LMCE, il faut effectivement la mettre en œuvre. Ils sont soucieux par rapport aux axes structurants qui nécessiteront la suppression de places de stationnement.

Selon leurs observations, les pendulaires utilisent de façon minoritaire les places publiques bleues ou à horodateurs, préférant les places payantes mises à disposition par leur employeur.

Une commissaire (Ve) relève que ce projet de loi permettrait de libérer plus de places pour des aménagements piétonniers et cyclables. Elle demande si les habitants ne seraient ainsi pas plutôt avantageés. Elle aimerait avoir leur point de vue à ce propos.

M. Membrez indique que leur point de vue pour les habitants de Genève et Carouge est qu'il faut permettre à ces derniers d'avoir un véhicule s'ils le souhaitent. Ils sont prêts à discuter sur les quartiers où il est possible de diminuer le nombre de places sans trop péjorer les habitants. Il précise que certains habitants aux Eaux-Vives ne trouvent pas de place de stationnement alors qu'ils ont un macaron.

Un commissaire (Ve) demande si cela a été discuté au GTE et quels sont les avis à ce niveau.

M. Membrez ne peut pas donner les positions de chacun, mais confirme que certaines organisations étaient favorables moyennant quelques aménagements.

Un commissaire (UDC) relève que la situation des Eaux-Vives est très problématique, ainsi que M. Membrez l'a présenté. Il ne comprend dès lors pas sa position sur le quai Gustave-Ador.

M. Membrez indique que l'aménagement du U lacustre était tellement nécessaire qu'ils ont fini par accepter cela.

Un commissaire (PDC) demande s'il est favorable à ce qu'il y ait plus de contrôle du stationnement. Il demande s'il ne pense pas que le report modal engendré par le Léman Express encouragera certaines personnes à reprendre la voiture de par le fait que le trafic sera beaucoup moins chargé. Concernant les Eaux-Vives, il a entendu dire que les habitants s'opposaient à la construction du parking de Rive. Si c'est bien le cas, il demande pourquoi ils défendent une telle position.

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

Un commissaire (S) demande combien de recours ont été posés par le TCS depuis l'entrée en vigueur des modifications de la LaLCR et combien de recours ont été déposés relativement à la condition cumulative pour la compensation prévue par la LMCE.

M. Membrez indique que quatre recours ont été déposés relativement à la compensation. Ils n'ont toutefois déposé aucun recours par rapport à la LMCE. Ils estiment que la LMCE est correctement appliquée.

Un commissaire (S) demande si certains des quatre recours sont encore pendants.

M. Membrez indique qu'un recours a été retiré. Deux ont été perdus, car il est considéré par la chambre administrative que les voisins n'ont pas la qualité pour recourir en matière de stationnement.

Un commissaire (PLR) relève qu'il leur a été indiqué que les parkings en ouvrage perdaient de la clientèle. Il demande son avis là-dessus.

M. Membrez confirme cela pour le parking du Mont-Blanc en raison de ses difficultés d'accès. Concernant les autres parkings, le taux de fréquentation se maintient.

Un commissaire (PLR) demande quels sont les points de la loi sur lesquels ils sont critiques.

M. Membrez indique qu'ils sont opposés à la condition alternative pour la compensation. Ils désirent le maintien de la condition cumulative. Concernant les 80% ainsi que le nombre de jours par année, ils sont ouverts à discuter à ce propos. Concernant la façon de calculer les 80%, ils peuvent entrer en matière à ce propos.

### **Audition de M. Jacky Morard, président de l'association RouteGenève, et M. Christophe Pradervand, président de l'ASTAG**

M. Morard indique que ces deux projets de lois ne leur conviennent pas. La LMCE est un consensus historique. Désormais, le département a pour volonté de modifier cette loi. Cela n'impactera pas tous les citoyens, car ceux qui habitent en périphérie n'auront pas de problèmes. Toutefois, les gens qui habitent en ville de Genève seront forcément impactés. Et ces derniers n'ont pas forcément les moyens de payer 300 francs par mois.

Ces modifications ont été faites en vue du Léman Express. Il ne voit pas pourquoi ils doutent de son efficacité. En outre, ils attendent que le U lacustre soit fluidifié. Il indique avoir mis 1h35 à venir jusqu'au centre-ville. Concernant leur association, cela concerne 380 entreprises et un millier d'emplois. Il aimerait des mesures incitatives avant ces mesures coercitives.

M. Pradervand indique qu'aujourd'hui, sur 23 000 places, il n'y a que 1400 places de livraison.

La suppression de places de parking implique la suppression de places de travail. Ce qui est nécessaire est une augmentation des places de livraison. Aujourd'hui, il y a un virage des habitudes d'achat. Il y a une multiplication des véhicules légers de livraison.

Ces derniers doivent bien s'arrêter quelque part. Supprimer 4000 places pose un gros problème aux professionnels. Il faut absolument créer des places de livraison. Certains plombiers se déplacent désormais à moto. Cela « peut le faire » en Afrique mais pas ici.

Une commissaire (S) demande s'ils sont bien une faïtière.

M. Morard répond positivement et précise qu'ils représentent l'ACS, le TCS, l'ASTAG et d'autres.

Une commissaire (S) indique que la commission a auditionné le GTE qui représente également ces quatre associations.

M. Morard indique que ces quatre associations ont payé leurs cotisations pour cette année, mais elles quitteront le GTE prochainement. C'est pour cela que l'association RouteGenève a été créée.

Un commissaire (PDC) a de la peine avec leur prise de position. Le département a indiqué que les associations et entreprises ne demandent pas à avoir plus de places de stationnement. Il y a donc une contradiction avec ce qu'ils disent. Il y a finalement une grande partie des places de stationnement qui sont utilisées par des personnes qui ne paient pas leur stationnement. Il demande ainsi s'ils sont en accord avec une intensification des contrôles.

M. Pradervand indique qu'il n'est pas possible d'entrer avec une camionnette dans un parking. Il est donc nécessaire d'avoir suffisamment de places pour les professionnels en ville. Concernant la fluidité, il demande qu'on lui explique comment ils comptent fluidifier le trafic en supprimant 4000 places alors qu'il y a 500 000 passages de voitures à Genève. Une telle suppression est très faible relativement aux déplacements quotidiens de voitures dans le canton.

M. Morard affirme en outre qu'ils sont totalement en faveur d'un durcissement du contrôle. Il explique également qu'ils sont totalement en faveur du Léman Express. Il désire simplement avoir une complémentarité entre les différents modes de transport.

M. Pradervand indique ne pas être convaincu que les gens viennent travailler en voiture à Genève s'ils n'ont pas une place dédiée, par exemple par leur employeur.

Le président relève qu'il a été affirmé qu'il est de la volonté des entreprises de ne pas augmenter le nombre de places de livraison mais d'améliorer leur disponibilité.

M. Pradervand affirme qu'il faut également augmenter le nombre de cases livraison.

## **Discussion et débats sur le PL 12399**

Le conseiller d'Etat pense que ces deux projets de lois permettent de modifier de manière efficace et pragmatique des dispositions qui empêchent d'aller dans le sens de la volonté populaire de la LMCE. Il faut expliquer techniquement ce qui est important. Il pense que si le département n'arrive



pas à convaincre le Grand Conseil de cette nécessité, ils vont retourner à la case départ. Dans un souci de convaincre les acteurs fédérés autour de ce projet, après le dépôt, ils ont essayé de dégager une majorité et d'obtenir l'accord des milieux économiques, ce qui est essentiel. La mobilité doit aussi aller dans ce sens-là, il y a un besoin de services de mobilité efficaces et il faut sortir du cadre qui consiste à penser que l'économie doit impérativement faire la part belle. C'est le phénomène contraire qui survient avec des congestions. Or, le parking est fondamental pour la qualité de service. Il insiste sur le fait qu'avec les quelques ajustements proposés dans les amendements, ils pourraient atteindre ces objectifs. Il invite la commission à entrer en matière sur ce projet de loi.

Il espère que les milieux économiques ont pu s'exprimer grâce aux amendements qui sont compatibles avec le programme envisagé. Ces amendements portent sur le volume global de 1,5% au lieu de 2% et la question des règles de compensation. Il note que, par ailleurs, les experts de la Fondation des parkings ont indiqué que les règles de compensation pouvaient être ajustées de manière efficace. Dernièrement, la question du périmètre dans lequel on peut organiser les compensations (500 mètres).

En élargissant les règles de compensation, ils arrivent à couvrir le territoire. L'objectif est d'avoir des compensations sur l'ensemble du territoire, là où la LMCE peut être mise en œuvre. Il conclut en invitant la commission à voter l'entrée en matière et ensuite à voter les amendements qui permettront d'atteindre les objectifs fixés par le département.

M. Favre complète les propos du conseiller d'Etat. Tout d'abord, il explique que compenser sur les parkings existants dans lequel la méthode de calcul de l'occupation surestime celle-ci. Par conséquent, des exploitants de parking considèrent qu'il y a des places libres. Il insiste sur le fait que le but ne consiste pas à supprimer les places de parkings. Au contraire, il s'agit de les compenser d'une manière plus souple dans le cadre de parkings existants avec une méthode de calcul faite par les exploitants.

Ceux-ci estiment que cette méthode leur permet de mieux rentabiliser leur parking. De plus, elle est tout à fait acceptable par rapport à l'utilisation du parking. La mise en œuvre de la LMCE demande de supprimer certaines places, mais elle demande également de mieux les compenser, par exemple en sous-sol.

Au niveau du transport professionnel, les places qui seraient supprimées, veulent toucher le transport professionnel en enlevant des places de livraison. Il insiste sur le fait que ce n'est pas le but du département et que les places de livraison ne sont pas touchées.

M. Favre ajoute que, lorsque des places de parkings supplémentaires sont enlevées, c'est dans l'idée de fluidifier la circulation des transports professionnels. Quant à la question des parkings habitants et la critique que des places sont supprimées sans évaluation au préalable, il rappelle que les nouvelles règles de macaron ont permis de détendre la situation.

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

Un commissaire (UDC) remercie M. Favre. Il demande à quel horizon le parking des quais de Rive est prévu. Il informe que le canton a augmenté en population d'immigration légale à environ 9000 miles l'an dernier. Ces personnes ont le droit de posséder un véhicule et il souhaite savoir comment ces projections d'augmentation de la population sont prises en compte dans les études. Il rappelle que 63 places au quai Gustave-Ador sans compensation. De plus, il y a actuellement une pétition sur la route de Frontenex, car il est prévu de supprimer 63 places habitants. Il revient sur l'importance de favoriser l'économie locale. Pour conclure, il souhaite savoir ce qui est prévu pour la problématique du quartier des Eaux-Vives et comment le département compte compenser.

M. Favre explique que rares sont les cas où la loi permet d'appliquer une dérogation. Dans le cas de Gustave-Ador, la loi déroge et permet l'application d'un itinéraire plus fluide et sécurisé pour la mobilité douce sans système de compensation. Dans le cas de la LMCE, il est voté une compensation à la hauteur de 2400 places en appliquant des critères que le département souhaite amender et rendre plus souples. Ils ont travaillé suite à une intervention du TCS pour voir dans quelle mesure des places supplémentaires peuvent être ajoutées aux Eaux-Vives et dans le parking de la GIM.

Concernant les quais de Rive, si la construction se fait, alors une piétonnisation pourra être créée. Actuellement, le parking des quais de Rive n'impacte pas l'équilibre des places, mais il permettrait d'offrir une centaine de places aux habitants des Eaux-Vives.

Il insiste sur le fait qu'il y a d'autres possibilités de travailler, notamment dans les parkings souterrains existants. Pour répondre à la question de l'augmentation de la population, il explique que les nouveaux logements à Genève prévoient obligatoirement des places de parking pour les habitants.

Le règlement de stationnement privé s'applique. Ainsi, la compensation ne s'applique pas à cette catégorie. Pour les anciens logements, le problème peut se poser, mais les macarons compensent. Il laisse la parole à son collègue pour apporter plus de précision sur Frontenex.

M. Widmer complète en disant que les crédits d'investissement pour les quais de Rive sont à la municipale de la Ville. Il ajoute que la concession qui serait octroyée au parking privé Quais de Rive SA pour être sous l'espace public de la Ville. Sauf erreur de sa part, cela se fera sous forme de redevances versées par le parking. Il explique que la crainte de la Ville de Genève est d'aboutir à un référendum qui repousse les travaux. Si les discussions avancent bien, il précise que le chantier devrait démarrer en 2020 avec une mise en service en 2024.

En effet, il faut dévier des collecteurs sous Pierre-Fatio et refaire la rue d'Italie qui va devenir l'axe principal à la place de la rue Pierre-Fatio. Une fois le déménagement des bus fait entre Cours de Rive et la rue d'Italie, la creuse du parking peut démarrer. De plus, le projet du parking prévoit également la boucle de tram sur le rond-point de Rive qui répond à un besoin fort des TPG. Sur l'axe de Frontenex et la suppression des 60 places concernées, il rassure en disant que la loi de la compensation est appliquée.

Les places sont compensées par 711 places prévues à la gare des Eaux-Vives. En décembre 2019, 485 places d'exploitation ont été ouvertes sur la partie sud de la gare des Eaux-Vives. Dans 2 ans, il y a aura le parking nord qui débouchera sur la route de Frontenex avec 230 places construites. La situation est ici différente de celle du parking de Gustave-Ador pour lequel ils utilisent l'article de la LMCE qui permet de ne pas appliquer le principe de compensation. Ici, les places sont compensées une par une.

Un commissaire (UDC) demande s'il ne pense pas que les commerçants vont être pénalisés.

M. Widmer répond qu'il y aura 711 places construites pour les commerçants. L'objectif est de favoriser la progression du bus sur la route de Fontenex et de prévoir l'aménagement d'une piste cyclable sur la montée de Frontenex. Il pense que le nombre de commerces est relativement restreint et que, donc, la compensation faite avec les nouvelles places semble être un bon compromis.

Le conseiller d'Etat complète que concernant Frontenex et l'axe transfert en commun qui va implémenter un BHNS. Il affirme que cet ouvrage est fondamental et qu'il constitue une réponse à une motion envoyée au Conseil d'Etat concernant la mobilité douce des Trois-Chêne et de Chêne-Bougeries. Il y a toute une série de plans localisés de quartier dans le nord des Trois-Chêne ou à la Gradelle, qui font que ces axes vont devoir nécessiter de l'équipement du BHNS. Le chantier devrait démarrer en 2022.

Il pense que c'est impératif, sinon le chaos va régner en termes de mobilité dans ces quartiers-là. Le bus BHNS va passer à travers la route de Frontenex, franchir le pont du Mont-Blanc et aller jusqu'aux Nations. Il s'agit d'un axe stratégique. De manière générale, il aimerait parler du Léman Express. Il explique que de nouvelles opportunités s'ouvrent avec ce dernier et que ce qu'ils souhaitent, c'est de réaliser un maximum d'impact.

Le train, les bus, les travaux faits sur les interfaces, les axes de mobilité douce, etc., tout cela va favoriser le transport modal et créer une demande en places de parking qui va de facto diminuer.

C'est grâce à cette nouvelle offre que des gens vont certainement renoncer aux voitures et se déplacer différemment. Cette marge de manœuvre dont ils vont bénéficier dès la fin de l'année doit être utilisée pour mettre en œuvre la LMCE (volonté populaire exprimée en 2016). Il conclut en disant que s'ils n'arrivent pas à aboutir aux outils nécessaires pour atteindre les objectifs, notamment via ces projets de lois, alors ils vont malheureusement manquer une opportunité qui ne risquera pas de se représenter. Le département considère ces dispositifs essentiels.

Un commissaire (UDC) pense qu'il aurait fallu attendre d'avoir un premier bilan du CEVA sur le premier trimestre 2020 afin de voir comment le transport modal s'effectue et comment il se reporte sur les trolleybus et les autres véhicules, avant de proposer un projet de loi qui va pénaliser le quartier des Eaux-Vives.

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

Un commissaire (PLR) indique que le groupe PLR pense que le Léman Express sera un saut dans le domaine de la mobilité à Genève. Le groupe PLR pense qu'il faut œuvrer dans la continuité du consensus qui avait eu lieu lors du vote de la LMCE. La population change de modes de transport, il faut acter et donner toutes les chances de succès au Léman Express. A ce titre, le groupe PLR soutiendra le projet présenté par le Conseil d'Etat avec les amendements. Ils soutiendront la vision de modernisation de la compensation

apportée par le Conseil d'Etat. Il indique que le PLR refusera le PL 12399, jugé excessif et qui ne s'inscrit pas dans l'esprit de la LMCE.

Un commissaire (Ve) revient sur le PL 12399 qui a été déposé par les Verts. Il rappelle que les projets de mobilité douce ont été bloqués en partie à cause du principe de compensation. Les zones piétonnes et les pistes cyclables prévues dans la LMCE n'ont toujours pas été mises en place à cause du mécanisme de compensation (depuis 3 ans).

Il y a une volonté des Verts de remettre en cause ce principe de compensation en faveur de la mobilité douce au centre-ville.

Pour les Verts, le projet de loi du Conseil d'Etat a une autre ambition qui touche à l'application de la LMCE. La vision est plus large et ne touche pas seulement à la mobilité douce, mais aussi aux transports motorisés et publics. Il pense que le projet de loi touche à peine au problème central qui est celui de la compensation, et que, lorsqu'ils amendent pour faire encore moins, les milieux les plus extrémistes de la route se plaignent. Il pense qu'une partie minoritaire de ce parlement n'a pas envie de faire la transition indispensable vers une mobilité douce et durable au sein du canton. Sans s'opposer au Conseil d'Etat, les Verts ne vont pas soutenir son projet de loi 12417 ni les amendements qui affaiblissent d'après eux la portée de ce projet de loi.

Un commissaire (PDC) déclare que le groupe PDC soutiendra le PL 12417. Il y a une discussion et une grande attente au sujet du Léman Express. Compte tenu de ce qui a été dit et des milieux consultés, un consensus ressort avec comme solution les amendements entre ceux qui ne préfèrent pas attendre et le projet de loi déposé par les Verts. Il ajoute que l'idée de fluidifier la ville est bonne ainsi que les mesures de compensation présentées, y compris la possibilité de parquer en ville.

Concernant les amendements, il rappelle que la règle des 1,5% au niveau de compensation a été proposée par les exploitants de parking et il retient l'analyse du PDC de l'usage de ces parkings disponibles selon une règle aberrante qui a été corrigée. Il relève le changement de la loi au niveau de la confrontation entre sécurité, aménagement et fluidité qui n'existe plus et qui donne un loisir certain pour augmenter le nombre de compensations. Il précise que c'est une grande concession faite par les milieux. Concernant les 500 mètres, comme Genève est une ville dense, cela leur paraît cohérent. Le PDC soutiendra le PL 12417 avec les amendements, mais il ne soutiendra pas le PL 12399 proposé par les Verts.

Un commissaire (S) remercie le département d'avoir déposé le PL 12417 qui vise à revisiter le principe de compensation des places de parking en vue d'un assouplissement. Lors de l'audition de la Coordination transports et

déplacements, il avait été rappelé en 2011, lorsque la loi avait été votée, que l'ATE avait fait un recours au Tribunal fédéral pointant la rigidité excessive du système de compensation. Depuis, ils sont passés de 1 à 0,5% amenant encore plus de rigidité.

Par rapport au parking éligible pour accueillir ces compensations, la règle fixait un taux d'occupation maximal de 80% dépassé seulement de 20 jours, ce qui rendait éligibles 4 ou 5 parkings. Il mentionne qu'une place de parking coûte environ entre 30 000 et 70 000 francs selon l'ouvrage. Il juge cette norme aberrante.

La modification de la LMCE est bien vue avec la possibilité de réaliser des réaménagements en dérogation de cette compensation, soit pour de la fluidité, soit pour de la sécurité.

Le PL 12417 va dans l'esprit de la LMCE et du compromis trouvé dans le cadre de la LMCE qui a été approuvé en 2016 par 68% de la population. Pour le parti socialiste, il faut continuer à travailler dans ce sens. Le groupe socialiste soutiendra le projet de loi du Conseil d'Etat. Il ajoute qu'ils soutiendront également le projet de loi des Verts. Il ajoute que des villes comme Amsterdam ou Copenhague ont 50% de part modale contre 6% à Genève. Il est d'avis qu'il faudrait favoriser l'aménagement en termes de mobilité douce et donner un élan à celle-ci.

Un commissaire (EAG) souhaite simplement ajouter qu'il votera pour les deux projets de lois.

Un commissaire (MCG) explique que le groupe MCG va refuser le PL 12399 des Verts qui est excessif. Concernant le projet de loi du Conseil d'Etat, comme pour le groupe UDC, il se pose la question de la mise en service du Léman Express en fin d'année.

Le MCG se demande si le PL 12417 n'est pas prématuré. Il ajoute qu'il ne tient pas compte des habitants du quartier qui devront trouver une solution pour parquer leur voiture ailleurs.

Pour ces raisons, le groupe MCG s'abstiendra de voter sur le projet de loi du Conseil d'Etat.

Un commissaire (UDC), quant à lui, ajoute qu'il va refuser le PL 12417 déposé par le Conseil d'Etat et qu'il va demander de prendre le rapport de minorité. Il refusera également le PL 12399.

Un commissaire (PLR) précise que le groupe PLR ne pourra accepter le PL 12417 du Conseil d'Etat dans son intégrité que si les amendements sont acceptés.

**Vote d'entrée en matière sur le PL 12399****1<sup>er</sup> débat**

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12399 :

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

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

Abstentions : –

**L'entrée en matière est refusée.**

*Catégorie de débat préavisée : II (40 minutes)*

## **Projet de loi (12399)**

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

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

### **Art. 1      Modification**

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

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

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

### **Art. 2      Entrée en vigueur**

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



*Date de dépôt : 13 août 2019*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de M. Mathias Buschbeck**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Il y a bientôt un an, le dimanche 23 septembre 2018, la population suisse votait massivement (73,6%) en faveur de l'inscription des pistes cyclables dans la constitution. L'ensemble des cantons ont accepté ce contre-projet à l'initiative de Pro Vélo, mais le « oui » a été particulièrement fort en Romandie, et notamment à Genève (83%).

Dans la foulée, le conseiller d'Etat chargé de la mobilité se disait « déterminé à accélérer l'aménagement du réseau des axes cyclables pénétrants, avec le double souci de la continuité et de la qualité. Il s'agit notamment de privilégier autant que possible les pistes cyclables, plutôt que de simples bandes cyclables. »

Malgré tant de bonne volonté, on est forcé de constater que les avancées sont plus que timides, et pour cause, l'obstacle majeur à la promotion de la mobilité douce à Genève est ancré dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) : le principe de compensation des places de stationnement. L'obligation de compenser chaque place de parc, dans un périmètre de maximum 750 mètres, met à mal de nombreux projets d'aménagements urbains pour les piétons et les cyclistes. Ce blocage légal explique en partie pourquoi la loi sur la mobilité douce n'a toujours pas été mise en œuvre 8 ans après son acceptation en votation par la population genevoise, alors que la loi prévoyait un délai de 8 ans (!) après l'adoption du plan directeur pour la mobilité douce.

Partant de ce constat, les Verts ont proposé de remédier à cette situation, en modifiant l'alinéa 1 de l'article 7B lettre b de la LaLCR : le principe de compensation ne doit plus s'appliquer lors de la réalisation d'aménagements en faveur des piétons ou des cyclistes.

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

Alors que celle-ci devait être un remède à l'engorgement de la circulation au centre-ville pour dynamiser son commerce, l'échec est patent. Sans surprise d'ailleurs ! Comment peut-on encore, au XXI<sup>e</sup> siècle, miser sur l'accessibilité en voiture pour rendre un centre-ville attractif ? Partout autour de nous, les exemples de villes ayant aménagé des centres-villes conviviaux, avec de larges zones piétonnes et un accès facilité en transports publics et favorables à la mobilité douce, pullulent. Et cela signifie réduire drastiquement les espaces dévolus au stationnement des véhicules motorisés.

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

Mais c'est finalement le constat que la situation du stationnement a bien changé qui nous amène à penser que le temps est venu d'adapter cette disposition. Malgré une politique à rebours du bon sens, les changements de comportement de la population en matière de mobilité, notamment en faveur des transports publics, a conduit à une forte augmentation du taux de vacance des places de stationnement dans les parkings en ouvrage aussi bien publics que privés, mettant en difficulté les équilibres financiers de ces institutions. Il y a quelque chose d'extrêmement paradoxal à vouloir construire de nouveaux parkings alors que les existants ont de la peine à se remplir. L'exemple le plus parlant à cet effet est le choix du parking du Mont-Blanc de proposer des places XXL – leur faisant perdre 50% de capacité sur un niveau ! – afin d'attirer une nouvelle clientèle.

Le Conseil d'Etat part peu ou prou du même constat. Raison pour laquelle il a déposé son propre projet de loi que nous qualifierons de pragmatique, puisque, sans s'attaquer aux problèmes soulevés par les Verts, cette proposition d'assouplissement passablement minimaliste du principe de compensation a néanmoins l'avantage de débloquer la situation à court terme. Malgré ce pas modeste, la commission a encore réussi, par divers amendements, à le rendre encore moins opérant.

Ainsi, de loi absconse, durcie au point de la rendre ridicule lors de la dernière législature, aujourd'hui amendée, et finalement sous-amendée, elle est devenue une hérésie législative incompréhensible pour tout individu qui ne suit pas de près cette guerre de tranchées que mènent depuis des années les milieux pro-voitures contre une mobilité plus responsable.

Les Verts se sont prêtés au jeu de proposer une solution consensuelle afin de permettre rapidement, et sans calcul d'épicier, le développement de zones piétonnes et d'aménagements cyclables. La commission a choisi de la rejeter.

Pourtant, avec un peu de recul, et au regard de l'urgence climatique et des mesures à prendre dans ce contexte, cette loi sur la compensation ne mériterait finalement qu'une seule destination : la poubelle. Et vite.

*Date de dépôt : 27 août 2019*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Caroline Marti**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En 2012, une majorité pro-voiture a décidé de graver dans le béton le nombre de places de stationnement dans notre centre urbain. A quelques rares exceptions près, toute place de stationnement supprimée en surface doit être compensée en sous-sol. Une partie de celles-ci peuvent être compensées dans des parkings existants, mais ces possibilités sont aujourd'hui très limitées.

De ce fait, il devient très difficile et, selon les quartiers, impossible de supprimer des places de stationnement, que ce soit pour libérer de l'espace en voirie pour d'autres usages (terrasses, places, aménagements urbains) ou pour améliorer la sécurité et la circulation des vélos et des piétons.

Ainsi, ce sont de multiples projets de zones ou d'itinéraires piétonniers et de pistes cyclables qui ne peuvent pas se réaliser. Or, face à l'urgence climatique, la multiplication des pics de pollution et leurs impacts sur la santé, les nuisances sonores, la congestion du trafic, il est primordial d'encourager le transfert modal du transport individuel motorisé vers les modes doux de transport.

Pour y parvenir, la création d'itinéraires directs et sécurisés dédiés aux modes doux est essentielle. Or, ces aménagements se retrouvent aujourd'hui bloqués par le système rigide et passiste de compensation des places de stationnement.

Avec le temps, le Conseil d'Etat a fini par en prendre conscience et, notamment pour préserver les possibilités de mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, a déposé un projet de loi pour assouplir une partie des règles de compensation. Le projet de loi du Conseil d'Etat a été, malheureusement, réduit dans sa portée pour finalement être adopté par une majorité de la commission des transports. Si ce vote est un premier pas encourageant, il n'est pas suffisant pour qu'un transfert modal d'envergure se produise sans délai.

Contrairement à ce que prétendent ses opposants, ce présent projet de loi n'est pas concurrent mais complémentaire au projet du Conseil d'Etat. Si le projet du Conseil d'Etat allège le principe de compensation, le PL 12399 le supprime lors qu'il s'agit de réaliser des aménagements en faveur de la circulation et la sécurité des cyclistes et piétons.

Nous nous trouvons aujourd'hui à un moment charnière. A moins d'un changement radical de nos habitudes, notamment de consommation et de déplacement, la crise climatique va s'aggraver encore et encore. Aujourd'hui, Mesdames et Messieurs les députés, la minorité de la commission des transports vous demande si voulez faire partie du problème ou de la solution. Si vous optez pour cette dernière, nous vous recommandons d'accepter ce projet de loi.