

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 23 mai 2022 de MM. Alain Miserez, Maxime Provini, Kevin Schmid, John Rossi, Daniel Sormanni, Vincent Schaller et Luc Barthassat: «Des places de livraison modulables pour le désengorgement de nos routes».

25 septembre 2024

Rapport de M^{me} Patricia Richard.

Ce projet de motion a été renvoyé à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 25 mars 2024. La commission s'est réunie le 16 avril 2024, sous la présidence de M. Christian Steiner, et les 18 juin et 20 août 2024, sous la présidence de M. Olivier Gurtner. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Exposé des motifs

S'inspirant de solutions déjà utilisées dans des villes comme Zurich, des places de livraison modulables pourraient révolutionner les livraisons dans l'hypercentre. Les déchargements et chargements de marchandises engorgent énormément nos axes routiers, et ce principalement de 7 h à 11 h 30 au centre-ville.

Dès lors, une solution consisterait à utiliser les zones bleues existantes pour les mettre à contribution des commerçants de manière flexible. En effet, on pourrait imaginer 1 à 3 places modulables par zone bleue en ville de Genève, ce qui permettrait ainsi de donner la priorité aux livraisons et aux commerçants pendant les heures principales de livraisons, soit entre 7 h et 11 h 30.

D'un point de vue légal, les articles 21 ss OCR et 37 ss LCR imposent des obligations claires aux livreurs lorsque des places de livraison ne sont pas disponibles.

En outre, l'article 79a al.1 OSR prévoit que «les cases interdites au parage (jaunes avec deux diagonales qui se croisent) interdisent de parquer à l'endroit marqué». Si la case interdite au parage porte une inscription (par exemple «taxi» ou le numéro d'une plaque de contrôle), «l'arrêt servant à laisser monter ou descendre des passagers et à charger ou décharger des marchandises n'est autorisé que si les véhicules en droit de stationnement n'en sont pas gênés».

Et l'art. 30 al.1 OSR de préciser: «Par parcage d'un véhicule on entend un stationnement qui ne sert pas uniquement à laisser monter ou descendre des passagers ou encore à charger ou décharger des marchandises.»

Des avocats spécialisés en matière de circulation routière précisent encore que les cases interdites au parcage interdisent le parcage à l'endroit marqué, de façon contraignante, même en l'absence d'un signal d'interdiction de parquer en apportant toutefois une précision importante, à savoir que ce type d'emplacements peut être autorisé au stationnement pendant la nuit et le week-end et comporte dans ce cas une signalisation idoine¹.

En d'autres termes, l'autorisation est uniquement accordée lorsqu'un panneau correspondant atteste de ladite signalisation².

Ce qui précède est confirmé par l'article 65 al. 2 OSR:

«Des dérogations temporaires à l'interdiction de s'arrêter ou de parquer (2.49; 2.50) seront annoncées par la plaque complémentaire «Dérogation à l'interdiction de s'arrêter» (5.10) et «Dérogation à l'interdiction de parquer» (5.11).»

Il est donc tout à fait imaginable de moduler des places de livraison afin de permettre le stationnement en dehors des heures de livraison.

Cette nécessité claire pour les livreurs ne disposant pas des places nécessaires pour leurs livraisons et qui doivent *de facto* bloquer la chaussée, les voies prioritaires ou les trottoirs, engorge très vite nos routes aux heures de pointe.

Considérant:

- que l'engorgement des voies de circulation est dû en partie aux livraisons de biens de consommation sur le dernier kilomètre;
- que des places de stationnement dédiées aux livraisons mais également au stationnement privé en dehors des heures de livraisons constitueraient une solution efficace à ce problème d'engorgement;
- que les besoins évolutifs de la logistique urbaine doivent disposer d'une solution modulable;
- que malgré les exemples d'autres villes en Suisse, Genève ne s'est toujours pas dotée d'une solution adaptée;
- que l'engorgement des voies prioritaires n'est plus acceptable;
- qu'un plan d'action marchandises et logistique urbaine existe au niveau cantonal,

¹ André Bussy, Baptiste Rusconi *et al.*, Code suisse de la circulation routière commenté en lien avec l'ATF 108 IV 51.

² Cf. par exemple le flyer «Gestion des zones de stationnement» du canton de Bâle-Ville.

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à déterminer des zones de livraison prioritaires;
- à créer 1 à 3 places de livraison modulables au sein de toutes les zones de livraison prioritaires;
- à compenser les places de stationnement modifiées;
- à étudier l'introduction d'un macaron «Livreur» qui permettrait aux véhicules de livraison de se parquer sur toutes les places disponibles (blanches, bleues, jaunes) gratuitement.

Séance du 16 avril 2024

Audition de M. Alain Miserez, motionnaire

M. Miserez prend la parole et rappelle l'engorgement des routes, il mentionne que la route de Frontenex par exemple voit trois magasins importants qui se font livrer le matin, il remarque que les camions de livraison se parquent entre le trottoir et la route, bouchant le passage tant aux Transports publics genevois (TPG) qu'aux voitures. Il pense que créer des places de livraison est nécessaire. Or, il indique qu'à Zurich, un tiers des places blanches sont considérées comme des places de livraison entre 5 h et 9 h du matin, ce qui permet d'avoir une gestion très souple. Il mentionne que la motion propose de mener des tests sur certains tronçons en adoptant ce principe.

Questions des commissaires

Un commissaire demande si l'invite sur la compensation est nécessaire puisque cette mesure figure déjà dans la loi. Il se demande s'il serait possible de réfléchir aux places à mobilité réduite dans ce cadre-là.

M. Miserez répond que la disposition sur la compensation est évoquée pour des raisons politiques, l'idée étant que les usagers ne perdent pas de place de stationnement, si ce principe fonctionne, il serait possible de l'adapter pour d'autres aspects comme les places handicapés, l'idée est de fluidifier le trafic et les livraisons.

Un commissaire remarque qu'à Zurich, le taux de voitures par ménage est inférieur à celui de Genève, et il pense que la notion politique est centrale dans ce contexte. Il estime dès lors qu'il est nécessaire de retirer cette invite sur la compensation pour que son groupe soutienne cette motion.

M. Miserez acquiesce et déclare qu'il est nécessaire de trouver des solutions car la situation, notamment sur la route de Frontenex, n'est plus possible.

Une commissaire déclare que la rue des Eaux-Vives qui voit plusieurs lignes de bus connaît le même problème au vu du grand nombre de commerces et elle pense qu'il serait pertinent de mener ce test sur cette rue plutôt que sur la route de Frontenex.

M. Miserez pense que c'est à la commission de faire des propositions mais il mentionne que c'est le Conseil administratif qui décidera de la réalisation de ce test. Il signale que la rue des Charmilles et la rue de Lyon sont également problématiques.

Un commissaire rappelle qu'il existe un dispositif pour les entreprises et il demande comment le macaron livreur viendrait s'articuler avec les mesures existantes. Il remarque par ailleurs que la demande de ce macaron serait très importante.

M. Miserez répond que des voitures sont parkées à Longemalle alors que cet espace est piéton. Il pense qu'il est nécessaire de cibler les véritables livraisons pour éviter que des professionnels qui veulent éviter de marcher 300 m se parquent. Il ajoute que le site de la Ville, sous l'onglet e-démarche, pourrait proposer des macarons, voire même à la journée. Les livreurs qui se parquent ne devraient dès lors pas avoir d'amende.

Une commissaire n'est pas certaine que la police verbalise en dehors des horaires. Elle pense qu'il faut que les livraisons respectent les horaires.

Un commissaire rappelle que la loi indique que les livraisons ne constituent pas un acte de parcage. Il se demande alors qui a la prérogative pour mener un test de cette nature, et quelle serait la signalisation.

Un commissaire évoque la troisième invite et déclare que le Canton a tout de même son mot à dire.

Une commissaire demande quel nombre de places ferait l'objet de ce projet.

M. Miserez déclare que c'est au Conseil administratif de répondre à cette question, mais il pense que cela dépend du nombre de commerces dans la rue.

Une commissaire déclare qu'il ne faudrait pas que ce système pénalise les habitants. Elle remarque qu'il ne faudrait pas que ce système entraîne l'obligation de déplacer sa voiture alors que son propriétaire ne l'utilise pas durant deux jours.

M. Miserez répond qu'il faut soit placer sa voiture dans un parking, soit la parquer sur une place habituelle. Cela étant, il déclare qu'il est nécessaire de trouver des solutions et il pense que cette mesure est simple, efficace et ne coûte pas trop d'argent.

Une commissaire déclare que le macaron-livraison pourrait être généralisé à toutes les livraisons, ce qui permettrait aux livreurs d'être plus rationnels.

M. Miserez pense qu'il faut faire attention au fait d'être trop précis. Il rappelle que cette motion vise les gros transporteurs qui bloquent le trafic. Il ajoute qu'un macaron-livraison à 11 francs peut être acceptable pour certaines entreprises et pas pour d'autres.

L'audition d'un membre du Conseil administratif est votée à l'unanimité à l'égard de cette audition.

Séance du 18 juin 2024

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

M^{me} Perler déclare que cette motion est très intéressante, il y a 1500 cases de livraison sur le canton dont 1200 en Ville de Genève, 70 places de livraison ont été créées depuis 2018.

Il y a 480 000 mouvements de véhicules professionnels sur le canton, soit 5 à 10% du trafic automobile, des études ont été menées et le nombre de cases de livraison semble suffisant, mais elle remarque que le problème relève des voitures qui s'y garent.

Elle précise qu'il y a donc eu un renforcement des contrôles en automne 2022, la mise en œuvre de nouvelles pratiques sur l'espace public donne de nouvelles possibilités pour les artisans.

Le plan directeur communal définit des principes généraux, et des mises à l'essai pourraient être envisagées avec les professionnels des transports. Elle mentionne qu'il est nécessaire de répondre aux besoins de ces derniers tout en respectant les réalités de l'urbanité.

L'idée est d'identifier des pôles, des plateformes de transbordements, des hubs, et les mutualisations possibles notamment à l'égard du dernier kilomètre. Elle déclare que le département propose, avant de modifier les fonctionnements actuels, de tester des solutions innovantes sur des zones sensibles comme la Vieille-Ville ou les Rues-Basses qui auraient besoin d'une réhabilitation. Elle précise que ces solutions envisageables doivent être concertées avec les associations.

Elle évoque alors une nouvelle fondation baptisée Modus dont le conseil de fondation présente toutes les opinions et les visions de la mobilité.

Questions des commissaires

Une commissaire demande si la rue des Eaux-Vives sera prise dans ces essais, qui est très encombrée et abrite de nombreux commerces.

M^{me} Perler acquiesce. Elle estime que tous les quartiers méritent une démarche de ce type.

Un commissaire demande ce qu'il faut penser d'un macaron livreur.

M^{me} Perler n'a pas de réponse à cet égard en l'état, il faudrait éviter des stationnements de véhicules de livraison durant la nuit alors qu'ils ne sont pas en livraison et que l'entreprise n'a pas assez de places de stationnement.

M. Betty mentionne que c'est une réflexion qui doit être menée avec l'Office cantonal des transports (OCT). Il signale qu'il y a plus de véhicules d'artisans dans les Rues-Basses que de véhicules de livraison. Or, il remarque que certains véhicules d'artisans n'ont parfois rien à faire là.

Séance du 20 août 2024

Discussion et votes

Un commissaire du Parti socialiste propose que la troisième invite soit supprimée puisqu'il n'est pas pertinent de compenser systématiquement les suppressions de place, ce d'autant plus qu'une loi existe à cet égard. Il propose également de modifier la quatrième invite, laquelle pourrait s'arrêter après le mot «*livreur*». Il précise que le segment de phrase «*qui permettrait aux véhicules de stationner sur toutes les places gratuitement*» serait donc retranché puisque cette précision peut entraîner des débordements, certaines places sont destinées aux personnes à mobilité réduite.

Une commissaire des Vert-e-s ajoute qu'il n'est pas possible de compenser des places que l'on ne supprime pas, l'idée étant de partager ces places.

Un commissaire du Parti libéral-radical pense qu'il faut assumer cette idée de suppression de places. Il ne croit pas que cette troisième disposition fasse doublon et il remarque que conserver cette dernière ne mange pas de pain.

Un commissaire du Centre ajoute que l'ensemble de la quatrième invite permet d'expliquer en fin de compte l'adoption d'un macaron livreur. Il ne croit pas dès lors qu'il soit judicieux de modifier cette quatrième invite.

Une commissaire des Vert-e-s pense qu'il est également possible d'ajouter après le mot «*livreur*» «*sur le même modèle que le macaron entreprise*».

Le président en prend note et évoque le premier amendement; suppression de la troisième invite, qui est acceptée par 8 oui (3 Ve, 4 S, 1 EàG) contre 5 non (1 LC, 2 PLR, 1 UDC, 1 MCG).

Une commissaire des Vert-e-s propose alors pour la quatrième invite: «à étudier l'introduction d'un macaron livreur qui permettrait aux véhicules de livraison de se parquer sur toutes les places disponibles (blanches, bleues, jaunes) à certaines conditions».

Cet amendement est accepté par 10 oui (3 Ve, 4 S, 1 EàG, 1 UDC, 1 LC) contre 2 non (PLR) et 1 abstention (MCG).

Un commissaire du Parti socialiste déclare qu'il est intéressant de cibler les places de livraison puisqu'il est important de soutenir les gens qui ont besoin de pouvoir livrer des marchandises. Il ajoute que cette motion est innovante et permet de créer des places modulables.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre remarque que ces places ne seront pas modifiées puisqu'elles resteront jaunes ou bleues.

Un commissaire du Centre pense que son groupe pourra soutenir cette proposition tout en regrettant qu'il n'y ait pas de compensation des places de stationnement modifiées, la priorité pour les commerçants est pertinente mais il regrette une nouvelle attaque sur les places pour les habitants. Il mentionne que son groupe reviendra sur cet aspect.

Un commissaire des Vert-e-s déclare que son groupe acceptera bien entendu cette proposition, moduler le statut de ces places est une bonne idée mais il n'y a aucune raison de les compenser.

Une commissaire d'Ensemble à gauche déclare que son groupe est conscient que la ville doit être vivable pour tous et elle observe que les enjeux de livraison sont un enjeu important. Elle répète que moduler ces places est une bonne idée.

La motion amendée est acceptée par 10 oui (3 Ve, 4 S, 1 EàG, 1 PLR, 1 LC) et 3 abstentions (UDC, MCG, PLR).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à déterminer des zones de livraison prioritaires;
- à créer 1 à 3 places de livraison modulables au sein de toutes les zones de livraison prioritaires;
- à étudier l'introduction d'un macaron livreur qui permettrait aux véhicules de livraison de se parquer sur toutes les places disponibles (blanches, bleues, jaunes) à certaines conditions.