M-223 A

1er juillet 2002

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion de MM. Roger Deneys, Gérard Deshusses, Sami Kanaan et Mme Annina Pfund, renvoyée en commission le 19 février 2002, intitulée: «Pour une évaluation et une amélioration du système des macarons».

Rapporteur: M. Jean-Charles Lathion.

La motion M-223 a été étudiée en commission de l'aménagement et de l'environnement, sous la présidence de M. Roger Deneys, lors des séances du 19 mars, du 26 mars, du 7 mai et du 11 juin 2002.

Les notes de séance ont été prises par Mme Yvette Clivaz-Beetschen.

Rappel de la motion

Considérant que:

– le système des macarons est en phase d'installation depuis près de trois ans;
– les premiers quartiers bénéficiaires (Eaux-Vives, puis Pâquis) disposent déjà d'une expérience assez longue, permettant de tirer les premiers enseignements;
– le but principal du macaron est d'encourager les habitants à ne pas utiliser leur véhicule en leur donnant un accès prioritaire à des places pour un stationnement de longue durée;
– le but recherché est mis en danger par la situation de saturation actuelle;
– parallèlement, les places blanches payantes sont souvent libres et en nombre excessif par rapport aux besoins des visiteurs;
– il est urgent de faire le point et d'évaluer les mesures à prendre,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de lui communiquer dès que possible des informations précises et une évaluation (à effectuer en collaboration avec l'Office des transports et de la circulation et d'autres organismes compétents) sur les premières expériences effectuées avec le système de macarons de stationnement pour résidents en ville de Genève, en mettant l'accent sur les points suivants:

- proportion entre le nombre de macarons (résidents et commerçants) délivrés par quartier, d'une part, et le nombre de places bleues disponibles pour ces mêmes quartiers, d'autre part;
- nombre de véhicules privés immatriculés (donc ayant droit à un macaron) dans ces mêmes quartiers;
- nombre de commerces ayant droit à un macaron pour ces mêmes quartiers;
- fréquence des contrôles effectués dans ces zones, répartition des contrôles par corps d'intervention (agents de sécurité municipaux, contrôleurs du trafic, gendarmerie) et résultats;
- étude élargie des pratiques et besoins en matière de stationnement dans ces différents quartiers, en comparaison avec l'offre de places disponibles (catégories et nombre), y compris sous forme de parkings de centres commerciaux ou de parkings résidents;
- enquête d'usage et de satisfaction auprès des titulaires de macarons afin de récolter les expériences et les changements d'habitudes induits par les macarons;
- évaluation spécifique de la situation dans les zones A, B et C (hypercentre: Vieille-Ville, Rues-Basses et Saint-Gervais).

Contexte

«Nouvelle politique de stationnement – Répartition de stationnement en ville de Genève» – Texte extrait de la brochure «Vivre & circuler – Parquer dans mon quartier avec le macaron» publiée en 2000 par le Département de justice et police et des transports:

«Le stationnement: élément clé du plan de circulation

»Le centre-ville est un point sensible en matière de circulation, puisque les mesures prises doivent permettre un accès facile aux personnes qui y travaillent et offrir des possibilités de stationnement aux visiteurs et aux habitants. Pour répondre à ces différents besoins tout en mettant le canton en conformité avec les normes fédérales OPAir et OPBruit, qui fixent les valeurs maximales admises en matière de nuisances, le Département de justice et police et des transports propose un plan de circulation, dans lequel le nouveau concept de stationnement est un élément clé.

»Favoriser les habitants et les commerçants

»L'objectif est de modifier la capacité de parcage de façon à mieux servir les différents usagers de la ville. Ainsi, dans la situation actuelle, les pendulaires,

c'est-à-dire les personnes qui travaillent en ville mais habitent en dehors, utilisent la moitié des places de parc à durée illimitée à disposition, alors qu'ils ne représentent que 20% des usagers. La proportion est exactement inverse pour les clients des services et commerces du centre-ville. Bien peu de places restent à la disposition des habitants qui, ne jouissant pas de place de stationnement privée, doivent laisser leur véhicule sur la voirie.

»Ayant déjà fait leurs preuves dans de nombreuses villes de Suisse, telles que Lausanne, Fribourg, Berne ou Zurich, les macarons pour habitants et commerçants, leur permettant de déroger aux durées limite de stationnement, apportent une solution à ce problème.

»Une nouvelle liberté dans le choix du transport

»Libérés du souci du stationnement de leur véhicule, les résidents du centre-ville sont à même de choisir plus sereinement le mode de transport le mieux adapté à chacun de leurs déplacements et faire jouer ainsi pleinement la complémentarité du transport privé et du transport public.

»Répartition des places de stationnement en ville de Genève

»Au total, la ville de Genève offre plus de 22 000 places de stationnement publiques sur la chaussée (les places dans les garages collectifs souterrains ne sont pas comprises), dont près de 3000 places à l'hypercentre.

»A l'issue de la mise en place complète du système de macaron, les places de stationnement sont réparties comme suit:

1. A l'hypercentre, les places gratuites sont remplacées par des places payantes (horodateurs).

2. Dans le centre-ville

– les places gratuites à durée limitée (de 8 h à 19 h) sont signalées en bleu. Elles sont destinées aux visiteurs du secteur ainsi qu'aux habitants,

– les places payantes à durée limitée (horodateurs) sont destinées aux clients des services et des commerces.

»En répondant aux besoins des différents types d'usagers, cette répartition des places de stationnement permet une meilleure utilisation de chaque place disponible: les résidents peuvent plus facilement laisser leur véhicule à proximité de leur domicile, les clients et visiteurs du centre-ville trouvent davantage de places de stationnement de courte durée, suffisantes pour l'accomplissement d'activités ponctuelles, les pendulaires sont encouragés à laisser leur véhicule dans les parkings de périphérie (P+R) et à se rendre au centre au moyen des transports publics.

»Qui a droit au macaron?

»Chaque habitant peut acheter autant de macarons qu'il possède de voitures immatriculées à son nom et adresse dans le secteur. Chaque entreprise dont le siège est établi dans le secteur peut acquérir deux macarons au maximum.

»Coût du macaron:

180 francs par année, pour les habitants;

360 francs par année, pour les entreprises.»

Le système souffrant de saturation et n'ayant jamais fait l'objet d'évaluation depuis sa mise en place il y a trois ans, les auteurs de la motion demandent au Conseil administratif que celle-ci soit effectuée et que des informations précises soient transmises au Conseil municipal (voir texte de la motion amendée par la commission en fin de rapport).

Séance du 19 mars 2002

Audition des motionnaires

M. Roger Deneys, motionnaire et président de la commission de l'aménagement et de l'environnement, présente le point de vue des motionnaires.

Il rappelle que le système de macarons, mis en place depuis plusieurs années, pose certains problèmes:

– tous les quartiers ne bénéficient pas des macarons;
– le nombre de macarons distribués ne correspond pas au nombre de places sans doute insuffisant;
– aucune évaluation n'a été faite à ce jour par l'Office des transports et de la circulation (OTC);
– une analyse de la situation est nécessaire avant l'extension du système.

La méthode de travail ainsi que les compétences de la commission font l'objet d'un débat nourri. Certains commissaires préconisent un renvoi direct de la motion au Conseil administratif afin que celui-ci effectue l'état de situation et propose les mesures à adopter. Le fait que le système mis en place ne soit pas contrôlé est déploré par d'autres.

L'attribution des macarons à certains commerces de la ville est estimée trop généreuse et anarchique.

Un commissaire propose l'installation de parcomètres à puce, le transfert de compétence à la Fondation des parkings ainsi que le retrait des macarons aux commerçants au profit d'une véritable gestion des cases de livraison.

Un commissaire s'étonne que l'on ne remette pas fondamentalement en question un système des macarons qui aboutit à une frustration des usagers et à une certaine asphyxie, faute de places. Un autre relève que les solutions devraient plutôt être trouvées dans le cadre du programme des parkings périphériques.

Au terme des débats, la commission décide d'auditionner l'OTC et la Fondation des parkings.

Séance du 26 mars 2002

Audition de M. Frédy Wittwer, directeur de l'Office des transports et de la circulation (OTC)

M. Frédy Wittwer présente une liste répertoriant, par quartier, le nombre de macarons délivrés (voir tableau annexé au rapport).

Si les quartiers des Pâquis et de Saint-Jean offrent une situation équilibrée, en considérant le nombre de macarons distribués par rapport aux places disponibles, il n'en va pas de même pour le quartier des Eaux-Vives. M. Wittwer relève que le nombre de macarons distribués aux commerçants constitue 5 à 10% du nombre de macarons distribués aux habitants.

M. Wittwer ne connaît pas la fréquence des contrôles; il estime cependant qu'il faudrait une centaine de personnes pour effectuer le contrôle des places en zones bleues et des places avec parcomètres. Actuellement, 24 agents de sécurité municipaux (ASM) assument cette mission, mais ils ne couvrent que 20% des besoins.

Avec la Fondation des parkings, M. Wittwer pense que l'on pourrait créer un contrôle unique de stationnement qui, à l'instar d'autres villes, pourrait être confié à un service privé pour ne plus être confondu avec un service de police.

Concernant la répartition des places, il explique que dans les rues où l'on compte plus de 50% de commerces, on a autorisé des zones d'emplacement avec parcomètres.

Selon le plan directeur, il avait été prévu d'améliorer l'accessibilité en passant de 50 000 à 70 000 visiteurs et en diminuant le trafic de transit de 200 000 à moins de 100 000 véhicules. Les améliorations devaient provenir pour un tiers de la réa-

lisation de la traversée de la rade, pour un tiers de mesures de contrôle au centre-ville et pour un dernier tiers de reports sur les transports publics. Aujourd'hui, la diminution réalisée n'est que de 40 000 visiteurs.

M. Wittwer a relevé une augmentation de 15 000 à 20 000 visiteurs malgré le nouveau parking des Cygnes et les nouvelles places réservées aux chargements et déchargements.

Seul projet: l'extension du parking sous-lacustre.

M. Wittwer admet qu'aucune enquête de satisfaction n'a été réalisée à propos des macarons. A la demande d'une commissaire, il informe que le taux d'amortissement d'une place de parking est de 4 à 5% sur cinquante ans, si l'on estime à 30 000 francs la place en sous-sol.

En ce qui concerne les problèmes de la périphérie Tremblet et du quartier du Grand-Pré, M. Wittwer note qu'il n'existe plus de places disponibles. 5000 places ont été supprimées au centre-ville, ce qui a reporté le parking d'échange à l'extérieur. Toutes les communes sont concernées et une extension de la zone des macarons est prévue en périphérie du centre-ville.

Le directeur de l'OTC insiste sur la nécessité de créer des parkings d'échange.

En prévision: les axes Genève-Coppet et la Praille-Eaux-Vives.

Si l'on n'a pas connaissance d'un indice de satisfaction de la part des habitants, M. Wittwer relève le contentement des commerçants qui admettent ainsi une facilité d'accès à leur commerce.

Certains commissaires ont cependant constaté de trop nombreuses anomalies: des automobilistes louent des places dans des immeubles et utilisent les zones bleues; des personnes n'adhèrent plus au système des macarons faute de contrôle.

Aux questions se rapportant aux projets de l'Etat, à la transformation des zones à macarons, le directeur de l'OTC rappelle le nombre de personnes à affecter aux contrôles, la difficulté de recrutement des services de police ou de sécurité et la possibilité de créer un service du stationnement.

La diminution des parcomètres dans les zones de commerce est une décision politique, tout comme la transformation des zones à parcomètres en zones bleues. Quant à l'attribution des macarons aux commerces, elle est en moyenne de deux. La loi ne fixe pas les dérogations et aucun contrôle a posteriori n'est effectué quant au cumul de macarons.

M. Wittwer convient que le macaron est délivré en fonction du permis de circulation et que, en limite de quartier, il peut exister des superpositions exceptionnelles.

Séance du 7 mai 2002

Audition de M. Roland Borel, directeur de la Fondation des parkings

M. Borel rappelle que l'objectif premier du système des macarons vise à faciliter l'accessibilité au centre-ville tout en privilégiant le parking des habitants. La Ville de Genève est une entité qui comprend des habitants et des activités. Si l'on ne tient pas compte des activités, celles-ci risquent de se déplacer sur France. La solution réside dans la limitation du temps sur les places publiques et le développement des parcs relais. Les rues sont réparties en deux zones: l'une payante lorsqu'il y a plus de 50% de commerces, l'autre affectée en zones bleues avec un accès facilité pour les détenteurs de macarons. Selon les secteurs, le prix est différent: 50 francs par année en Vieille-Ville, 180 francs au centre-ville, 120 francs à l'extérieur. Ces tarifs pourraient être uniformisés.

Au 2 mai 2002, 19 067 macarons ont été distribués en ville de Genève, dont 727 en Vieille-Ville. Au départ, en 1998, la distribution des macarons était du ressort du Département de justice et police et des transports, puis du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE) qui a repris l'Office des transports et de la circulation. La Fondation des parkings ne s'occupe que de la gestion des macarons, de leur attribution et de l'encaissement des sommes. Le bénéfice, en 2000, a été de 3 millions de francs, en 2001 de 3,6 millions et il est évalué pour 2002 à 3,75 millions. Ces recettes sont dévolues à la couverture des frais de construction et d'exploitation des parkings pour habitants et des parcs relais.

Lors de la mise en service d'un secteur, un dépliant explicatif est remis dans chaque boîte aux lettres par les services de la fondation.

Selon la loi, le macaron est destiné aux résidents, en fonction d'une attestation du Contrôle de l'habitant. Il existe cependant des bénéficiaires venus de l'extérieur qui ont une année pour changer les plaques de leur véhicule. Des macarons peuvent aussi être délivrés pour des besoins professionnels. En principe, il n'est pas attribué plus de deux macarons par société; les exceptions sont du ressort du Conseil d'Etat.

M. Borel estime que le système des macarons est une politique de stationnement efficace mais qui pêche par un manque de contrôle. Il souhaiterait par ailleurs pouvoir attribuer un macaron temporaire à des parents venant aider une personne âgée qui a de la peine à se déplacer. Par contre, il pense que ce serait une

erreur de vouloir introduire le macaron dans les zones payantes, car les clients ne pourraient plus se garer devant les commerces.

A une question se rapportant aux attributions par quartier, M. Borel signale que la Fondation des parkings n'est pas consultée pour la mise en place des installations et le choix des rues. Il déclare qu'il reçoit très peu de remarques négatives lors de la mise en place du système, auquel les habitants se familiarisent très rapidement.

Le recours à des services privés pour les contrôles ne rencontre pas l'adhésion de la Ville de Genève. En 1975, lors de la publication d'un rapport sur la problématique du stationnement et des transports en commun, il avait été proposé en vain de confier la gestion des contrôles à la Fondation des parkings pour parer au manque de personnel. Se référant à un certain nombre de villes européennes, M. Borel pense que le contrôle ne doit pas être nécessairement associé au principe répressif des amendes, mais plutôt à un véritable service de proximité avec la clientèle. Objectif: faire respecter, en l'expliquant, le service mis en place. Il est, selon lui, plus moral d'encaisser des recettes par parking payant que par des amendes. A son avis, les services publics demandent trop de qualifications pour ce travail, ce qui constitue une entrave au recrutement du personnel. Il relève que les recettes genevoises ne représentent que le tiers de ce qui est réalisé à Lausanne.

Un commissaire estime que la répartition des zones payantes et des zones bleues est mal faite. Il pense au boulevard Carl-Vogt et à la rue du Mail où les immeubles n'ont pas du tout de parkings souterrains. Il a vu des voitures sans macaron stationnées toute la journée. En deux mois, dans le secteur où il habite, il n'a constaté aucun contrôle; par contre, il a identifié une voiture avec deux macarons.

M. Borel rappelle que la Fondation des parkings n'a pas de compétence en matière de contrôle. Pour les deux macarons, il explique qu'ils sont attribués par numéro de plaques et que cette situation est possible pour quelqu'un qui habite à la Jonction et travaille aux Eaux-Vives.

Un commissaire fait remarquer que la mobilité est une nécessité professionnelle pour un grand nombre de personnes. Il trouve que l'on devrait se demander dans quelle mesure on pourrait faciliter l'accès au macaron pour ces catégories, et notamment pour le personnel de l'Hôpital qui effectue des horaires irréguliers et de nuit.

M. Borel indique que 700 places sur 800 du parking Lombard sont dévolues au personnel, qui bénéficie d'un tarif préférentiel (150 francs/mois). Il indique que les dérogations sont de la compétence du Conseil d'Etat. Le parking du CMU dessert également l'Hôpital.

Le même commissaire relève que les parkings périphériques sont tellement éloignés que cela prend plus de temps pour faire le trajet jusqu'à sa place de travail que pour venir de son domicile au parc relais.

M. Borel réfute cet argument et déclare que les parcs relais fonctionnent bien, car ils sont situés à la périphérie de la ville. Par la prolongation des trams, la création de nouvelles lignes telles que celles prévues aux Acacias, à Sécheron, au Grand-Saconnex, les circuits seront raccourcis. Il est convenu par tous les experts que le temps de déplacement du domicile au parking doit être plus important que celui du parking au lieu de travail pour que la formule soit retenue.

Aux questions des commissaires se rapportant aux contrôles, M. Borel précise que la Fondation des parkings n'exerce sa surveillance que dans ses parkings ou dans les zones closes qui lui sont confiées. Elle n'opère pas sur la voie publique, sauf pour la récupération de la monnaie et l'entretien des horodateurs.

La Fondation des parkings n'est pas en mesure de fournir le répertoire des macarons attribués par profession; la liste des exceptions accordées par le Conseil d'Etat doit lui être réclamée directement.

Quant à une coordination des services de contrôle entre le Canton et les agents de sécurité municipaux (ASM), M. Borel indique qu'une séance a eu lieu récemment chez M^me^ Spoerri, conseillère d'Etat chargée du Département de justice, police et sécurité, pour envisager une politique globale. Il semble que le problème vienne principalement de la Ville de Genève qui ne veut pas d'ASM dans le contrôle du stationnement.

Un commissaire s'étonne de l'absence de contrôle du stationnement en surface sur la plaine de Plainpalais les jours de marché, alors que le parking souterrain n'est pas complet. Il relève une tolérance préoccupante de la part du magistrat en charge de ce dicastère.

M. Borel déplore le manque de volonté en matière de réglementation des zones de surface. Il pense que l'on pourrait instaurer un stationnement différencié selon l'usage (prise de marchandise ou parcage du véhicule).

Un commissaire évoque la structure d'accueil de l'Hôpital destinée à des patients provenant d'autres cantons pour des transplantations. Ceux-ci occupent souvent en famille un appartement mis à leur disposition. Il trouve qu'il serait utile de pouvoir disposer d'un macaron pour ces gens.

M. Borel indique que la Fondation des parkings pratiquait ce genre d'exception, mais que cette prérogative lui a été retirée. Il pense qu'il serait intéressant que la Ville de Genève intervienne dans ce sens, car ce système existe dans d'autres cantons.

En ce qui concerne le système de park & ride avec parcs relais, M. Borel indique que les essais avec les TPG n'ont pas abouti à des résultats concluants, compte tenu du coût élevé d'une pareille expérience.

Au terme de l'entretien avec M. Borel, il est décidé d'auditionner M. André Hediger, conseiller administratif, afin que celui-ci puisse présenter son point de vue en matière de contrôle (agents municipaux ou services privés) et sur la gestion des zones de surface de la plaine de Plainpalais les jours de marché.

Séance du 11 juin 2002

Audition de M. André Hediger, conseiller administratif chargé du département des sports et de la sécurité, et de M. André Schmidlin, responsable de l'administration des agents de ville et du domaine public

M. Hediger indique que, depuis l'introduction des zones bleues et des ASM, le Service des agents de ville a commencé à gérer le secteur des Pâquis. Il est prévu, que, en fonction des effectifs, la Jonction soit le prochain secteur. Le souhait de la Ville est de pouvoir contrôler l'ensemble des zones bleues.

M. Hediger déplore cependant de n'arriver à obtenir de la part de M^me^ Spoerri, conseillère d'Etat chargée du Département de justice, police et sécurité (DJPS), aucun renseignement sur le nombre de macarons distribués. A noter que la commission a obtenu sans autre de l'OTC cette liste établie au 2 mai 2002.

M. Schmidlin souligne que presque toutes les questions soulevées par le projet de motion relèvent de la fondation ou du DJPS. Il est clair que la réussite du système s'appuie également sur le contrôle. C'est pourquoi le service s'est intéressé de savoir quel serait le problème si la charge de contrôler l'ensemble du territoire de la Ville lui était confiée. L'expérience pilote faite aux Pâquis a permis de constater qu'il fallait un contrôle de 7 et 18 heures, 6 jours par semaine; ce qui représente un effectif de 4 personnes, soit 122 personnes pour couvrir l'ensemble du secteur.

Comme il y a des secteurs plus pointus (ceux situés à l'hypercentre), l'on pourrait imaginer un contrôle quotidien dans ces zones et plus espacé pour le reste. Ce qui permettrait de restreindre l'effectif mais signifierait aussi une efficacité moindre.

M. Hediger indique que l'estimation financière sur la dépense salariale, le coût des uniformes et du matériel s'élèverait à 13 millions, dépense qui pourrait être complètement compensée par les recettes provenant des amendes. Par contre, l'on peut aussi envisager que le personnel engagé puisse effectuer d'autres tâches que le contrôle des stationnements en zone bleue et s'occuper des stationnements sur les trottoirs ou les lignes jaunes. Ces collaborateurs n'auraient pas à répondre

aux exigences de la formation d'ASM, mais seraient formés comme agents municipaux (AM), et exclusivement affectés au contrôle des zones bleues. Ils pourraient être opérationnels très rapidement (après un mois de formation).

Selon le règlement des ASM, la gendarmerie pourrait cependant, par manque d'effectifs, faire appel à ce personnel pour l'aider (cas de pannes, de feu ou manifestations). Il relève qu'il manque environ 80 gendarmes à Genève.

Le risque demeure que, suite à l'application des amendes, les automobilistes deviennent plus disciplinés et que les recettes diminuent…

M. Schmidlin rappelle qu'actuellement 80 ASM fonctionnent selon un horaire rotatif par équipe de 20 de 6 h à 21 h. Ceux-ci effectuent également des tâches incontournables comme le contrôle des marchés, la fermeture des parcs et celle des chaînes. Il résulte de ces obligations qu'il n'y a actuellement qu'un à trois agents, par jour, disponibles pour l'ensemble des zones bleues de la ville de Genève.

A la question d'un commissaire relative à l'acquisition éventuelle d'appareils pour le contrôle du stationnement, M. Hediger répond qu'il a été auditionné à ce sujet et que l'administration du Service des agents de ville doit encore être entendue.

Un commissaire rappelle qu'une disposition n'existe pas si elle n'est pas contrôlée et qu'il faut être attentif à ne peut pas surestimer le produit des amendes. Il calcule que, pour récolter 13 millions, il faut 300 000 amendes, soit environ 1000 amendes par jour. Or il pense qu'en sanctionnant de la sorte un changement va rapidement se faire sentir chez les automobilistes. Il ne croit pas à la viabilité d'une mesure aussi radicale au-delà de 15 jours. Ce qui va vraisemblablement entraîner un sérieux problème de financement.

M. Hediger admet que moins d'agents pourraient être engagés. Ceux-ci pourraient se concentrer sur les quartiers sensibles. On pourrait ainsi commencer avec 52 agents pour 13 secteurs et recourir à des temporaires pour un certain temps.

Un commissaire relève que l'effectif actuel représente 20% de l'évaluation totale et constate que l'on est encore loin d'avoir l'équivalent des autres villes suisses. Il pense que l'on peut engager suffisamment de personnes avant d'être en sureffectif.

Il est rappelé que la Fondation des parkings aurait été intéressée à assurer ces contrôles, ce qui provoquerait une concurrence. La Ville de Genève ne rencontrera-t-elle pas les mêmes difficultés que l'Etat pour recruter des agents?

M. Hediger reconnaît que, selon la loi, le contrôle pourrait être assumé par la fondation, mais la Ville s'y est toujours opposée, même si M. Borel était prêt à

engager 130 à 140 contrôleurs. Cela signifierait, en effet, que les recettes iraient à la Fondation des parkings alors qu'elles concernent le domaine public municipal. Quant au recrutement, il indique que, si certaines difficultés existent pour les ASM, qui peuvent être refusés pour des raisons de santé et de limite d'âge (moins de 30 ans), les critères seront moins sévères pour les AM.

Pour une question de principe, M. Hediger refuse tout partage de compétences avec la Fondation des parkings dans ce domaine. Il fait remarquer que les gendarmes, les agents du trafic et les agents de ville interviennent déjà sur la voie publique, ce qui fait plusieurs corps différents.

Le personnel prévu par la Ville aura le statut de fonctionnaire.

A la question d'un commissaire sur la clé de répartition des recettes de la Fondation des parkings en fonction du territoire, M. Hediger répond qu'il n'a jamais eu de rapport sur les zones bleues, mais qu'il a incidemment appris qu'une nouvelle étude menée par l'OTC était en cours.

M. Schmidlin indique que dans les cantons de Zurich, Berne, Bâle-Ville et Fribourg, où des contrôles réguliers sont pratiqués, il n'a jamais entendu dire que ceux-ci étaient devenus inutiles.

A un commissaire qui s'informe de la tolérance pratiquée sur la plaine de Plainpalais, où règne les jours de marché une certaine anarchie, M. Hediger explique que la Ville avait voulu supprimer complètement les stationnements. A la suite de fortes réactions, on a finalement autorisé à nouveau un périmètre de stationnement pour les acheteurs. Des démarches ont également été effectuées auprès du Parking de Plainpalais, qui a accepté de baisser ses prix. Afin d'en faciliter l'accès, il est prévu l'aménagement d'une entrée et d'une sortie des deux côtés du parking.

Face au grand nombre d'infractions commises le soir, un commissaire trouverait utile que les AM puissent également être opérationnels la nuit et le week-end.

M. Schmidlin dit que cela n'est pas prévu et ajoute qu'il faudrait compter, dans ce cas, sur un effectif de 160 à 200 personnes.

Le même commissaire demande si l'on a envisagé un autre système que la zone bleue. Il pense par exemple à l'utilisation de parcomètres avec des cartes à puce pour les habitants des quartiers.

M. Hediger répond par la négative.

Un commissaire, connaisseur en la matière, indique que cette nouvelle génération de parcomètres avec des cartes à puce est coûteuse, mais qu'elle permet, par exemple, d'appliquer des tarifs différenciés.

M. Schmidlin signale que l'application de ce système simple est du ressort de la loi fédérale et qu'il doit s'appliquer à toutes les communes suisses.

Discussion et vote

Si les auteurs de la motion membres de la commission admettent avoir reçu une partie des réponses aux questions posées, ils constatent que le système manque totalement d'efficacité, car il n'existe aucun contrôle. D'autre part, ils estiment que la distribution du macaron aux commerçants n'est pas très claire. Ils pensent qu'une invite supplémentaire pourrait être ajoutée à la motion afin de demander l'engagement d'agents supplémentaires pour participer au contrôle.

Un commissaire propose de prévoir dans le prochain budget l'engagement d'une cinquantaine d'agents municipaux (AM), dont le financement sera assuré par les recettes des amendes en zones bleues.

Un autre estime que la Ville de Genève ne devrait pas se charger de cette nouvelle tâche qui ne lui rapporte rien et nécessite l'engagement de nombreux fonctionnaires. Il pense qu'elle devrait être laissée à la Fondation des parkings qui est prête à l'assumer.

Il lui est répondu que cette proposition a été refusée par le Grand Conseil, car les recettes iraient dans les caisses de la fondation.

Compte tenu du constat établi qu'un effectif de 120 contrôleurs serait nécessaire et que l'on pourrait envisager un partage entre personnel fixe (fonctionnaires) et temporaire (auxiliaires), les membres de la commission conviennent de l'adjonction de l'amendement suivant:

«et de prévoir au prochain budget municipal les montants nécessaires à l'engagement d'agents municipaux (AM) principalement dévolus au contrôle du stationnement, et dont les charges annuelles seront couvertes par l'augmentation prévisible des recettes des amendes d'ordre».

Vote

L'amendement proposé est accepté par 12 voix et 3 abstentions libérales.

Le président indique que les autres invites sont maintenues. Il propose d'ajouter l'adjectif «annuelle» à la deuxième ligne de la motion:

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de lui communiquer dès que possible des informations précises et une évaluation *annuelle*…»

Cet ajout est accepté.

La motion amendée est acceptée par 13 oui, 2 non (L) et 1 abstention (L) .

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de lui communiquer dès que possible des informations précises et une évaluation annuelle (à effectuer en collaboration avec l'Office des transports et de la circulation et d'autres organismes compétents) sur les premières expériences effectuées avec le système de macarons de stationnement pour résidents en ville de Genève, en mettant l'accent sur les points suivants:

– proportion entre le nombre de macarons (résidents et commerçants) délivrés par quartier, d'une part, et le nombre de places bleues disponibles pour ces mêmes quartiers, d'autre part;
– nombre de véhicules privés immatriculés (donc ayant droit à un macaron) dans ces mêmes quartiers;
– nombre de commerces ayant droit à un macaron pour ces mêmes quartiers;
– fréquence des contrôles effectués dans ces zones, répartition des contrôles par corps d'intervention (agents de sécurité municipaux, contrôleurs du trafic, gendarmerie) et résultats;
– étude élargie des pratiques et besoins en matière de stationnement dans ces différents quartiers, en comparaison avec l'offre de places disponibles (catégories et nombre), y compris sous forme de parkings de centres commerciaux ou de parkings résidents;
– enquête d'usage et de satisfaction auprès des titulaires de macarons afin de récolter les expériences et les changements d'habitudes induits par les macarons;
– évaluation spécifique de la situation dans les zones A, B et C (hypercentre: Vieille-Ville, Rues-Basses et Saint-Gervais),

et de prévoir au prochain budget municipal les montants nécessaires à l'engagement d'agents municipaux (AM) principalement dévolus au contrôle du stationnement, et dont les charges annuelles seront couvertes par l'augmentation prévisible des recettes des amendes d'ordre.

Annexe: nombre de macarons délivrés du 2 janvier 2002 au 2 mai 2002