M-303 A

15 décembre 2004

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion de M^mes^ Alexandra Rys, Odette Saez et M. Jacques Finet, renvoyée en commission le 20 novembre 2002, intitulée: «Rendre la place du Pré-l'Evêque aux piétons et résoudre les problèmes de parcage: faire d'une pierre deux coups».

Rapporteur: M. Olivier Norer.

L'objet a été envoyé à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 20 novembre 2002. Cette dernière, réunie sous la présidence de M. Michel Ducret, a débattu de la motion lors de six séances, les 18 et 25 mars, les 15 et 29 avril ainsi que les 20 et 27 mai 2003. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Reuland, que nous remercions pour son travail.

Rappel de la motion

Considérant que:

– de nombreuses voix s'élèvent pour demander que les deux parties de la place du Pré-l'Evêque soient dévolues aux piétons;
– la place du Pré-l'Evêque offre actuellement plus de 70 places de stationnement pour des automobiles;
– le quartier des Eaux-Vives est insuffisamment doté en places de stationnement, surtout pour les habitants,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, prioritairement destiné aux habitants, et ainsi d'en libérer la surface.

Précisions du nouveau rapporteur

M. Alain Gallet, initialement désigné par la commission de l'aménagement et de l'environnement pour rendre un rapport sur cet objet, s'est retiré du Conseil municipal en juin 2003 sans rendre son texte. Dès lors, et dans le cadre du récent dépoussiérage des rapports en déshérence, M. Olivier Norer, siégeant dès juin 2004 à la commission de l'aménagement et de l'environnement, a accepté de reprendre le compte rendu de la motion M-303 sur la base des notes de séance des archives municipales, quand bien même il n'a pas assisté aux séances y relatives.

Séance du 18 mars 2003

Audition des motionnaires, représentés par M^me^ Rys

Selon la motionnaire, la problématique de la motion M-303 est assez simple: comment concilier la volonté de rendre la place du Pré-l'Evêque aux piétons et le maintien pour les habitants du quartier d'une offre de stationnement automobile sur le même espace. L'idée avancée par la motion est donc de piétonniser la surface, tout en réservant le sous-sol au parking des voitures. M^me^ Rys rappelle que dans les années 1980 une étude avait d'ailleurs été réalisée sur cet objet, qu'elle concluait à la faisabilité de l'ouvrage et que, en raison des contraintes de la nappe phréatique voisine, elle en fixait la capacité limite à 450 places. Toutefois, le dossier était resté sans suites concrètes. Et la motionnaire de préciser que le parking souhaité aujourd'hui ne devrait être destiné qu'aux habitants, et non aux visiteurs, qui ont déjà à leur disposition les garages de Villereuse, de Rive et d'Eaux-Vives 2000.

Questions et commentaires

Un commissaire radical tient d'emblée à corriger une affirmation de la motionnaire, selon laquelle le projet des années 1980 aurait été laissé en plan. Il y a bien eu une demande d'autorisation, qui a été accordée (avec étude d'impact), mais elle n'a pas été utilisée dans le délai de deux ans et n'a pas non plus été renouvelée. Général Parking avait la maîtrise de l'ouvrage, lequel pourrait être réalisable aussitôt qu'une autorisation de construire sera délivrée. A l'époque, le projet avait un caractère plus commercial que celui mis en avant par la motion M-303. Et d'ajouter qu'il y a une dizaine d'années une pétition avait été soumise à la commission de l'aménagement et de l'environnement par les habitants, qui voulaient pouvoir laisser leurs véhicules garés les jours de marché (ce qui avait contribué à réduire le marché). Ce parking est très utilisé par les habitants des Eaux-Vives qui sont une zone sinistrée en matière de stationnement.

Un commissaire de l'AdG/SI relève une différence entre le discours écrit de la motion M-303 et la présentation de la motionnaire, qui parlait de stationnement pour les habitants. En effet, le texte de l'invite dit exactement ceci en parlant du garage collectif: «prioritairement destiné aux habitants». Or le mot «prioritairement» n'exclut pas les autres usagers de la route. Et de demander si la démarche vise à réintroduire le trafic en ville, à proximité d'une grande pénétrante.

La motionnaire précise qu'il faut distinguer deux aspects. Premièrement, les places seraient destinées uniquement aux habitants et, éventuellement, aux commerçants (selon le besoin), mais en tout cas pas aux visiteurs, ni aux clients. Deuxièmement, le concept d'aspirateur à voitures n'est pas valide dans ce cas-là, car il ne s'agit pas de créer des places supplémentaires, mais de compenser celles

qui seront enlevées en surface. Mais elle conteste ce concept, car les statistiques montrent que les immatriculations augmentent. Les gens se servent de leur véhicule, et leur donner de la place, c'est leur éviter de tourner durant des heures pour en trouver.

Un commissaire de l'AdG/SI insiste: le mot «prioritairement» n'exclut pas les autres usagers.

La motionnaire reformule sa réponse: le parking est destiné aux habitants du quartier et, quand le besoin s'en fait sentir (s'il se fait sentir), aux commerçants exclusivement.

Un commissaire Vert a entendu parler d'une étude qui montre que beaucoup de places ont été créées en sous-sol, mais qu'elles restent aux deux tiers vides, car elles sont chères. Ensuite, le projet défini par la motion M-303 ne revient-il pas à créer le premier parking sur le domaine public destiné exclusivement à des utilisateurs privés? Enfin, quel est le coût de la construction d'une place en sous-sol et à combien pourrait se chiffrer le revenu par mois?

La motionnaire n'a pas connaissance de l'étude dont parle le commissaire Vert, mais elle aimerait beaucoup la lire, s'il l'a en sa possession. Pour la question concernant la privatisation du domaine public, il ne saurait en être question, pas plus en tout cas que le système des zones bleues, où l'on vend des macarons aux habitants. Par contre, il reste une question: s'il y a un besoin pour les commerçants du quartier, ne faudrait-il pas s'acheminer vers une réalisation du parking par une société d'économie mixte, avec une opération commerciale pour l'allocation des places aux commerçants, ce qui réduirait le coût de celles destinées aux habitants? Enfin, elle ne connaît pas le prix de la place, mais la commission de l'aménagement et de l'environnement fera passer des auditions, dont certainement celle de la commission qui a déjà fait une étude chiffrée.

Sur la privatisation de l'espace public, un commissaire radical signale qu'un parking pour les habitants a été construit par les pouvoirs publics (Fondation des parkings) à Saint-Jean, le long des voies CFF.

Un commissaire Vert demande s'il est sur le domaine public et si les gens ont un numéro de plaque sur leur place.

Un commissaire radical ne connaît pas le système de gestion des places, mais il est strictement réservé aux habitants.

Un commissaire Vert précise que la possession d'un macaron ne signifie pas la possession ou la location d'une place attribuée. C'est un droit à l'utilisation du domaine public.

Personne n'a dit, répond la motionnaire, que les places seront nominatives.

Pour un commissaire Vert, si quelqu'un paie 300 francs par mois pour avoir une place, il ne sera pas content s'il n'en trouve pas une autre dans le parking, ce qui revient à dire qu'il faudra trouver un système d'attribution, et cela pose un problème éthique: les deniers publics sont destinés à des places privées.

Un commissaire radical demande pourquoi, si les deniers publics servent d'une part à financer des logements sociaux, ils ne pourraient pas d'autre part servir à financer des places de stationnement pour des privés, ce qui libérerait la chaussée. Sur les macarons, il rappelle en outre que le système avait été lancé par le Conseil municipal, et que le produit de la vente des macarons devait servir au financement des parkings pour les habitants, mais le Canton en fait des P+R. Le vrai problème, c'est que des gens qui ont une place de stationnement privée la sous-louent aux pendulaires, achètent un macaron, se garent sur la chaussée et font du bénéfice.

Un commissaire Vert note que ce problème est mentionné par la même étude qu'il mentionnait tout à l'heure. Qu'est-ce qui éviterait alors que la même dérive se reproduise dans le cas du parking souterrain de la place du Pré-l'Evêque?

L'avantage, selon un commissaire radical, c'est que ce parking serait public, et donc contrôlable.

Un commissaire libéral demande ce qu'il faut entendre par «rendre la place du Pré-l'Evêque aux piétons».

Pas grand-chose, répond la motionnaire, car un square à côté d'une pénétrante, c'est un square qui ne sera pas beaucoup fréquenté. Il s'agit seulement de ne pas aggraver la mauvaise situation du secteur. En somme, ça sera juste moins laid.

Selon un commissaire radical, il ne faut pas imaginer un jardin de type parc, ou une place de jeux pour les enfants, mais plutôt quelque chose comme une place avec quelques arbres et une petite fontaine.

Un commissaire socialiste note que la motionnaire a parlé de la création de 450 places en sous-sol et de la suppression d'un certain nombre de places en surface. Quelle relation y a-t-il entre les places créées et les places supprimées?

La motionnaire précise que 450 est un maximum. Quant à la relation entre les places créées et celles destinées à être supprimées, elle ne sait pas.

Un commissaire socialiste demande tout de même s'il y aura un gain net.

Ce n'est pas sûr, répond la motionnaire. Seulement probable.

Un commissaire radical parle d'une perte déjà de 70% de places de stationnement dans le quartier, due au remplacement de places en biais par des places en

long (afin de gagner de l'espace pour le trottoir). On peut estimer la perte minimale, rien que dans le secteur du centre du quartier des Eaux-Vives, à une bonne cinquantaine de places.

Un commissaire libéral apporte un complément à ce que vient de dire le président au sujet des 50 places supprimées aux alentours du Pré-l'Evêque: si l'on compte aussi celles qui seront supprimées sur la place elle-même, on arrive à environ 200.

Par ailleurs, bien qu'habitant le quartier depuis de nombreuses années, il n'a jamais réussi à savoir quand la poste allait déménager.

La motionnaire dit que la poste a annoncé par courrier son déménagement pour cet automne.

Un commissaire radical se propose de faire l'historique de la situation postale. La poste se trouvait il y a quelques années dans le bâtiment appelé tour Saujet (à côté de chez Zschokke). Or elle s'y trouvait à l'étroit. Les guichets ont donc été déménagés (mais pas le reste) dans le bâtiment provisoire situé sur la place du Pré-l'Evêque, lequel ne devait durer que jusqu'à l'installation de la poste derrière la rue de Chamonix dans un nouveau bâtiment. Or le projet ne s'est pas réalisé, le temps a passé et la poste envisage de retourner dans ses locaux initiaux. Mais cette perspective n'est pas définitive, car il est possible que la poste d'installe finalement à la gare des Eaux-Vives. Il convient donc d'être prudent sur cette question du déménagement, même s'il est sûr que le bureau situé sur la place du Pré-l'Evêque doit disparaître.

Un commissaire libéral demande ce qu'il en est des pétitions. Que souhaitent les habitants?

La motionnaire mentionne plusieurs pétitions connues: la première est déjà ancienne et a été le détonateur des actions du magistrat dans le quartier; il en existe une autre pour la rue du Lac, mais qui n'était pas claire; une troisième, plus récente (2800 signatures), a été déposée à la fin de l'année dernière, et exprimait une opposition aux projets du magistrat (mais le département de l'aménagement n'en a pas tenu compte).

Un commissaire de l'AdG/SI rappelle à la motionnaire que, lorsque la pétition de la rue du Lac a été débattue en commission, tout le monde savait qui était derrière quoi.

La motionnaire n'est pas d'accord. La pétition était floue.

Un commissaire radical précise que, pour la rue du Lac, il y a eu une demande émanant de la maison de quartier (qui voulait un espace public piéton devant sa porte) et une contre-pétition de la part des commerçant de la rue.

Discussions sur la suite des travaux

Un commissaire de l'AdG/SI trouverait intéressant d'auditionner le magistrat pour savoir s'il a un concept pour toute la zone, concernant le problème des parkings, car celui du Pré-l'Evêque n'est pas le seul.

Un commissaire Vert propose d'entendre l'OTC sur sa politique en matière de stationnement. La commission de l'aménagement et de l'environnement pourra de plus connaître les chiffres précis relatifs au nombre de places existantes et au nombre de macarons délivrés aux Eaux-Vives.

Un commissaire de l'AdG/SI aimerait demander au Conseil administratif un état de la situation, plus que de simples informations.

Un commissaire du Parti du travail propose d'entendre l'association des commerçants, l'Association des intérêts des Eaux-Vives.

Un commissaire démocrate-chrétien demande l'audition de Général Parking sur l'autorisation de construire demandée à l'époque, ainsi que sur les coûts.

Un commissaire Vert aimerait ajouter l'Association des habitants des Eaux-Vives.

Les auditions du Service d'urbanisme, du Conseil administratif, du Service des parkings, de l'OTC et de l'Association des habitants des Eaux-Vives sont acceptées à l'unanimité.

(NDR: Curieusement, bien que réalisée, l'audition de l'Association des intérêts des Eaux-Vives semble ne pas avoir été votée par la commission.)

Séance du 25 mars 2003

Audition de M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, ainsi que de MM. Philippe Gfeller et Alexandre Prina, respectivement chef et ingénieur transports au Service d'aménagement urbain et d'éclairage public

M. Ferrazino rappelle en préambule qu'une concertation de quartier, menée par M. Prina, existe depuis plus de deux ans sur le problème du stationnement, et qu'elle a donné lieu à un certain nombre de propositions, qui ont été présentées publiquement à deux reprises (il y a dix-huit mois pour la première fois et un mois pour la seconde).

La motion M-303 pose un double problème: l'aménagement de la place du Pré-l'Evêque d'une part, et le stationnement dans le quartier des Eaux-Vives, de l'autre.

Pour le stationnement, dans le cadre de la réflexion menée par le groupe de travail de M. Prina, l'étude d'un parking habitants a été retenue. Cela avait d'ailleurs été dit au Conseil municipal dans le cadre de la proposition de crédit d'un montant de 3 millions de francs pour des réalisations de travaux et de 1 million pour des crédits d'étude dans le quartier des Eaux-Vives (proposition PR-273 du 6 février 2003). Elle disait, page 5 (exposé des motifs): «(…) il conviendra de définir, sur la base de l'offre existante [il était question du stationnement], les besoins futurs, compte tenu des options de circulation et d'aménagement dans le secteur, afin d'établir les mesures de stationnement et de gestion nécessaire, voire d'envisager la faisabilité d'un parc à voitures pour résidents, à l'image de ceux du Prieuré et de Saint-Jean». Le Prieuré et Saint-Jean ont été cités, car ce sont deux réalisations de la Fondation des parkings, qui permettent d'assurer un prix à la place relativement bon marché (150 francs) par rapport à l'investissement.

L'étude mentionnée dans la proposition PR-273, de la faisabilité d'un parking habitants, est donc confirmée aujourd'hui, en particulier à cet endroit (il n'y en a pas beaucoup d'autres disponibles). Une fois que cette étude aura été menée à bien, le projet pourra être présenté publiquement, pour voir s'il bénéficie d'un large soutien permettant d'aller de l'avant. Il précise qu'il parle bien d'un parking habitants, car la motion M-303 dit «(…) prioritairement destiné aux habitants (…)», d'où l'on peut déduire qu'il pourrait être destiné à d'autres affectations. S'il devait s'agir d'un parking visiteurs, M. Ferrazino n'y serait pas favorable, parce que les rotations qu'impliquent ces deux types de parking ne sont pas identiques. Il faudrait construire, pour un parking visiteurs, des voies d'accès très différentes que pour un parking habitants, sans parler du fait qu'il y a déjà celui d'Eaux-Vives 2000, celui de Villereuse et celui de Rive, qui permettent d'alimenter le secteur, indépendamment de toute la volonté de mise en place des P+R avec transfert modal, et sans mentionner non plus la ligne RER qui va venir à la gare des Eaux-Vives.

Pour l'aménagement de la place du Pré-l'Evêque, M. Gfeller présentera l'aménagement qui se fera dès janvier 2004. Pour le reste, il y a des discussions avec la Poste depuis longtemps au sujet du déménagement de son pavillon. Or la Poste n'est pas claire dans les dates qu'elle avance, qui sont à chaque fois reportées. Le service a eu le temps de peaufiner un projet qui va être présenté à la commission de l'aménagement et de l'environnement, et il vient d'obtenir un engagement écrit de la Poste sur une date butoir, qui fixe son départ à novembre 2003, pour regagner ses anciens bureaux (rue du 31-Décembre); engagement d'ailleurs suivi, quinze jours plus tard, d'une lettre beaucoup plus vague, ce qui a poussé le service à demander une confirmation définitive de la date butoir, de sorte qu'il puisse prendre certains engagements.

L'aménagement de cette partie de la place du Pré-l'Evêque ne signifie pas qu'on a renoncé à aménager l'autre partie, mais il convient de présenter

d'abord à la commission de l'aménagement et de l'environnement ce qui est prévu pour janvier 2004. Pour l'autre côté, un concours d'aménagement (mandats parallèles) vient d'être lancé (de même que pour deux autres places: Longemalle et Simon-Goulart), dont les projets sont attendus pour juin 2003. Après quoi il sera possible de continuer la concertation avec l'ensemble des intervenants sur des bases solides. Pour l'instant, il est donc prématuré de parler de ce côté, mais il est possible de montrer l'aménagement provisoire prévu pour le côté de la poste.

M. Gfeller ajoute que, si trois places ont été mises dans le même lot, c'est parce que ce qui compte, dans le développement d'un projet, c'est d'obtenir un mandataire, et l'ouverture des marchés publics oblige à faire des présélections.

Chacune de ces places a des particularités qui vont bouger dans le temps. Pour celle du Pré-l'Evêque, l'étude du besoin de places de stationnement et de faisabilité n'étant pas faite, le mandataire va se limiter à un dessin de la place, mais il sait qu'il devra un jour se confronter à ce problème.

Dans le projet futur, il ne s'agissait pas de laisser la place vide après le départ de la poste. Aussi, il y a une année, le projet a été lancé, mais est ensuite resté dans des cartons, d'où il peut à présent ressortir. C'est un projet très simple, qui tient compte des pratiques actuelles de voirie, d'éclairage public et d'espaces verts, pour intervenir dans le cadre budgétaire. Il s'agit en fait d'intervenir sur le périmètre qui se trouve entre la rangée d'arbres existante, en plaçant quelques buissons destinés à former deux lignes végétales et des éléments lumineux, de même que quelques bancs. Il montre un montage photo représentant l'aspect que cela peut donner, en précisant qu'il ne s'agit pas de présumer de la capacité des professionnels qui ont répondu à la mise au concours. La simplicité de ce projet est destinée à tenir les deux ou trois ans de procédure pour la réalisation du projet (enclenchement, montage du projet et demande de crédit).

Questions et commentaires

Un commissaire radical remarque qu'il serait bien d'organiser les concertations avec les habitants les jours où la commission de l'aménagement et de l'environnement ne siège pas, de sorte que les commissaires qui habitent dans le quartier puissent y participer.

Concernant le stationnement dans le quartier, M. Prina souligne que la commission devra bientôt se pencher sur la proposition PR-273, ce qui lui fournira l'occasion d'étudier de manière plus approfondie l'ensemble de la concertation qui s'est déroulée avec les habitants, dans une première structure, liée à la maison de quartier.

Un commissaire radical rend les commissaires attentifs au fait qu'il est déjà pratiquement question de la proposition PR-273, qui n'a pas été mise à l'ordre du jour, mais qu'il s'agit tout de même d'une préaudition sur ce thème.

M. Prina, au sujet de cette proposition PR-273, rappelle qu'en 1996 une pétition avait circulé, qui demandait un certain nombre d'éléments pour améliorer la convivialité dans le quartier (notamment des macarons, un P+R à Genève-Plage, etc.) et différentes mesures d'aménagement pour améliorer la sécurité des piétons. Cette pétition a été renvoyée en 1999 au Conseil administratif, qui a demandé la création d'un groupe de travail, pour proposer des mesures en faveur des déplacements «doux» (piétons, etc.). Un premier groupe de travail a donc été constitué, pour dialoguer avec les associations d'habitants, les commerçants, la maison de quartier, les crèches, les écoles, etc., afin de trouver des solutions pour maîtriser le problème du transit aux Eaux-Vives.

Très vite, ce groupe s'est rendu compte qu'il avait des propositions fortes, puisqu'elles consistaient à supprimer le trafic de transit à la rue de Montchoisy et à la rue des Eaux-Vives, ce qui n'était pas sans conséquences sur l'accessibilité du quartier. Raison pour laquelle il a souhaité une première information publique (avril 2001), à l'occasion de laquelle le groupe de travail a été élargi. Tout le monde s'accordait sur les objectifs (améliorer la sécurité, diminuer les nuisances, trouver de nouveaux espaces publics), mais les solutions qui avaient été trouvées par le premier groupe de travail ne suscitaient pas la même unanimité.

Durant une année, le nouveau groupe (augmenté d'un certain nombre de conseillers municipaux et de la Fédération des artisans-commerçants) a débattu des différentes propositions émanant des objectifs à atteindre. A ce niveau, en ce qui concerne les petits aménagements de sécurité (amélioration de la situation piétonne et des cheminements cyclables), l'ensemble des acteurs était favorable, avec une sensibilité plus accrue pour certains d'entre eux à la problématique du stationnement, raison pour laquelle cette problématique a été introduite dans la réflexion.

Ainsi, le groupe de travail a pu se mettre d'accord sur la problématique de la sécurité, mais pas sur les objectifs plus généraux du transit et de l'aménagement. Les discussions ont donc été arrêtées durant un certain temps, de sorte à parler plus finement sur la base de projets concrets, et des demandes de crédit ont été déposées pour pouvoir aller de l'avant, aussi bien du point de vue du projet que des mesures d'accompagnement et des conséquences qu'elles auront sur la circulation. Pour l'instant, les résultats de cette concertation concernent l'aménagement de la place du Pré-l'Evêque, de la rue de Montchoisy, la centralité de la rue des Eaux-Vives et un certain nombre de petits aménagements.

Pour le stationnement autour de la place du Pré-l'Evêque, il faut noter plusieurs choses. Il y a le stationnement sur le domaine public et le stationnement privé (les places en sous-sol n'ont toutes pas pu être localisées). Selon un estima-

tif qui a été fait par l'OTC, il y aurait entre 3600 et 4300 places sur domaine privé. Or le nombre de véhicules immatriculés dans le secteur s'élève à 6250. Alors, si l'on additionne les places sur le domaine privé et sur la voirie (2200 places), soit le nombre de places à disposition correspond au nombre de véhicules immatriculés, soit il n'y correspond pas, en fonction du nombre réel de places sur le domaine privé. Le chiffre concernant ces dernières reste donc à déterminer avec précision. A cela s'ajoute la problématique de l'utilisation des places de stationnement (une place peut être utilisée par un véhicule durant dix heures, ou par 10 véhicules pendant une heure, par exemple).

Au terme de cette étude en cours, il faudra donc déterminer quels sont les usagers qu'il convient de favoriser si l'on construit un parking, quels sont les objectifs qu'il faudra atteindre et, enfin, sur la base de ces catégories d'usagers et de ces objectifs, il sera possible de dimensionner au plus juste un parking de stationnement.

Pour l'instant, il n'est pas possible de dire si un parking est nécessaire dans le secteur, on peut présumer que oui, mais cela dépend du nombre de places souterraines. Il faudra encore réfléchir à son emplacement, car il est possible qu'à proximité de la place du Pré-l'Evêque le nombre de places en sous-sol soit déjà suffisant.

Un commissaire radical note que M. Prina a parlé du nombre de places en sous-sol par rapport à des bâtiments privés, parmi lesquels certains appartiennent à des sociétés. Les places dont il a été fait mention comprennent-elles ces places qui appartiennent à ces sociétés? Et de soulever le niveau d'incertitude sur la quantité de places libres.

Pour M. Prina, cela reste à déterminer. Il y a généralement une grille, qui est faite par les mandataires qui comptabilisent ces places de stationnement, qui tient compte de la distinction entre places d'entreprises, de commerces ou d'habitants. C'est un tableau à 9 entrées qu'il est possible de produire à la commission de l'aménagement et de l'environnement si elle le désire. Il est évident qu'il s'agira de distinguer qui sont les usagers des places existantes, mais aussi de prendre en considération tous les usagers. Pour l'instant, il n'a pas de chiffre précis. L'approximation avancée était une indication censée attirer l'attention des commissaires sur le fait qu'il y a des places. Mais il est évident que, dans le décompte précis et définitif que l'étude établira, il y aura autre chose qu'un simple chiffre.

M. Gfeller précise que les choses se sont passées de la même manière dans le quartier de Saint-Gervais. Pour chacune de ces catégories, il y a une action décidée dans une seconde phase: la prise d'options. Pour le cas de Saint-Gervais, c'est dans le cadre de la commission ad hoc que ces options ont été prises, ce qui a ensuite permis au mandataire de refaire fonctionner sa machine avec des scéna-

rios. D'une part, il n'y avait pas besoin d'étendre le parking, mais, de l'autre, il fallait un meilleur contrôle par les agents municipaux, de même qu'un macaron. Il est important de se rendre compte que cette discipline n'est pas objective. Le comptage est objectif, mais, après, il y a des options à prendre.

Un commissaire Vert demande premièrement dans quelle mesure il est tenu compte de l'impact, sur le quartier des Eaux-Vives, de la construction du parking de la Nautique, car il a toujours été dit qu'il y aurait des compensations sur ce quartier en particulier. Deuxièmement, il apparaît que, lorsqu'on propose des places à 150 francs par mois, celles-ci sont pour la plupart sous-louées à des pendulaires, des entreprises et des commerçants, et les habitants prennent un macaron (plus avantageux, car revenant à 180 francs par année), ce qui fait craindre qu'à terme tout projet de parking public avec une attribution privée soit détourné de la fonction pour laquelle il était prévu.

M. Ferrazino répond à la première question que le parking de la Nautique comprend 900 places P+R (donc utilisées par des pendulaires). Quant à l'utilisation à d'autres fins de parkings habitants, le nombre de ces exemples est assez limité. Il a été question de celui de Saint-Jean, il y a celui des Pâquis, mais ce sont les deux seuls connus. Pour les parkings de la Ville, il est presque certain que les contrôles ne sont pas régulièrement faits, mais cela relève de la Gérance immobilière municipale. La Fondation des parkings, quant à elle, fait des contrôles.

Si un parking visiteurs ne se justifie pas pour les raisons évoquées plus haut, il faut ajouter qu'une zone bleue s'adresse aussi bien aux habitants qu'aux visiteurs. Les gens peuvent stationner durant une période limitée durant la journée (pour les visiteurs) et toute la nuit (pour les habitants), le reste est une question de contrôle. La prescription est une chose, et c'en est une autre de se donner les moyens de la faire respecter. La volonté de la Ville est de les faire respecter, raison pour laquelle elle va engager 84 nouveaux agents municipaux.

Un commissaire Vert demande la confirmation qu'il n'y a pas de mesure inscrite, pleinement compensatoire à la construction du parking de la Nautique. S'agit-il de 900 places supplémentaires?

M. Ferrazino précise qu'il ne s'agit pas de places pour le quartier des Eaux-Vives. Les P+R concernent les gens qui traversent le quartier pour se rendre au centre-ville. La raison de ces P+R est justement de les inviter à ne pas s'y rendre en voiture, mais d'utiliser les TPG.

Un commissaire radical ajoute que le parking P+R de la Nautique est presque une mesure compensatoire de la zone bleue, car il doit recevoir les pendulaires qui ont été chassés du quartier. Il demande si les arbres enlevés sur la place du Pré-l'Evêque vont être replantés.

M. Gfeller répond par la négative. Les choses seront laissées en l'état pour des raisons financières. Dans les trois services concernés (Voirie, SEVE et SAUEP), si le SEVE a l'intention d'enlever les souches et de replanter, tant mieux, mais il est difficile de lui en demander plus que ce qu'ils va déjà faire.

Un commissaire radical remarque que le quartier des Eaux-Vives était réputé sinistré par rapport à la proportion entre le nombre de logements et celui des places disponibles (dont le taux était déjà très bas). Qu'en est-il aujourd'hui? Y a-t-il eu une évolution?

Pour l'évolution des conditions de stationnement, M. Prina dit que c'est l'étude qui permettra de répondre. Pour le stationnement sur le domaine public, les choses sont maîtrisées, mais pour celui sur domaine privé l'enquête doit encore être faite. Le travail se fait sur la base d'un recensement effectué par l'OTC et, dès que l'on disposera des données de 2003-2004, on pourra effectivement faire la comparaison avec les années précédentes. Mais le comptage est toujours délicat, car il y a des places existantes et des places supposées.

Une commissaire démocrate-chrétienne rebondit sur l'affirmation du magistrat – qui avait déjà été faite auparavant au sein de la même commission – qu'il n'est pas question de faire un parking visiteurs. L'emploi du mot «prioritairement» était plutôt motivé par la possibilité que les commerçants pourraient avoir besoin, eux aussi, de places. Elle demande s'il y a du parking domaine privé-Ville dans le quartier, ou si c'est du domaine privé-propriétaire.

Un commissaire radical dit qu'il y en a sous l'école des Vollandes, sous les immeubles de la Ville situés à la rue Sillem et sous le préau de Montchoisy. Il y a aussi le parking de la Terrassière. Il y a en outre un certain nombre d'immeubles de la Ville qui ont des parkings dans le périmètre, mais qui posent le problème de la sous-location.

Un commissaire Vert demande s'il y a une proportionnalité entre le nombre de places disponibles et le nombre d'habitants, en particulier dans un quartier situé au centre-ville et particulièrement bien desservi par les TPG.

M. Prina répond que la sensibilité est plus marquée aux endroits où passe un tramway qu'à ceux où il y a des lignes de bus.

Un commissaire Vert remarque qu'en matière d'aménagement il est considéré comme important de rattacher une place à un élément bâti. Est-il prévu de rattacher cette portion de place à la rue du Jeu-de-l'Arc?

Selon M. Gfeller, il est prématuré de donner un schéma de circulation, car, dans le cadre du groupe de travail sur le quartier des Eaux-Vives, le traitement de la rue du Rhône pour réduire la circulation de manière à favoriser les TPG et à en

retirer le transit est un débat qui n'est pas encore complètement acquis. Or, derrière, il y a la rue du Jeu-de-l'Arc et le prolongement de la rue du 31-Décembre. De deux choses l'une: soit on attend de mettre au point ce schéma de circulation, soit on préfère aller vers l'obtention d'un mandataire et l'on demande une méthode de travail, un avant-projet.

Séance du 15 avril 2003

Audition de M. André Pfeffer, représentant de l'Association des intérêts des Eaux-Vives

M. Pfeffer indique d'emblée ne pas avoir reçu le texte de la motion M-303. Il souligne l'inquiétude d'un grand nombre des membres de l'association qu'il représente quant à l'accessibilité du quartier (surtout pour leur commerce), qui est entravée. Par ailleurs, son association participe au lancement d'une initiative non formulée pour un projet de construction d'un parking habitants et commerçants (pour quelques places) à l'emplacement du Pré-l'Evêque.

Questions et commentaires

Un commissaire Vert revient sur l'inquiétude de certains membres de l'association par rapport à l'accessibilité en voiture du quartier des Eaux-Vives. Il demande à M. Pfeffer comment il juge l'accessibilité des TPG.

M. Pfeffer pense, avec la majorité des membres de l'Association des intérêts des Eaux-Vives, qu'il faut un développement mixte, c'est-à-dire autant développer les TPG qu'avoir une démarche qui favorise l'accessibilité du transport privé. Un groupe de commerçants pense qu'une diminution de l'accessibilité voitures risque de mettre leur commerce en danger.

Un commissaire socialiste demande combien de places compterait le parking souhaité par l'initiative, et quel y serait la proportion de places pour les commerçants. Par ailleurs, dans quel périmètre les commerçants seraient intéressés par une telle place de stationnement?

M. Pfeffer répond que la première des choses à savoir est que cette initiative non formulée ne concerne que l'idée de construction d'un parking et repose sur un projet déjà ancien, rejeté il y a quelques années. Aussi, pour l'instant, il ne s'agit que du projet de construction du parking souterrain. Ensuite, les raisons de ce projet sont que les Eaux-Vives sont un quartier dont les habitants sont très motorisés (495 véhicules pour 1000 habitants). Il faut donc, dans cette perspective, favoriser la construction d'un parking, car, selon certains, il manque jusqu'à

1000 places de stationnement. Enfin, des gens pensent qu'il est urgent de construire ce parking souterrain, du fait de différents réaménagements liés au quartier.

Un commissaire socialiste demande à M. Pfeffer d'être plus clair au sujet de ces places de parking. S'agit-il de places pour les commerces, pour les habitants, pour les deux (combien de places pour les uns, combien pour les autres)? Par ailleurs, un tel parking à la place du Pré-l'Evêque concernerait quel périmètre de commerces? Car il ne faut pas oublier qu'à la Nautique il y a déjà un parking, qui peut intéresser les commerçants.

Pour M. Pfeffer, le parking P+R de la Nautique (900 places) n'est souhaité par personne à la place du Pré-l'Evêque. Il s'agirait d'un parking pour les habitants, avec quelques places pour les clients des commerces alentours. Quant au périmètre, son avis est qu'il s'agirait d'un maximum de 500 à 1000 mètres.

Un commissaire socialiste pense qu'un périmètre de 200 mètres autour du parking est un maximum. Quel serait le pourcentage de places pour les habitants dans cette optique?

M. Pfeffer n'a pas de précision.

Un commissaire radical demande ce que M. Pfeffer entend exactement par «parking commerçants». S'agit-il des tenanciers de commerces et de leurs employés pendulaires, ou des clients?

M. Pfeffer précise que cela n'est pas établi clairement dans le texte de l'initiative non formulée. Mais ce que souhaitent les initiants, c'est que la majorité des places soient réservées aux habitants, avec une partie fonctionnant sous le régime zone bleue.

Un commissaire radical voudrait savoir quelle est la place des commerçants dans l'esprit de ce projet.

M. Pfeffer précise que ce n'est pas un projet défini, mais il imagine qu'un premier étage pourrait être réservé aux commerçants et fonctionnerait avec un macaron, tandis que les étages inférieurs seraient pour les habitants. C'est un avis personnel.

Un commissaire Vert expose le cas du parking Saint-Antoine, où il y a en permanence environ 150 places libres, car selon certains il se trouve trop loin de chez eux et des commerces. Par ailleurs, les mesures de compensation n'ont fait aucun progrès, et les voitures stationnent partout en Vieille-Ville. Est-ce que le quartier des Eaux-Vives, et plus particulièrement la place du Pré-l'Evêque, n'est pas déjà bien pourvu en parkings (il y a à proximité immédiate environ 900 places, distri-

buées entre celui de Villereuse, celui de la Migros et celui d'Eaux-Vives 2000)? N'est-ce pas déjà suffisant en termes d'accessibilité économique, sans parler de celui de Rive?

M. Pfeffer pense que, pour évaluer les besoins, la Commission doit auditionner des professionnels, par exemple l'ingénieur de la circulation du TCS. Au niveau de l'association qu'il représente, les gens se plaignent et, selon un professionnel, il manque 1000 places dans la région.

Selon un commissaire libéral, qui est lui-même habitant du quartier, il est essentiel de définir ce qu'est le besoin en places de parc. Car il est évident que ces besoins ne répondent pas aux mêmes critères selon qu'ils concernent les habitants, les commerces, ou même, ce qui n'a pas été soulevé, la pénétration en ville. Il aimerait que M. Pfeffer définisse clairement ces besoins et dise s'ils se déterminent en termes de besoins d'habitation, en termes d'accessoire commercial ou en termes d'interpénétration. Quelle est exactement la réalité des besoins des Eaux-Vives selon ces trois critères?

M. Pfeffer revient sur le parking de la Nautique, P+R de 900 places, sur un axe où il y a 30 000 ou 40 000 mouvements de véhicules par jour. Il est difficile de savoir quel sera l'impact d'un parking sur un axe avec un tel mouvement. En ce qui concerne le nombre de places nécessaires, un ingénieur de la circulation prétend qu'il en faut 1000. Car les Eaux-Vives sont un quartier très motorisé (presque 1 véhicule pour 2 habitants), et 1,5 macaron a été vendu par place disponible aux Eaux-Vives en zone bleue. Pour les habitants, il est très difficile de trouver une place. Aussi, un parking sous la place du Pré-l'Evêque serait destiné aux habitants et aux commerçants, mais en tout cas pas aux pendulaires.

Un commissaire démocrate-chrétien avait cru comprendre que l'audition concernait la motion M-303, et non l'initiative dont parle M. Pfeffer. Or la motion parle bien d'un parking destiné aux habitants prioritairement. La question des visiteurs et des commerces est un autre débat.

M. Pfeffer n'a pas reçu la motion M-303. Il ne se base que sur l'initiative non formulée qui parle d'un parking habitants et commerçants.

Un commissaire socialiste pense que l'initiative et la motion sont liées. Il reprend le texte de la motion, qui demande des places pour les habitants prioritairement. Reste donc ce qui n'est pas prioritaire. A ce sujet, M. Pfeffer parle de parking commerçants, mais il est difficile de comprendre ce qu'il entend par là. En effet, d'un côté, M. Pfeffer dit qu'il ne s'agit pas de donner les places aux pendulaires, mais de l'autre, s'il s'agit d'un parking pour les commerçants, si ceux-ci habitent le quartier, alors c'est un parking habitants (zone bleue), et, s'ils ne l'habitent pas, c'est un parking pendulaires. Dans le cas d'un parking clientèle, c'est autre chose. Quand on parle d'un parking pour les commerçants, parle-t-on

de places destinées à la clientèle ou aux employés des commerces qui n'habitent pas le quartier mais qui y travaillent? Par ailleurs, il y a certes un manque de places habitants aux Eaux-Vives. Aussi, puisque M. Pfeffer s'est penché sur le problème, a-t-il un chiffre qui précise le nombre de places bleues disponibles, le nombre de voitures concernées. Est-il possible d'avoir une image de la situation?

M. Pfeffer répond que les pendulaires sont exclus. Il s'agirait donc d'un parking destiné en partie à la clientèle des commerces (en zone bleue), pour reprendre la distinction faite par le commissaire socialiste. Mais la majorité des places seraient pour les habitants (louées au mois). Il rappelle que l'initiative dont il parle est non formulée et qu'il appartiendra à la commission de la peaufiner.

Pour les chiffres demandés, il y a 495 véhicules pour 1000 habitants, et 1,5 macaron a été vendu par place disponible. Il n'a pas connaissance d'un inventaire des places en zone bleue.

Audition de M^me^ Nadia Mayor et de M. Eric Peytremann, de l'association Vivre aux Eaux-Vives

Le premier point, selon M. Peytremann, est que la place du Pré-l'Evêque devrait être en zone verte, mais elle est recouverte de voitures depuis de nombreuses années. De plus, elle est coupée en deux par un fleuve de véhicules, ce qui rend sa traversée très désagréable.

Le second point, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de places aux Eaux-Vives (la plupart des immeubles ont été construits à une époque où les habitants n'avaient pas de voiture, ils ne disposent donc pas de parkings; en outre, il y a plus de macarons distribués que de places disponibles), et qu'en conséquence les gens stationnent n'importe où, y compris sur les zones de livraisons, ce qui non seulement n'arrange pas la qualité de vie des habitants (qui souhaitent des commerces de proximité), mais entrave encore le bon déroulement des activités commerciales (les places de livraison étant occupées, les livreurs sont à leur tour obligés de stationner n'importe où, y compris au milieu de la rue). Aussi, pour améliorer la qualité de vie dans le quartier, il faudrait 1200 places supplémentaires.

M^me^ Mayor dispose des calculs qui ont mené à ce chiffre de 1200 places:

– en zone bleue «D», 2600 macarons sont délivrés pour un total de 1730 places; il en manque donc 870;
– il y a 400 places blanches payantes, et il en manque environ 200 dans le quartier pour que les commerces puissent bénéficier d'une certaine fluidité du trafic;

– l'aménagement de la place du Pré-l'Evêque en zone de verdure va supprimer 65 places en zone bleue et 15 en zone blanche (80 places en tout);
– il y a en outre des modifications, notamment au niveau des passages de sécurité, dont va résulter une suppression d'environ 50 places.

Cela fait un total de 1200 places manquantes à peu près.

Il faut savoir en outre que 1000 habitants tous les jours parcourent une distance de plus de 2 kilomètres pour trouver une place de stationnement.

M. Peytremann signale qu'une des motivations essentielles de l'association Vivre aux Eaux-Vives est de rendre le quartier vivable. Dans cette optique, il faudrait restituer à la place du Pré-l'Evêque son caractère de zone verte, et faire un parking habitants (sur le modèle zone bleue) en dessous, tout en réservant quelques places pour les commerçants du quartier.

M[me] Mayor ajoute que l'idée est de diminuer le trafic qui est à l'intérieur du quartier, et qui amène non seulement beaucoup de nuisances aux habitants, mais induit encore un stationnement sauvage non sans conséquence sur les déplacements des enfants, par exemple. A cet effet, des «mesures provisoires urgentes» ont été envisagées.

1. Faire une zone bleue sur le périmètre de la gare des Eaux-Vives, en attendant que la réalisation des projets y relatifs soit lancée.
2. Dès l'ouverture du parking P+R de la Nautique, étendre la zone bleue au quai Gustave-Ador (où tous les pendulaires stationnent).

Questions et commentaires

Un commissaire socialiste tient à remercier les personnes auditionnées pour les chiffres qu'ils ont communiqués à la Commission. Concernant celui de 1200 places manquantes (dont 1000 pour les habitants et 200 pour les commerçants), veut-on créer ces places à Pré-l'Evêque, ce qui serait énorme? où faut-il faire un parking moins grand, ce qui reviendrait à maximiser les places blanches dans les rues des Eaux-Vives?

M. Peytremann voudrait surtout minimiser les parkings sauvages. Cela dit, il n'y a pas de raison de mettre tous les habitants à Pré-l'Evêque (car, pour qui habite à côté du parc La Grange, cela ne présente pas beaucoup d'intérêt).

Un commissaire socialiste demande si les places blanches pour les commerçants devraient être prévues dans le parking Pré-l'Evêque, ou s'il faudrait les reprendre sur les zones bleues actuelles.

Mme Mayor pense qu'il faudrait les reprendre dans les zones bleues. Le problème, selon elle, est qu'il faudrait au moins 700 places dans le parking Pré-l'Evêque.

Un commissaire socialiste résume: 600-700 places pour les habitants en sous-sol à Pré-l'Evêque, 200 places blanches en plus dans le quartier des Eaux-Vives.

Un commissaire Vert a retrouvé une statistique délivrée il y a un an par M. Hediger, qui présentait les macarons délivrés par quartier. Les chiffres correspondent exactement à ceux donnés ce soir, à quoi il est possible d'ajouter celui de 6080 voitures immatriculées en zone «D» aux Eaux-Vives. Il demande si les personnes auditionnées ont connaissance d'un éventuel inventaire des places privées souterraines dans le quartier.

M. Peytremann répond que certains parkings privés sont connus, par exemple sous l'école des Vollandes, mais il ne saurait articuler aucun chiffre précis.

Un commissaire Vert demande ce qu'il en est de la desserte TPG aux Eaux-Vives, car il est étonné qu'autant de personnes prennent leur véhicule chaque jour. Cette desserte pourrait-elle être améliorée?

M. Peytremann répond par l'affirmative. La ligne 7 s'arrête à Rive; la 9 passe à la route de Frontenex, la 2 et la 6 à la rue des Eaux-Vives. Mais, le soir, la desserte est très insuffisante.

Et Mme Mayor d'ajouter que l'intervalle de circulation le soir entre les trolleybus 2 et 6 pose problème et que l'on doit souvent attendre trente minutes. Il faudrait aussi peut-être envisager de faire descendre le bus N° 11 (NDR: ligne 21 actuelle), pour le faire passer plus près du bas du quartier, car les personnes âgées qui habitent le haut du quartier n'ont pas de moyens de transport pour descendre vers la rue des Eaux-Vives, où se trouvent les commerces.

Un commissaire radical dit que c'est prévu à terme, mais pas dans les années qui viennent.

Un commissaire Vert a une question concernant le coût de la place. Les personnes auditionnées parlent d'un parking en zone bleue, ce qui signifie que la place reviendrait à 180 francs par an. Le problème est qu'à la construction d'un parking (même sans critère de rentabilité) le coût de la place est de 150 francs par mois. Est-ce que la composition sociale des Eaux-Vives peut supporter ce coût, autrement dit: y a-t-il dans le quartier 500 à 600 personnes qui pourraient payer une place 150 francs par mois? Car, dans bon nombre de parkings souterrains, les gens sous-louent leur place à des pendulaires et prennent un macaron. Il demande si l'association Vivre aux Eaux-Vives est consciente de cette difficulté.

M. Peytremann signale qu'aux Eaux-Vives une place revient à 300 francs par mois environ.

M[me] Mayor précise que, sous l'école des Vollandes, la place coûte 150 francs par mois. Elle pense que, jusqu'à ce prix, c'est acceptable.

Pour répondre à la question de la sous-location, M. Peytremann dit qu'il est très clair qu'un parking habitants exclut toute sous-location.

Concernant l'aménagement de la surface de la place du Pré-l'Evêque, un commissaire libéral demande ce que l'association Vivre aux Eaux-Vives souhaiterait à la place du parking actuel et de la poste, compte tenu du fait que la route qui sépare en deux la place est une des pénétrantes principales de la ville de Genève et qu'il n'est dès lors pas question de la supprimer.

Une zone verte, répond M. Peytremann, c'est-à-dire des arbres, du gazon, un terrain de jeu, pourquoi pas. Les Eaux-Vives sont un quartier très peu arborisé (sauf les parcs situés à l'autre bout), qui nécessiterait un poumon.

M[me] Mayor ajoute qu'il faudrait organiser un concours pour imaginer un mur de verdure afin d'isoler un peu le bruit et la pollution que produisent les voitures.

Un commissaire libéral demande ce qu'il en serait d'un tunnel piétonnier entre les deux parties de la place.

Dans l'idée de l'association Vivre aux Eaux-Vives, il s'agirait plutôt de laisser toute la place aux piétons, et de faire passer les voitures en dessous. Car les passages piétonniers souterrains sont toujours des endroits très glauques, très en proie au tagage, et les gens n'y vont pas. Ils passent en surface.

Un commissaire socialiste demande jusqu'à quel point il est possible non pas d'enterrer la route, mais d'en descendre quelque peu le niveau (ce qui permettrait déjà d'absorber une partie du bruit), et de mettre au-dessus des passerelles piétons, comme cela se pratique déjà dans d'autres villes, Berlin notamment. Cette solution plairait-elle aux habitants des Eaux-Vives?

Oui, répond M[me] Mayor, qui lit un texte provisoire, rédigé par l'association qu'elle représente: «Nous demandons qu'avec les études d'aménagement de la place du Pré-l'Evêque il soit étudié en même temps que la construction d'un parking la mise en tranchée de l'avenue Pictet-de-Rochemont…».

Séance du 29 avril 2003

Audition de M. Jean-Claude Gal, directeur de Général Parking SA c/o Zschokke

M. Gal dit que la place du Pré-l'Evêque est une des portes d'entrée de Genève, et qu'il connaît bien la problématique du parcage aux Eaux-Vives, puisque Zschokke SA y a son siège social. En tant que spécialiste, il pense que la politique de parcage d'une ville doit s'inscrire dans une globalité.

Faire un parking à Pré-l'Evêque aujourd'hui relève de deux raisons: premièrement, améliorer les commodités des habitants; deuxièmement, améliorer la convivialité générale de la ville (enterrer les voitures, c'est redonner de la surface publique à l'ensemble de la population). A ce niveau, et en gardant à l'esprit qu'il s'agit d'une des portes d'entrée en ville de Genève, il est certain qu'à l'heure actuelle la place du Pré-l'Evêque n'est pas la meilleure entrée possible, ni la plus représentative de la ville.

Questions et commentaires

Un commissaire radical demande l'avis de l'expert sur le nombre de places qu'il faudrait construire, sur le prix que coûterait la construction du parking et sur le prix d'une place. En bref, combien cela coûterait à la Ville?

Premièrement, M. Gal ne sait pas si c'est à la Ville de financer la totalité de l'opération. Deuxièmement, quant aux coûts, il faut distinguer le coût d'investissement (ponctuel) et le coût d'exploitation (régulier). Il y a plusieurs paramètres dont il faut tenir compte à Pré-l'Evêque: il existe une nappe phréatique sous la place, qui limite la profondeur et le nombre d'étages du parking. Au niveau de la faisabilité technique, le maximum est ainsi de deux niveaux.

De plus, il ne faudrait pas faire un parking surdimensionné. Aucune étude de capacité n'a été faite, mais il pense que le parking ne dépasserait pas les 300 places. En règle générale, le coût d'un parking varie en fonction de ce qu'on veut y mettre, de sa convivialité, de ce qu'il y a en surface, etc. Le prix moyen d'un parking au centre-ville est aujourd'hui de 35 000 à 40 000 francs la place. Pour le coût d'exploitation, il dépend de comment on veut l'exploiter (un parking habitants est nettement meilleur marché qu'un parking horaire).

Un commissaire libéral rappelle les trois vocations du parking: 1. parking habitants; 2. parking de proximité, destiné aux commerçants; 3. parking de pénétration, de rendement. En tant que directeur de Général Parking, comment M. Gal envisage-t-il de privilégier l'un ou l'autre de ces trois axes?

M. Gal répond qu'en analysant la situation autour du Pré-l'Evêque on peut dire que ce parking devrait s'adresser en priorité aux gens qui utilisent la zone bleue, c'est-à-dire les habitants principalement. Pour le parking de proximité, les parkings d'Eaux-Vives 2000 et de Villereuse (qui est mixte) suffisent. De plus, Pré-l'Evêque étant un domaine public, il serait illégal de créer des cases réservées. Il y a encore la proximité du parking de Rive, qui dessert l'activité des alentours et qui accueille les visiteurs de la rive gauche. Enfin, il y a toute la zone de parking horaire (limité à 1 h 30), qui accueille aussi les visiteurs. Conséquence: dans le cas d'un parking habitants, des habitants de Villereuse viendront à Pré-

l'Evêque, soulageront par là le parking de Villereuse, lui donneront une meilleure accessibilité aux visiteurs (qui souvent viennent s'y stationner pour ensuite prendre le tram afin de se rendre en ville).

Il semble logique qu'un parking à la place du Pré-l'Evêque soit réservé aux habitants et aux commerçants (qui ont besoin d'un véhicule), mais il n'aura pas de rendement, et ne devrait pas s'adresser à la clientèle visiteurs des commerces.

Un commissaire libéral relève que M. Gal parle de ce qu'il a entendu et vu, mais qu'est-ce qu'il pense, en tant que spécialiste?

La pensée de M. Gal est guidée par toutes sortes de choses. Les lois, la technique de parcage, la politique de parcage (au sens large du terme). Il s'agit, en fonction de ces données, de rendre la meilleure convivialité et le meilleur service possible aux gens qui habitent le quartier, tout en respectant les données et la législation en vigueur au point de vue bruit, air, circulation.

En même temps, il convient de considérer que les mètres linéaires de trottoir à disposition dans le quartier des Eaux-Vives ne sont pas extensibles. Aujourd'hui, il n'est plus possible d'y créer de nouvelles places en surface.

A son avis, le bon sens voudrait que les places soient réservées aux habitants, parce qu'ils en ont besoin, ce qui permettrait certaines mesures d'accompagnement: améliorer l'accessibilité, du point de vue des commerçants (libérer des places en surface permet aux clients de venir se stationner directement devant chez eux, de même que changer des places bleues en places blanches), ainsi que la surface de la place, qui pourrait être aménagée.

Un commissaire socialiste note que M. Gal mentionne un parking habitants de 200 à 300 places au maximum. Or l'ancien projet en prévoyait 600.

Il ne faut pas oublier, selon M. Gal, que cet ancien projet date de dix ans, et qu'en dix ans, la protection de la nappe phréatique a changé.

Un commissaire socialiste relève alors que le problème tient à ce que l'Association des habitants des Eaux-Vives a avancé le chiffre de 1000 places manquantes dans l'ensemble du quartier. Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut redonner des places aux commerçants, mais avec 200 ou 300 places à Pré-l'Evêque, les problèmes du quartier ne seront pas résolus, car, si l'on parle en termes de productivité, l'ordre de grandeur est de 250 mètres, ce qui fait la moitié du quartier. Il conviendrait donc de créer au moins 400 places, sans compter le nombre de places qu'il faudrait donner aux commerçants. De plus, si les Eaux-Vives ne se densifient pas trop dans les années à venir, le quartier risque de se rajeunir, et les jeunes ont plus de voitures que les personnes âgées.

M. Gal note que des privés font aussi des efforts (certains parkings privés risquent d'ouvrir bientôt et d'offrir une cinquantaine de places). Le public n'est pas

le seul. En outre, créer un parking à Pré-l'Evêque va engendrer un phénomène de cascade: les habitants de la moitié du quartier concernée viendront s'y stationner, et il y aura un ripage de ceux de l'autre moitié, ce qui entraînera un rééquilibrage.

Un commissaire socialiste aimerait savoir comment fonctionne la cascade. Trois cents ou 400 places à Pré-l'Evêque ne suffiront pas, ce d'autant plus que les usagers du parking de Villereuse risquent eux aussi, comme M. Gal le mentionnait, de riper sur Pré-l'Evêque, ce qui entraînera une augmentation des demandes de places. La situation est donc très difficile, et il convient de bien mesurer l'impact sur Pré-l'Evêque d'un parking habitants, notamment en tenant compte du prix des places.

M. Gal précise qu'un parking habitants est toujours subventionné à Genève. Le prix ne sera pas trop élevé.

Un commissaire socialiste dit qu'il y a deux types d'automobilistes: ceux qui entrent dans les parkings souterrains et ceux qui n'y entrent pas, pour des raisons de sécurité. Quels sont les consommateurs réels d'un éventuel parking souterrain à cet endroit? Il y a ainsi toute une partie de la population qui n'ira pas dans ce parking. En revanche, il y en a une autre qui va y aller et qui n'est pas formée de gens qui demandent une place sur le domaine public à l'heure actuelle. En somme, à entendre M. Gal, il est difficile de dire si ce parking sera une épine dans le pied ou pas.

M. Gal dit qu'il ne peut qu'améliorer la situation. En ce qui concerne la sécurité, le nombre de plaintes et d'agressions est insignifiant. Le parking du Mont-Blanc, par exemple, qui accueille 5000 véhicules par jour, ne présente pas le moindre problème. En outre, les parkings sont surveillés.

Un commissaire socialiste s'est mal exprimé: il y a la réalité d'un côté, la rumeur de l'autre. Si l'on faisait un sondage dans la rue maintenant, il montrerait que bon nombre d'automobilistes n'entrent pas dans un parking souterrain. Il y a de plus l'exemple du parking du Seujet, qui n'est pas sûr et qui a connu de sérieux problèmes. Ce parking fait du tort à tous les autres, au niveau de la rumeur, dont il faut bien reconnaître qu'elle détermine l'utilisation des parkings.

Un commissaire Vert relève que 1000 personnes cherchent une place chaque soir. Or on parle de créer 300 places au maximum, avec des reports, etc. M. Gal a dit qu'un parking souterrain à Pré-l'Evêque serait un plus pour le quartier, que c'est un objectif à dix ou vingt ans, mais il faudrait savoir combien de temps ça prendra pour se retrouver dans la même situation, après avoir construit le parking. Est-ce dix ans, vingt ans, un an, deux ans?

Si les gens cherchent vraiment 1000 places, selon M. Gal, cela représente 3 kilomètres de stationnement de part et d'autre d'une rue. Or ces kilomètres ne sont pas disponibles, d'autant plus qu'il y a des carrefours, des interdictions de

stationner, des passages piétons, etc. Il conviendrait de vérifier le nombre de places existantes aujourd'hui sur la voirie. La politique de parcage implique des vérifications, des quantifications. Et sur quoi repose la crédibilité qu'il faut accorder à ce chiffre de 1000 places? M. Gal aimerait bien voir l'étude qui avance ce chiffre, qui lui semble impossible.

Un commissaire Vert donne les chiffres suivants: 6080 voitures immatriculées aux Eaux-Vives, 2600 macarons délivrés pour 1630 places disponibles, ce qui conduit au nombre de 1000 places manquantes.

Pour M. Gal, il faut tenir compte du taux de rotation.

Un commissaire Vert note ensuite que M. Gal a situé Pré-l'Evêque à la limite de la ville de Genève, alors que, pour lui, il s'agit déjà des limites du centre-ville. Où sont, pour M. Gal, les limites de la ville? Par ailleurs, si un parking souterrain est réalisé, quelles sont les possibilités d'aménagement vert en surface, sur un socle en béton?

La première chose, pour M. Gal, si l'on descend la rue de Genève, pour tout ce qui se construit aujourd'hui, la loi précise qu'il faut construire des parkings adaptés aux besoins de l'immeuble qui est construit. Aux Eaux-Vives, il y a un bâti existant, qui date du début du siècle, mais qui est dépourvu de places de stationnement.

Concernant les arbres sur la surface de la place du Pré-l'Evêque, tout peut être fait.

Un commissaire Vert demande si un parking de 300 places aurait une emprise sur l'ensemble de la place, c'est-à-dire sur les 2 côtés.

M. Gal pense que pour faire un maximum de places, il faudra les faire sur les 2 côtés, ce d'autant plus qu'il ne pourra y avoir que 2 niveaux.

Un commissaire démocrate-chrétien note que M. Gal a parlé d'un certain nombre de parkings de sa connaissance. Il voudrait savoir s'il a une vision plus globale de la situation concernant les parkings souterrains privés et publics. Connaît-on le nombre de places souterraines disponibles dans le quartier, ainsi que leur taux d'occupation?

M. Gal répond qu'une étude d'impact est nécessaire, pour dimensionner le parking à Pré-l'Evêque en fonction des besoins. Ce genre d'étude consiste à compter toutes les places publiques et à les cataloguer en fonction de leur affectation (bleues, blanches).

Un commissaire Vert constate qu'il y a beaucoup de contradictions dans ce projet. A entendre M. Gal, on s'aperçoit en effet que la construction d'un parking souterrain à Pré-l'Evêque ne va pas résoudre tous les problèmes, car il y a la ques-

tion du coût de la place, de la nappe phréatique, des gens qui viennent de l'extérieur, du nombre de places. Pour les Verts, cela pose un problème de fond: plus le nombre de places offertes est grand, plus les gens ont tendance à caler leur demande sur l'offre qui est faite. Inversement, moins il y a de places, moins les gens ont recours à leur voiture. La question est donc aujourd'hui de savoir si, face à une demande, on continue d'augmenter l'offre, ce qui va indubitablement conduire à une augmentation de la demande.

Par ailleurs, il faut aussi s'interroger pour savoir si l'on va vraiment vers un mode de vie à 2, voire 3 véhicules par foyer.

Enfin, il faut convenir que l'espace urbain est limité. Il y a un certain nombre de solutions, dont le parking de la Nautique est un bon exemple, même s'il ne va pas influencer directement la situation des places en surface dans le quartier des Eaux-Vives. Des priorités ont été définies, qui vont dans le sens d'une protection de l'environnement. La Ville s'est engagée à encourager le report modal, mais avec ce type de parking on peut penser que ce report modal n'est pas encouragé.

D'un point de vue financier, parmi les parkings dont M. Gal a la responsabilité, est-ce que l'offre pour les habitants est toujours honorée? En d'autres termes, y a-t-il suffisamment d'habitants prêts à dépenser entre 150 et 300 francs par mois pour une place de stationnement?

M. Gal répond premièrement que plusieurs urbanistes et plusieurs politiques commencent à se poser des questions non seulement sur les voitures, mais aussi sur les deux-roues, qu'on ne sait plus où mettre. Concernant ces derniers, d'ailleurs, un très proche avenir les verra se stationner dans des parkings souterrains. Le parking de la gare de Bienne a ainsi plus de places deux-roues que de places voitures.

Concernant la Nautique, il s'agit d'un parking P+R s'adressant aux pendulaires, ce qui n'a rien à voir avec les parkings habitants. Il aura un impact sur les Eaux-Vives, mais ne résoudra rien quant à la politique de mobilité, de circulation et de stationnement du canton.

Pour les coûts, la Ville de Genève n'a pas eu à investir dans des parkings P+R. La Fondation des parkings est dotée par le Canton pour cela. Concernant le parking habitants de Saint-Jean, il ne connaît pas le montage financier, mais il est certain que ce ne sont pas les habitants qui en paient le vrai prix (ni au niveau du coût d'investissement ni à celui de l'exploitation), car il existe des subventions. Quoi qu'il en soit, la Ville de Genève loue des places privatives (à Villereuse) au prix de 225 francs par mois.

Un commissaire de l'AdG/SI relève deux aspects: 1. la faisabilité (2 niveaux, pour un total de 300 places au maximum, ce qui est insuffisant); 2. la nécessité d'un parking à cet endroit précis.

Sa question concerne l'existence d'une étude des besoins dans le périmètre circonscrit: sait-on, compte tenu de tous les paramètres évoqués, quels sont les besoins réels à l'endroit du Pré-l'Evêque?

La réponse est contenue dans la question, selon M. Gal: si 300 places ne suffisent pas, c'est qu'il y a besoin de places supplémentaires. Un parking souterrain à Pré-l'Evêque n'est certes pas la réponse à tous les maux, mais c'est une amélioration de la situation existante aujourd'hui.

Pour mesurer la valeur d'une réponse, il faut faire une étude, qui ne saurait s'enclencher que sous l'impulsion des autorités communales ou cantonales.

Un commissaire socialiste pense qu'il faudra de toute façon faire un parking sous cette place, mais, pour le faire le mieux possible, il faut y voir plus clair. Si, indépendamment du lieu et de l'environnement, le parking souterrain à Pré-l'Evêque devait être un parking géré de manière privée, serait-il rentabilisé?

Non, répond M. Gal. Mais il faudrait faire une étude pour voir si le financement devrait être public, privé ou mixte.

Un commissaire socialiste conclut qu'il s'agira donc automatiquement de places subventionnées, à 180 francs par année.

Il revient sur le chiffre de 300 places au maximum, articulé par M. Gal. Or l'idée de faire passer l'avenue Pictet-de-Rochemont en relative tranchée a été évoquée au sein de la commission. Dans cette perspective, si l'on veut avoir des places des deux côtés de l'avenue (et donc de la relative tranchée), est-il possible d'avoir une seule unité, ou pas?

Il faut faire une étude, répond M. Gal. Cela semble éventuellement possible par une liaison au deuxième sous-sol.

Un commissaire socialiste demande si cela serait plus économique que deux parkings.

Il y aurait une économie, répond M. Gal.

Un commissaire radical demande si, techniquement, il serait possible de relier en sous-sol les deux côtés de la place du Pré-l'Evêque, par rapport à la rentabilité.

M. Gal pense que cela mérite étude. Tout est toujours possible. Enterrer l'avenue Pictet-de-Rochemont est possible, bien sûr, mais faut-il l'enterrer complètement, sachant qu'il y a une viabilité dans les sous-sols (eaux, gaz, électricité, téléphone, etc)? On ne peut pas faire n'importe quoi.

Séance du 20 mai 2003

Audition de M. Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation

M. Burri dit avoir lu avec attention ce projet de motion. En tant qu'autorité, l'OTC n'est pas opposée à la création d'un parking habitants (qui est un besoin dans le secteur), même si la motion M-303 n'est ni claire ni précise quant à son volume, par exemple. La mesure semble en fait adéquate et bien accompagner l'amélioration de l'espace en surface.

Il ne faut pas oublier cependant que la mise en place des zones bleues n'est pas uniquement destinée aux parkings habitants, comme cela pourrait être sous-jacent dans la motion. Ce stationnement est aussi destiné à créer une rotation dans le stationnement. Il convient donc de ne pas oublier cet aspect dans la répartition des places, lors de la création de ce type d'ouvrage.

Questions et commentaires

Un commissaire radical demande s'il est envisageable d'avoir une gestion de parcage souterrain (avec barrières et prix à payer) qui soit combinée avec le macaron, de manière à introduire un système où les mêmes avantages sont accordés aux habitants, et une sorte de gestion zone bleue en sous-sol (qui suppose que le détenteur du macaron doive payer quelque chose en plus, avec un tarif favorable).

Il s'agirait, selon M. Burri, de mettre simplement en sous-sol ce qui existe en surface. Il n'y voit aucune limitation. C'est d'ailleurs sur ce modèle que fonctionne le parking souterrain de la place de l'Octroi à Carouge. Le parking est ouvert au public, mais il y a des privilégiés. Il faut cependant prendre garde au statut exact du domaine public.

Y a-t-il aux Eaux-Vives, demande un commissaire Vert, une étude qui détermine, sur la voie publique, un potentiel de gain de places (de l'ordre de 30% ou 40%), par exemple en modifiant la répartition des cases sur la rue de Montchoisy et en les mettant en épi? Ensuite, il a été dit à la commission de l'aménagement et de l'environnement que ce n'est pas l'Etat qui paie un projet de parking comme celui qui pourrait être construit sous Pré-l'Evêque. Qui a financé celui de Saint-Jean? N'est-ce pas la Fondation des parkings? Enfin, dans quelle situation financière se trouve cette Fondation des parkings?

Par rapport à des aménagements sur la rue de Montchoisy, la Ville a demandé d'introduire des mesures de modération, mais aucun projet concret n'a été déposé à ce jour. Quant à savoir si la mise en place d'épis à la place d'un stationnement

longitudinal augmenterait de façon significative le capital de places, le taux de 30% à 40% semble excessif. Il faut analyser les chiffres et tenir compte des accès, etc. Il y aurait une augmentation, certes, mais de combien? Peut-être 15% ou 20%, car, la visibilité étant réduite, il faudra garder du stationnement longitudinal par endroits.

Un commissaire Vert demande à M. Burri s'il peut donner un chiffre moyen à la commission concernant l'augmentation moyenne du nombre de places sur une distance donnée, là où le stationnement longitudinal a été remplacé par du stationnement en épi, comme à la rue de Candolle.

M. Burri pourra fournir des chiffres (qu'il n'a pas en tête), mais il insiste sur le fait qu'il faut bien distinguer au cas par cas.

Concernant le financement de ces ouvrages, certains parkings ont été financés par la Fondation des parkings, mais ce n'est pas forcément le cas de tous (celui de l'Octroi, par exemple, a joui d'un financement mixte).

Quant à la situation financière de la Fondation des parkings, il ne sait pas.

Un commissaire de l'AdG/SI voudrait une définition précise du parking habitants, selon M. Burri. Comment le conçoit-il? S'agit-il d'un parking purement habitants, ou plus large, aussi pour les visiteurs, etc.?

M. Burri pense que la définition du parking habitants dépend de celle de l'habitant. Mais il est possible de se référer à la définition en vigueur pour le macaron. Il concernerait dès lors un périmètre restreint et fonctionnerait selon les mêmes règles que la zone bleue (surtout si l'on décide de reproduire en sous-sol le fonctionnement en surface).

Un commissaire radical remarque que c'est le meilleur moyen de se garantir contre le fait qu'un parking habitants (avec places dévolues) devienne un parking pendulaires si les locataires sous-louent leur case.

M. Burri attire l'attention sur le fait que, dans les autorisations de construire, la sous-location est formellement interdite.

Certes, dit un commissaire radical, mais il n'y a pas de contrôle.

Les contrôles n'existent pas, en effet, répond M. Burri. C'est aujourd'hui probablement la réflexion qu'il faut intégrer dans le fonctionnement du macaron lui-même.

Un commissaire Vert désire approfondir la question du financement et de l'usage. Si 250 places sont créées sous le régime des macarons, alors les commerces qui reçoivent un macaron, voire plusieurs, pourront utiliser ce parking. Ce

qui ne correspond plus à la définition d'un parking habitants. Ensuite, pour avoir un minimum de rentabilité, la place en sous-sol doit coûter entre 180 et 250 francs par mois, alors qu'un macaron ne coûte que 180 francs par an. Qui va payer la différence? La rentabilité peut-elle toujours être effective?

M. Burri pense qu'il n'est pas le mieux placé pour répondre à des questions sur le financement. Mais il est évident que l'opération n'est pas rentable dans ce type de fonctionnement. Elle ne le serait que si les places étaient louées à des tarifs élevés.

Un commissaire radical précise que la gestion dont il vient de parler (parking souterrain en zone bleue) suppose que le parking soit payant. Il est évident que le même prix qu'en surface ne peut être pratiqué en sous-sol. L'idée est que l'accès au parking est possible pour tous, avec un régime maximal de 90 minutes de stationnement au prix fort, tout en proposant un tarif favorable pour les habitants, de manière qu'ils puissent y laisser leur véhicule. Le problème étant que plus les habitants y laissent leur véhicule, moins le parking est rentable, ce qui rend obligatoire, à un certain moment, l'intervention des pouvoirs publics.

Un commissaire de l'AdG/SI rappelle qu'un parking est attractif dans un périmètre d'environ 200 mètres. Y a-t-il assez d'habitants à Pré-l'Evêque pour qu'un parking habitants soit intéressant?

M. Burri propose de revenir sur le texte de la motion, car on ne peut parler d'un ouvrage sans l'avoir étudié. L'idée aujourd'hui est simplement d'étudier la possibilité de mettre en sous-sol les véhicules qui sont en surface. Il s'agirait donc de reprendre la même capacité qu'en surface, et pas forcément de la doubler ou de la tripler. C'est une question qu'il faudrait poser par la suite. Si le chiffre de 250 places est retenu, la capacité du parking de surface existant sera presque quadruplée, et il est clair que l'attrait sera plus important, mais c'est à étudier de manière fine.

Sur le manque de places aux Eaux-Vives, un commissaire Vert demande si une autre solution ne pourrait pas consister à inciter les gens à vivre autrement leur rapport à la voiture. Est-ce qu'une «Mobility gare car sharing» serait une expérience intéressante dans un cadre comme celui-ci?

M. Burri trouve ces expériences très intéressantes. Il faut en effet promouvoir ce mode de déplacement. Quant à son efficacité pour le problème du parcage aux Eaux-Vives (et ailleurs), il faudrait que les gens aient moins de voitures.

C'est un cercle vicieux, selon un commissaire Vert, car tant que cette démarche n'est pas faite, les gens continueront à utiliser leur voiture, alors qu'avec cette solution une autre solution leur est offerte, et ils savent qu'ils ont une voiture sous la main quand ils en ont besoin.

M. Burri répond que l'OTC a des contacts avec les gens qui font du «car sharing». C'est une solution qui fonctionne bien et qui semble prendre de l'ampleur. Elle présente par contre un gros problème de fonctionnement par rapport au fait qu'il y a une grosse demande le week-end, mais pas la semaine. Il est donc difficile de dimensionner ce type d'entreprise. L'OTC réfléchit en interne à des solutions pour tenter de faire monter l'offre en semaine (en travaillant avec des entreprises, notamment).

Un commissaire Vert ajoute que, si le besoin de voiture est fort le week-end, les gens des Eaux-Vives n'utilisent-ils pas la leur que le week-end? Auquel M. Burri répond par l'affirmative, mais il était question du «car sharing», de son fonctionnement, où il y a une grosse demande le week-end.

Tout le monde sait, dit un commissaire radical, qu'il n'est pas rentable économiquement d'avoir une voiture. Chaque individu prend le risque économique d'avoir une voiture et de ne pas l'utiliser, mais, lorsque c'est une entreprise, elle ne peut pas se permettre cela.

Un commissaire Vert ne parle pas en termes économiques, mais du point de vue de la place, des mètres carrés.

Un commissaire radical pense que la discussion tourne en rond, car, lorsqu'on parle de «Mobility car sharing», il s'agit de besoin en places de parc.

Pour un commissaire Vert, il serait possible de réduire la demande de places de stationnement dans le quartier s'il y avait un plus grand tournus au niveau de l'utilisation.

M. Burri livre à la commission des réflexions à l'état brut, qui sont faites en interne à l'OTC: il s'agit d'essayer de faire en sorte qu'il y ait une cohérence entre l'utilisation du «car sharing» par les entreprises (la semaine) et par les privés (le week-end), ce qui permettrait d'utiliser les places de parking pour les deux fonctions. Mais personne, pour l'instant, ne sait si cela peut fonctionner, ni quel serait l'impact.

Séance du 27 mai 2003

Discussion et votes

Le président annonce qu'il est impératif de voter ce soir, cette séance étant la dernière de la législature. Il ouvre la discussion et demande s'il y a des prises de position. Il rappelle que la motion M-303 est relativement simple. Son expression est très claire. Il s'agit de réétudier la possibilité de réaliser un parking souterrain «prioritairement destiné aux habitants» sous la place du Pré-l'Evêque, de manière

à compenser les places perdues en surface, suite au réaménagement de la place. Il insiste sur le fait que la motion ne demande pas l'exécution des travaux, mais simplement une étude.

Un commissaire de l'AdG/SI rappelle qu'une étude a déjà été faite sur le sujet. Il serait donc intéressant, pour le débat démocratique, d'en avoir les résultats.

L'AdG/SI a une réserve à émettre concernant le texte de la motion: conformément aux principes qu'il défend, s'il voit un parking souterrain à la place du Pré-l'Evêque, c'est «exclusivement» un parking habitants, et non «prioritairement». Mais cela implique encore de définir précisément la notion d'«habitants».

Il importe aussi de mesurer ce que coûterait cette étude et, de même, ce que coûteraient les travaux et l'exploitation à la Ville de Genève.

Il demande en fait plus d'informations et plus de transparence.

Un commissaire radical demande si l'étude mentionnée par le commissaire de l'AdG/SI est celle qui avait été réalisée autrefois par Général Parking, ou si c'est une autre étude.

Un commissaire de l'AdG/SI répond qu'il a entendu dire que le sujet avait été étudié.

Selon le commissaire radical, il faut bien distinguer la motion M-303 de l'étude réalisée il y a quelques années, qui concernait une énorme construction, un grand parking. L'option proposée par la motion M-303 est plus modeste. On ne peut donc pas comparer l'étude d'un parking public, ouvert à tous, avec celle que demande la motion. C'est d'ailleurs précisément parce qu'il y a déjà une étude que le texte de la motion M-303 dit: «(ré)étudier la possibilité de».

Une commissaire démocrate-chrétienne attire l'attention sur le fait qu'aucune autre étude n'a été réalisée après celle qui portait sur le grand parking dont parle le commissaire radical, et dont les auditions ont montré que le gabarit prévu n'est plus adapté aujourd'hui. Il y a donc nécessité de faire une nouvelle étude.

Au nom des motionnaires, elle n'est pas opposée à un texte qui remplace «prioritairement destiné aux habitants» par «exclusivement destiné aux habitants». Ainsi, même si les motionnaires continuent de penser qu'il serait bienvenu de prévoir quelque chose pour les commerçants qui ont besoin d'utiliser leur voiture, ils seraient prêts à se rallier à une solution exclusivement habitants.

Pour l'étude des coûts de réalisation et d'exploitation, la motion demande précisément qu'elle soit faite.

Elle ajoute que le parking ne doit pas nécessairement être subventionné.

Un commissaire radical a une proposition de modification. A la suite de «un garage souterrain sous la place du Pré-l'Evêque», il suggère d'ajouter:

«exploité selon le régime de la zone bleue»,

car premièrement cette zone a fait ses preuves, deuxièmement elle est contrôlée par la Fondation des parkings dont la seconde vocation, à part les parkings d'échange, est le parcage habitant. L'avantage d'un parking zone bleue est qu'une fois qu'un habitant a une place il est encouragé, dans ce système, à la garder, c'est-à-dire à laisser sa voiture en place. Quand les places ne sont pas utilisées, les commerces peuvent en bénéficier, et elles ne peuvent pas être occupées toute la journée par des pendulaires. Dans un parking souterrain, l'avantage est qu'il est possible de faire payer un prix plus élevé qu'en surface pour le stationnement de 90 minutes. Ainsi, une solution zone bleue est susceptible d'amener plus d'argent à la Fondation des parkings, mais elle est aussi parfaitement conforme à toute la politique des déplacements.

Il y a une politique satisfaisante à Genève, en matière de parcage, et plutôt que de s'arrêter sur le problème d'un parking destiné aux habitants ou pas, il serait préférable de reproduire en sous-sol le système en vigueur en surface. Cela constituerait en outre une mesure de compensation, pour récupérer les places (en zone bleue) perdues en surface. Cette solution est donc très cohérente, d'autant plus qu'elle contourne le problème de l'attribution des places.

Un commissaire socialiste se dit favorable à l'étude d'un parking habitants. En revanche, la zone bleue, quand bien même il y est globalement favorable, pose d'autres problèmes, notamment pour l'attribution des macarons (qui parfois est inadéquate, voire carrément très discutable).

Pour les socialistes, la solution parking habitants est acceptable, et celle de la zone bleue doit se discuter dans le cadre du règlement et de l'assainissement de l'attribution des macarons. Concernant le parcage des commerçants, plusieurs solutions peuvent être envisagées, notamment celle qui consiste à mettre des places jaunes devant certains commerces qui en ont besoin.

Il faudrait de plus mettre dans le rapport la nécessité de mettre en zone bleue la contre-allée qui longe le quai Gustave-Ador devant le parc des Eaux-Vives et le parc La Grange. Plusieurs personnes auditionnées y semblent d'ailleurs très favorables, car la partie est des Eaux-Vives sera moins concernée par la création d'un parking à Pré-l'Evêque. Il y aurait ainsi deux pôles de parcage habitants.

Enfin, 300 places de stationnement habitants ne résoudront pas tous les problèmes dans le quartier, notamment ceux que rencontrent les commerçants et leurs clients.

Pour la contre-allée, un commissaire radical signale qu'il est plus ou moins prévu qu'à l'issue de son utilisation comme parking d'échange en vigueur actuellement, c'est-à-dire une fois que le parking de la Nautique sera terminé, ces places P+R seront supprimées. Il partage ainsi le point de vue socialiste, qui consiste à proposer une zone bleue à cet endroit pour compléter l'équipement. Reste à savoir si, avec les projets de développement du tram notamment, il ne va pas y avoir une suppression pure et simple de ces places.

Il note qu'un parking strictement habitants présente cet énorme désavantage d'induire la sous-location à des pendulaires. On peut toujours mettre des clauses dans les contrats, selon lui, mais reste que les gens sous-louent leur place et qu'un contrôle efficace est impossible. La solution rêvée est ainsi celle de la zone bleue, car elle offre la possibilité d'un contrôle absolu. Il se dit prêt à maintenir dans la motion la précision «prioritairement destiné aux habitants», mais il tient à ce régime zone bleue, car il empêche toute sous-location, aucune place n'étant attribuée.

Un commissaire de l'AdG/SI a remis au président une proposition d'amendement écrite, qui remplace, dans l'invite, «prioritairement destiné aux habitants» par «exclusivement destiné aux habitants» et qui demande une étude des coûts d'exploitation. L'invite devient alors:

«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, exclusivement destiné aux habitants, et ainsi d'en libérer la surface; à réaliser une étude des coûts induits que la mise en exploitation d'une telle construction engendrerait pour la Ville de Genève».

Un commissaire Vert donne la position de son groupe. Ils soutiendront la solution du parking exclusivement destiné aux habitants, quoiqu'il y ait déjà une contradiction entre les amendements proposés, puisque celui d'un commissaire radical, parlant de zone bleue, ne peut pas faire oublier que chaque raison commerciale dans un quartier a droit à deux macarons, pour peu qu'elle prouve qu'elle a besoin de son, ou ses, véhicule(s). Cela signifie que la zone bleue laisse la place à une forte présence de pendulaires commerciaux, et ainsi qu'elle est détournée de son objectif prioritaire, qui est de permettre aux habitants de laisser leur véhicule sur place. Tel est l'argument qui poussera les Verts à refuser le second amendement. Pour eux, le parking ne saurait être que destiné aux habitants.

Sur le fond, la question du financement collectif reste posée, car le financement de la Fondation des parkings se base sur des rentrées liées à la location de places dans les P+R, à la gestion des parcomètres et à une partie des amendes liées au contrôle du stationnement illicite sur le domaine public. La Fondation des parkings est donc bien une fondation d'intérêt public, dont l'objectif est de gérer

la politique du stationnement et de construire des parkings P+R à la frontière de la Ville. Il y a un besoin de P+R, et la Fondation des parkings ne dispose pas du financement nécessaire à leur réalisation. Par ailleurs, un financement de la collectivité (Ville de Genève) sera nécessaire, et les Verts ne pensent pas qu'à 40 000 francs la place (pour un garage de 250 places, cela représente 10 millions) ce soit aujourd'hui une priorité de construire un parking en sous-sol.

La priorité est plutôt le contrôle des places de stationnement existantes en zone bleue (pour éviter que les gens tournent leur disque toute la journée). Il conviendrait aussi de réfléchir à une disposition en voirie de surface, comme l'a dit un commissaire socialiste, mais aussi à mettre certaines rues en sens unique (par exemple celle de Montchoisy), avec du parking en épi. Cette solution semble possible et peu coûteuse.

Les 10 millions nécessaires pour réaliser ce que demande la motion ne semblent pas prioritaires aux Verts, qui dès lors refusent d'entrer en matière sur cette motion M-303.

Un commissaire libéral craint qu'en prédestinant l'invite et en en excluant l'aspect «habitants/non habitants», c'est-à-dire en suivant l'AdG/SI et les Verts, on prive le Conseil administratif d'une étude exhaustive sur ce qui est faisable. Car il ne s'agit que d'une étude, et plus précisément de la mise au goût du jour de l'ancienne étude. Il faudrait alors être beaucoup plus général dans l'invite (le commissaire de l'AdG/SI a eu raison de proposer d'y ajouter la question des coûts d'exploitation), et surtout ne pas se limiter en décrétant qu'il ne s'agirait que d'une zone bleue, ou que d'un parking habitants. Cela revient en effet à dénaturer ce qui est demandé au Conseil administratif: étudier et dire au Conseil municipal ce qu'il est possible de faire, et combien ça coûte. Il serait dommageable à la motion M-303 d'être spoliée des différentes pistes à suivre. Au Conseil municipal, ensuite, de prendre une décision en faveur d'une solution ou de l'autre.

Il propose donc de conserver la mouture initiale du texte, en y ajoutant, comme l'a demandé l'AdG/SI, la question du coût d'exploitation.

Le président suggère à l'AdG/SI de séparer la phrase de son amendement en deux parties, ce qui donnera deux invites: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif: 1. à (ré)étudier (…); 2. à fournir en outre une étude des coûts induits que la mise en exploitation d'une telle construction engendrerait pour la Ville de Genève.» Il propose de voter cette deuxième invite telle que modifiée. Celle-ci est acceptée par 11 oui (2 L, 2 DC, 2 R, 2 S, 2 AdG/SI, 1 T) contre 2 abstentions (2 Ve).

Pour l'invite principale (qui demande l'étude), il y avait trois propositions: une libérale, qui consiste à laisser le texte tel quel; une de l'AdG/SI, qui demande

de remplacer «prioritairement» par «exclusivement»; une radicale, qui dit: «(…) prioritairement destiné aux voitures des habitants selon le régime de la zone bleue, et ainsi (…)».

Un commissaire socialiste trouve que la proposition libérale contient une part inutile, dans la mesure où il est notoire qu'un parking non réservé aux habitants n'est pas rentable. Pour connaître les prix induits pour la commune, il est nécessaire de cibler par rapport à ce qui est possible. Un parking libre peut dès lors être exclu.

Un commissaire radical pense que la solution parking libre s'exclut d'elle-même, pour deux raisons: d'une part, avec le type de majorité qu'il y a en Ville, il n'y a aucun risque qu'elle soit retenue, d'autre part elle est contraire à la politique des transports générale, défendue par tout le monde (l'endroit, de plus, n'est pas stratégiquement identifié comme nécessitant ce type d'équipement dans Circulation 2000, contrairement à la place Neuve ou le parking Grenus).

Pour les deux autres propositions, poursuit un commissaire socialiste, elles ne sont pas totalement en opposition. Il vaudrait donc la peine de formuler les choses de telle manière qu'il soit possible de voter et l'une et l'autre. La situation est celle d'un projet d'étude. Il faudrait avoir les indices de coût pour les deux.

Un commissaire radical rejoint la proposition socialiste (mais il est d'accord avec la proposition libérale, qui laisse ouvertes un certain nombre de possibilités). Il faudrait trouver une formulation adéquate, ouverte et commune.

Un commissaire socialiste propose de voter les deux (celle du groupe radical et celle de l'AdG/SI), afin de voir quelles sont les possibilités. Ainsi, les deux solutions risquent d'être retenues par le vote, et conduiront à deux études.

Pour être précis, il rappelle qu'une seconde invite sur les coûts induits vient d'être votée. Relativement à cette invite, il s'agirait de demander une étude des coûts induits pour les deux variantes.

Le président soumet d'abord au vote la proposition de l'AdG/SI, qui préconise un parking exclusivement pour les habitants:

Une première invite, pour la motion M-303, disant: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif: 1. à (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, exclusivement destiné aux habitants, et ainsi d'en libérer la surface.» est acceptée par 12 oui (2 Ve, 2 L, 1 R, 2 DC, 2 S, 2 AdG/SI, 1 T) contre 1 non (1 R).

Le président soumet ensuite au vote la proposition radicale, qui demande le régime de la zone bleue sans indiquer l'exclusivité pour les habitants:

Une première invite, pour la motion M-303, disant: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif: 1. à (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, prioritairement destiné aux voitures des habitants selon le régime de la zone bleue, et ainsi d'en libérer la surface.» est acceptée par 8 oui (2 L, 2 R, 2 DC, 2 S) contre 4 non (2 Ve, 2 AdG/SI) et 1 abstention (1 T).

(NDR: Bien que partiellement contradictoires, les deux premières invites sont donc acceptées…) Il convient alors de trouver une manière de libeller la phrase pour qu'elle les contienne les deux, dit le président. Après réflexion, une proposition de texte définitif de l'ensemble de la motion M-303 telle qu'elle a été amendée à trois reprises en deux invites est:«Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

1. (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, et ainsi d'en libérer la surface; cet équipement sera soit affecté exclusivement aux habitants, soit soumis au régime de la zone bleue;

2. à fournir en outre une étude des coûts induits que la mise en exploitation d'une telle construction engendrerait pour la Ville de Genève, selon les variantes propsées.»

   La formulation semble convenir aux commissaires. Elle est soumise au vote et acceptée par 9 oui (2 L, 2 R, 2 DC, 2 S, 1 T) contre 2 non (2 Ve) et 2 abstentions (2 AdG/SI).

Résumé des votes et amendements

Mis aux voix, l'amendement AdG/SI à la première invite: «1. à (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, exclusivement destiné aux habitants, et ainsi d'en libérer la surface;» est acceptée par 12 oui (2 Ve, 2 L, 1 R, 2 DC, 2 S, 2 AdG/SI, 1 T) contre 1 non (1 R).

Mis aux voix, l'amendement radical à la première invite: «1. à (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, prioritairement destiné aux voitures des habitants selon le régime de la zone bleue, et ainsi d'en libérer la surface;» est aussi acceptée par 8 oui (2 L, 2 R, 2 DC, 2 S) contre 4 non (2 Ve, 2 AdG/SI) et 1 abstention (1 T).

Mis aux voix, l'amendement de l'AdG/SI constituant une seconde invite: «2. à fournir en outre une étude des coûts induits que la mise en exploitation d'une telle construction engendrerait pour la Ville de Genève.» est acceptée par 11 oui (2 L, 2 DC, 2 R, 2 S, 2 AdG/SI, 1 T) contre 2 abstentions (2 Ve).

La motion M-303 dans son ensemble, telle qu'elle a été modifiée, est acceptée par 9 oui (2 L, 2 R, 2 DC, 2 S, 1 T) contre 2 non (2 Ve) et 2 abstentions (2 AdG/SI).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

1. (ré)étudier la possibilité de réaliser un garage collectif souterrain sous la place du Pré-l'Evêque, et ainsi d'en libérer la surface; cet équipement sera soit affecté exclusivement aux habitants, soit soumis au régime de la zone bleue;
2. à fournir en outre une étude des coûts induits que la mise en exploitation d'une telle construction engendrerait pour la Ville de Genève, selon les variantes proposées.