

Genève : la délicate articulation entre la Loi sur la compensation du stationnement et l'aménagement urbain

Autor(en): **Piriz, Sandra**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-958102>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Genève: la délicate articulation entre la Loi sur la compensation du stationnement et l'aménagement urbain

SANDRA PIRIZ

Adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Département des constructions et de l'aménagement, Genève.

Le 22 mars 2012, le Grand Conseil de la République et canton de Genève adoptait la Loi H 1 05 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), introduisant ainsi un nouvel article intitulé «Gestion de la compensation». Cet article induit la tenue d'une comptabilité stricte de l'offre en stationnement sur le domaine public. Décrite par le plan cantonal d'action sur le stationnement comme partie d'un «consensus politique robuste», cette loi devrait permettre l'avancement des projets d'aménagement de l'espace public dans un climat serein, exempt de désaccord quant à la question du stationnement. Néanmoins, près de trois ans après son entrée en vigueur, cette solution montre ses limites.

La qualité de l'espace public est au cœur des préoccupations de la Ville de Genève. Cette dernière développe ses projets d'aménagement en vue d'offrir aux citoyens et usagers un cadre de vie sûr, agréable et attractif, répondant aux objectifs inscrits au plan directeur communal Genève 2020, ainsi qu'aux engagements en matière de développement durable pris lors de la ratification de la charte d'Aalborg. Le développement du réseau cyclable, l'amélioration de la continuité et de la sécurité des cheminements piétonniers, l'assainissement du bruit routier et l'extension des zones 30 et des zones à priorité piétonne constituent autant de volets complémentaires pour réaliser ses objectifs déterminants en termes de santé publique, d'attractivité économique, de lien social et de durabilité environnementale.

Les projets d'aménagement sont développés en concertation avec les associations d'usagers. Ils sont confrontés aux multiples contraintes propres à l'espace public: lois cantonales et fédérales, normes suisses en matière de mobilité et d'aménagement, demandes et impératifs d'accessibilité et d'usage des uns et des autres (riverains, commerçants, personnes à mobilité réduite, transports publics, cyclistes, etc.). Le tout en milieu urbain dense, donc au sein de gabarits généralement limités. La question épineuse du stationnement est un invariant.

Avant la nouvelle loi, les conditions de stationnement locales faisaient l'objet d'études permettant d'effectuer une pesée d'intérêts entre le stationnement supprimé et ses impacts, l'offre disponible à proximité, et les bénéfices du projet d'aménagement de l'espace public pour la collectivité. Pour les zones 30 et les zones de rencontre, cet aspect était déjà réglementé au travers de la loi genevoise y relative, qui stipule que «lors de la création d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre, le nombre total de places de stationnement dans le périmètre concerné ne doit pas diminuer. Si cette condition ne peut être réalisée, un nombre au moins égal de places

de stationnement est créé à proximité immédiate de la zone» (art.4 al.7). Dans les faits, la récupération d'espace sur la voirie, autorisée par la baisse de la limitation de vitesse, a toujours permis d'obtenir des bilans de stationnement neutres ou positifs dans ce type de zones.

Suppression de places sous conditions strictes

L'entrée en vigueur en 2012 de la Loi H 1 05 sur la compensation du stationnement (LaLCR art. 7B Gestion de la compensation) porte sur un vaste périmètre, englobant le centre de la ville de Genève et une partie de la ville de Carouge. Cette loi stipule que:

- a) lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie;
- b) lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. A titre exceptionnel, il est possible de compenser jusqu'à 20% des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés.

L'offre en stationnement de référence est celle de 2011 et la compensation doit s'effectuer dans un rayon inférieur à 750 mètres. Le règlement d'application de la loi stipule en outre un certain nombre de contraintes, notamment la limitation du nombre de places supprimables par année (1% de l'offre de référence, soit environ 200 places), que doivent se partager les villes de Genève et de Carouge concernées par le périmètre d'application de la loi, et la possibilité de compenser par des places existantes dans des parkings publics ou privés, à usage public ou privé, selon certaines conditions. S'agissant de la prise en compte du nombre de places disponibles dans les parkings en ouvrage publics ou privés à usage public existants utile pour la compensation, le règlement définit que «ce nombre est déterminé annuellement pour chaque parking sur la base d'une analyse détaillée de son taux d'occupation moyen pendant les jours ouvrables (du lundi au vendredi). La compensation dans de tels parkings n'intervient que si le taux d'occupation ne dépasse pas 80% sur la période horaire 8h-18h».

Une structure de suivi a été mise en place avec les parties intéressées afin de garantir la parfaite transparence des opérations: représentants des associations économiques et œuvrant dans le domaine de la mobilité et administrations communales et cantonales se réunissent deux fois par année pour un état des lieux.



[ILL. 1]



[ILL. 2]

[ILL. 1-2] Place de la Synagogue, état actuel et photomontage du projet de place piétonne. (Source: Archigraphie, Philippe Cointault)



[ILL. 3]



[ILL. 4]

[ILL. 3-4] Square Pradier: état actuel et photomontage du projet de square piéton. (Source: Archi-graphie, Philippe Cointault)

A ce jour, les projets d'aménagement de l'espace public impactant le stationnement de surface suivent leur cours. Les disponibilités en stationnement en ouvrage sont en effet relativement importantes, notamment dans les parkings privés pour lesquels les informations sont connues [1]. A titre d'exemple, dans le quartier des Grottes, soit sur un périmètre de moins de 1.5 kilomètre carré jouxtant la gare Cornavin, donc en plein centre-ville, plus de 200 places de stationnement en ouvrage sont disponibles à la location. Le quota maximum de places supprimées par année n'a à ce jour pas nécessité d'arbitrage dans les projets d'aménagement proposés. En ville de Genève, 87 places ont été compensées en 2013 et environ 124 (bilan provisoire) en 2014.

Un premier bilan mitigé

Néanmoins, des limites se profilent face aux exigences légales imposées par ailleurs, aux impératifs de sécurisation du domaine public et aux objectifs de réalisation du plan directeur communal Genève 2020.

Prenons un exemple. La Loi sur la mobilité douce impose à l'horizon 2022 la mise en place d'aménagements cyclables sur les axes du réseau primaire et secondaire. Or, dans des gabarits limités de façade à façade, compte tenu des normes en vigueur et nécessités d'accessibilité des différents types d'utilisateurs, il est tout à fait possible que l'intégration d'un aménagement cyclable ne soit envisageable qu'à la place du stationnement, sur plusieurs centaines de mètres. Un seul

projet de piste cyclable peut ainsi nécessiter la compensation de plusieurs dizaines de places de stationnement. On perçoit rapidement les limites de cette démarche, sachant que s'ajoutent à cela les impacts des autres projets d'aménagement de l'espace public sur le stationnement.

Quels sont ces autres projets? Ils sont de différentes échelles. Les projets ponctuels sont développés à la demande des riverains et concernent des améliorations locales de la sécurité. Il peut s'agir de sécuriser un carrefour ou une traversée piétonne devant une école, d'améliorer un cheminement pour les personnes à mobilité réduite. La suppression d'une ou deux places de stationnement peut être nécessaire pour ce faire (par ex. dégager la visibilité à un carrefour). Il s'agit également des demandes des services d'incendie et secours pour permettre le passage de certains véhicules (camions pompiers) ou l'accès aux façades d'immeubles en cas d'incendie.

Les projets d'envergure concernent une ou plusieurs rues ou tronçons de rue, ou une place. Il s'agit des projets d'aménagement urbain développés en concertation avec les associations de riverains, offrant un espace public sûr, attractif, convivial, un environnement apaisé et permettant de nouvelles opportunités d'appropriation et de lien social. Ces projets contribuent à la réduction du bruit routier imposée par la Loi sur la protection contre le bruit routier. Zones piétonnes ou avec circulation maintenue, ils sont basés sur une redistribution de l'espace entre usagers et impliquent une compensation du stationnement.

Nous voyons donc qu'une planification anticipée de ces projets s'impose pour respecter les principes de la Loi sur la compensation du stationnement (quota annuel, possibilités de compensations en ouvrage). Ceci d'autant plus que les remarques formulées et recours déposés sur les projets d'aménagement en cours de procédure d'autorisation de construire induisent des délais de traitement supplémentaires avec, en conséquence, une accumulation des projets pour les années à venir. A signaler également les informations très lacunaires concernant la disponibilité du stationnement privé dans les parkings privés, qui pourrait servir de compensation. Celle-ci n'est communiquée aux autorités qu'au bon vouloir du propriétaire du parking. Dès lors, en cas de nécessité de compensation dans une zone saturée en surface et sans parking à usage public disponible, il ne serait pas possible de procéder à des modifications, même minimales, de l'offre sur domaine public, faute de connaissance de l'offre privée.

Des enjeux multiples et de nouveaux mécanismes à adopter

Les enjeux sont donc multiples: assainissement du bruit routier, mise en œuvre de la loi sur la mobilité douce, réalisation des objectifs inscrits au plan directeur communal Genève 2020, sécurisations ponctuelles, autant de domaines qui semblent conditionnés par la loi H 1 05. Mais les conflits ne font que s'annoncer et des solutions devront être discutées.

Afin de réaliser l'extension à priorité piétonne du centre-ville prévue au plan directeur communal, la création d'un parking de 500 places dans l'hypercentre est envisagée. Le concours de projets pour une zone piétonne centrale et d'idées pour un périmètre plus élargi a été lancé; il doit permettre de

supprimer en surface un nombre de places équivalant à celui qui sera créé en ouvrage. La loi fonctionne en effet dans les deux sens et la création du parking ne serait pas possible sans supprimer un nombre équivalent de places en surface.

Les mécanismes adéquats devront être mis en place pour que cette loi soit un outil utile au développement d'une ville à dimension humaine, offrant un cadre de vie sûr, sain, convivial et attractif pour tous.

CONTACT

sandra.piriz@ville-ge.ch

ZUSAMMENFASSUNG *Genf: Das heikle Zusammenspiel zwischen dem Gesetz über die Parkplatzkompensation und dem Städtebau*

Am 22. März 2012 verabschiedete der Grosse Rat der Republik und des Kantons Genf eine Änderung des Gesetzes zur Ausführung der Bundesgesetzgebung zum Strassenverkehr, welche die Einführung eines neuen Artikels zur «Gestion de la compensation» (Kompensations-Management) beinhaltet.

Das Gesetz betrifft einen grossen Perimeter, der das Zentrum der Stadt Genf sowie einen Teil von Carouge umfasst. Das als Referenz geltende Parkplatzangebot entspricht dem von 2011, und die Kompensation muss in einem Umkreis von weniger als 750 Metern erfolgen. Das Ausführungsreglement zum Gesetz setzt gewisse Aspekte verbindlich fest, insbesondere die zwischen Genf und Carouge aufzuteilende Höchstzahl an Parkplätzen, die pro Jahr aufgehoben werden dürfen, sowie die Vorgaben zur Kompensationsmöglichkeit mit bestehenden Parkplätzen in öffentlichen oder privaten Parkhäusern.

Drei Jahre nach dem Inkrafttreten stösst man mit der Anwendung an die Grenzen des Gesetzes. Dazu ein Beispiel: Das Gesetz über den Langsamverkehr verlangt bis 2022 die Einrichtung von Radwegen auf den Achsen des primären und sekundären Strassennetzes. Unter Berücksichtigung der geltenden Normen und der unterschiedlichen Benutzer ergibt sich nun, dass die Integration eines Radwegs nur auf Kosten von Parkplätzen möglich ist. Weiss man um die weiteren Abhängigkeiten, die sich aus anderen Projekten zur Gestaltung des öffentlichen Raums im Zusammenhang mit Parkplätzen ergeben, werden die Grenzen dieser Vorgehensweise schnell sichtbar.

Dazu kommen die sehr lückenhaften Informationen über die verfügbaren Privatparkplätze in privaten Einstellhallen, die als Kompensation dienen könnten. Die entsprechenden Konflikte zeichnen sich erst langsam ab. Man wird über Lösungen diskutieren müssen, damit dieses Gesetz zu einem nützlichen Instrument für die Stadtentwicklung wird und zu einem sicheren, lebendigen und attraktiven Lebensumfeld beiträgt.

[1] Le stationnement sur fonds privé constitue 60% de l'offre en stationnement. En 2005, on estime à 80'500 le nombre de places de stationnement voiture situées dans le périmètre du centre-ville (zones macaron A à M). Ce chiffre comprend: 33'034 places sur le domaine public (11'900 en ouvrage et 21'134 sur voirie, dont 15'893 en zone bleue gratuite et 5241 en zone blanche payante); 47'483 places estimées sur le domaine privé (en surface et en sous-sol).