20 octobre 2017

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 5 mai 2014 de M^{mes} et MM. Grégoire Carasso, Maria Vittoria Romano, Annina Pfund, Jannick Frigenti Empana, Nicole Valiquer Grecuccio, Marie Mutterlose, Laurence Fehlmann Rielle, Alexandra Rys, Fabienne Aubry Conne, Marie Barbey, Patricia Richard, Javier Brandon, Morten Gisselbaek, Pascal Spuhler, Eric Bertinat, Adrien Genecand et Sylvain Clavel: «Pour que Genève teste le parking intelligent».

Rapport de M^{me} Brigitte Studer.

La motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de sa séance du 15 septembre 2015. La commission l'a traitée le 12 janvier, les 2 et 23 février, le 22 mars, les 17 et 31 mai 2016 sous la présidence de M^{me} Sandrine Burger. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que la rapporteuse remercie pour la qualité toujours excellente de son travail. La rapporteuse tient à préciser qu'elle a repris récemment ce rapport à un commissaire ayant quitté la commission.

Rappel de la motion

Considérant:

- les possibilités technologiques, via un capteur magnétique dans le sol et une application de géolocalisation, de gérer intelligemment un parc de places de parking défini;
- l'intérêt de connaître, au-delà de convictions idéologiques divergentes, le taux d'occupation et de rotation des places de parking;
- l'expérience pilote conduite par la Ville de Lausanne,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'initier une expérience pilote de gestion intelligente du parking.

Séance du 12 janvier 2016

Audition de M^{me} Patricia Richard et de M. Eric Bertinat, motionnaires

M. Bertinat explique que cette motion propose de réaliser une expérience pilote de parking intelligent. Il s'agit d'un dispositif qui permet de contrôler si les places de parking sont occupées ou pas, et qui communique à distance aux utilisateurs

les parkings disponibles. Plusieurs options électroniques ont été testées dans différents lieux. Une expérience avec l'application Timynode a ainsi été réalisée dans le quartier de Beau-Séjour à Lausanne qui devrait diminuer les trajets effectués par les voitures à la recherche d'une place et ainsi réduire les nuisances. Ce dispositif semble très pratique puisqu'il guide l'utilisateur jusqu'au parking disponible le plus proche.

Un projet est mené à Vevey sur la place du Marché depuis octobre 2014, un autre est testé à l'aéroport de Genève. Le principe demeure le même, quel que soit le système adopté, en Suisse, à Lyon ou à San Francisco. Le but est d'avoir des voitures qui roulent le moins possible et ce dispositif est très efficace.

M^{me} Richard pense que le parking intelligent est une solution d'avenir. Les parkings du Mont-Blanc et de Plainpalais sont déjà équipés d'un système de reconnaissance de places libres. Une start-up genevoise est en train de développer un système qui permet de commander à distance. Il pourrait être possible de coupler ces deux types de dispositifs. Une telle approche permettrait aussi de réduire la pollution.

Questions des commissaires

Vu que la plupart des parkings publics sont gérés par la Fondation des parkings, comment appliquer un tel projet auprès de la fondation?

M^{me} Richard répond qu'il devrait être possible de discuter de ce projet avec la fondation, ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs œuvrant dans le cadre des parkings. M. Bertinat ajoute que des voitures sont parfois garées de manière ubuesque alors qu'il y a souvent des places libres à proximité. Il serait judicieux de demander au Conseil administratif de tester un système de ce type.

Un commissaire se dit sceptique sur ce projet au vu du comportement de la plupart des utilisateurs qui veulent parvenir en voiture le plus près de leur objectif et demande comment gérer le taux de rotation des places de parking et si un logiciel peut être suffisamment rapide pour reconnaître les places vides à temps.

M^{me} Richard remarque que ce système pourrait aussi être appliqué aux places «handicapés».

Un commissaire craint que le système localise une place vide qui, lorsque l'utilisateur arrive, est occupée.

M^{me} Richard pense qu'un système intelligent doit pouvoir gérer cette question.

M. Bertinat rappelle l'augmentation de la population impliquant à terme une augmentation du trafic automobile. Il y a de nombreux parkings qui sont sous-occupés en raison des prix pratiqués. Il est nécessaire d'offrir des solutions.

Est-ce que l'expérience pilote de Lausanne est déjà parvenue à des résultats? A la réponse négative, la commissaire demande s'il ne serait pas judicieux d'attendre les résultats de cette expérience avant de se prononcer sur ce projet. Elle remarque également que les places libres sont très vite utilisées et doute qu'un système de ce type soit très efficace.

M. Bertinat propose de prendre contact avec la Ville de Lausanne.

Est-ce que ce projet ne fait pas doublon avec les applications déjà existantes?

M^{me} Richard répond que les applications existantes n'indiquent pas les places les plus proches, ni les spécificités des parkings. L'étude pourrait être menée pour répondre à cette question.

M. Bertinat rappelle qu'un débat très large avait été mené sur l'utilisation des parkings lorsque M^{me} Künzler était conseillère d'Etat. Une étude avait alors été menée, démontrant que de très nombreuses places étaient inoccupées. Un système intelligent permettrait d'avoir une gestion plus rigoureuse des places. C'est en offrant une solution qu'il sera possible de résoudre la question du transport privé. Il répète que cette motion propose de mener une phase test.

M^{me} Richard déclare que ce système pourrait coupler les parkings des centres commerciaux.

Une commissaire remarque que ce système semble pouvoir résoudre tous les problèmes. Mais les motionnaires ne distinguent pas les différents types de parkings, ni la nature des places ou leur rendement. Il suffirait simplement de décider politiquement d'augmenter le nombre de places «handicapés», par exemple. Est-ce qu'une étude a été menée sur les panneaux indiquant les parkings privés, une information qui manque le plus souvent? A qui serait destiné ce système, aux habitants ou aux personnes venant de l'extérieur? Est-ce que ce système n'est pas un moyen pour contester une politique menée sur la voiture et les zones piétonnes? Et quels seraient les coûts?

M. Bertinat déclare que ce serait justement une expérience pilote qui permettrait de répondre à ces différentes questions. L'idée n'est pas de se prononcer en faveur ou contre la voiture. La démographie implique une augmentation inévitable du trafic et il n'est ici question que d'un test.

Une commissaire répond que certains chiffres contredisent cette logique et qu'il y a une baisse de près de 40% de foyers possédant un véhicule en ville de Genève. On constate en même temps une augmentation de la population et une diminution du nombre de propriétaires de voitures. De nombreuses villes ont décidé de fonctionner avec les transports en commun.

M^{me} Richard remarque qu'il est également question des transports professionnels. Il n'est pas question pour le Service cantonal d'hygiène de pouvoir transporter le pain en transport public.

Ne faudrait-il pas attendre les résultats des expériences réalisées à Lausanne?

M^{me} Richard déclare que la motion permettra au Conseil administratif de poser la question à la Ville de Lausanne.

La présidente demande s'il y a des demandes d'auditions.

Les auditions de M. Carasso, premier motionnaire, du Touring Club Suisse (TCS), de la Fondation des parkings, de l'Association transports et environnement (ATE) et du magistrat sont proposées.

La présidente met au vote les auditions proposées.

Par 7 oui (2 DC, 3 LR, 1 MCG, 1 UDC) contre 5 non (3 S, 1 EàG, 1 Ve), l'audition de M. Carasso est acceptée.

Par 9 oui (2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 MCG, 1 S, 1 EàG) contre 2 non (Ve, S) et 1 abstention (S), l'audition du TCS est acceptée.

Par 12 oui (2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 MCG, 3 S, 1 EàG, 1 Ve), l'audition de la Fondation des parkings est acceptée à l'unanimité.

Par 8 oui (1 EàG, 1 Ve, 3 S, 1 UDC, 2 LR) et 4 abstentions (1 LR, 1 MCG, 2 DC), l'audition de l'ATE est acceptée.

Par 6 non (2 DC, 1 UDC, 1 MCG, 2 LR) contre 4 oui (1 EàG, 1 S, 1 LR, 1 Ve) et 2 abstentions (S), l'audition du magistrat est refusée.

Séance du 2 février 2016

Audition de M. Henri-Pierre Galletti, directeur du Touring Club Suisse (TCS) – Section Genève

M. Galletti explique que les systèmes de stationnement ont historiquement deux buts, le premier étant le paiement, contrôlé par l'autorité, comme les parcomètres. Il observe que des entreprises ont développé en Suisse romande des boîtes de paiement avec des paiements préalables. A Genève, un système se développe qui fonctionne sur annonce et permet d'arrêter le lieu de location. Le second but est l'optimisation de l'utilisation des places, ce qui est une problématique spécifiquement urbaine. La technologie permet aujourd'hui de viser les deux buts en même temps. Il existe ainsi des systèmes basés sur des capteurs reliés à des applications mobiles. Ces capteurs peuvent être implantés dans le sol (technologie développée par la société IEM) ou dans un véhicule. Ce principe existe pour les vélos en libre service (société Intermobility). Dans les deux cas, les capteurs sont reliés à des serveurs qui relayent les informations à des applications mobiles. La seconde option se base sur les réseaux communautaires, via les smartphones,

en diffusant des informations. Il remarque que des systèmes comme park.It ou park-yu existent et sont déjà en fonction. Il existe des systèmes de signalisation développés par des entités publiques qui mettent des informations à la disposition des usagers. Deux tendances se développent, soit une centralisation du service, soit une privatisation.

Quant à la motion, il lui paraît imaginable de revoir la gestion des parkings de la Fondation des parkings. Cela permettrait de rationaliser l'utilisation des parkings et d'éviter de construire de nouvelles places en sous-sol, toujours très onéreuses. La commission cantonale de compensation des places supprimées intègre des places de la fondation, mais il considère que c'est un alibi car il n'est pour l'heure pas possible de les identifier.

Il pense donc que cette motion représente une opportunité d'optimiser les places de stationnement ou de développer un système d'identification des véhicules. Ce genre d'approche se heurterait évidemment à des principes de protection des données. Mais le potentiel technologique est évident et permettra à terme une simplification de la recherche d'un stationnement, ce qui pourrait avoir un effet positif sur la circulation. En effet 20 à 30% de la circulation est induite par la recherche de place, mais à ce jour aucune étude scientifique ne permet de certifier ces chiffres. Il convient également de se demander s'il est nécessaire d'étatiser ce type de prestations ou de les privatiser.

Questions des commissaires

Un commissaire remarque que le TCS est un pouvoir au niveau de l'automobile et devrait ainsi défendre ses membres. Quel serait l'impact de cette technologie sur le tourisme? Rappelant que la voie publique est publique et donc pas payable, il se demande si les parcomètres ne sont dès lors pas hors la loi.

M. Galletti précise que le TCS a une fonction de défense des personnes individuelles mobiles. Il a un siège national et des sections par canton et défend toutes les formes de mobilité.

La technologie est une question de génération et il est nécessaire d'avoir des solutions adaptables à l'ensemble de la population. Quant au tourisme, il remarque que les visiteurs ont généralement tendance à se parquer et à se balader à pied. C'est la facilité d'utilisation qui compte. La loi prévoit des règles liées à une utilisation accrue du domaine public, un principe dont se servent les entités publiques pour se positionner.

Qu'en est-il des quartiers comme les Pâquis et les Eaux-Vives?

M. Galletti répond qu'un système intelligent de places de parc permet généralement d'améliorer le trafic dans les quartiers. Il est évidemment nécessaire que

des places soient libres, ce qui n'est guère le cas dans les deux quartiers évoqués. Dans ces deux quartiers 165 macarons étant vendus pour 100 places, la meilleure technologie ne résoudra rien.

Est-ce que des études ont été réalisées sur le *turn-over* des places de stationnement à Genève?

Le TCS ne se substitue pas à l'autorité, mais participe à un certain nombre de projets. C'est le Canton qui dispose de ces chiffres et, dans une certaine mesure, les services de M. Pagani. Le TCS a créé une académie de la mobilité qui travaille sur les nouvelles formes de la mobilité.

Est-ce que le TCS a une position quant à la privatisation de ce genre de système?

M. Galletti répond que le TCS n'a pas de prise de position sur cette question et n'en n'aura pas puisqu'il s'agit d'une organisation apolitique.

Est-ce que le TCS considère suffisante l'information portant sur les parkings?

M. Galletti répond que les panneaux d'affichage représentent une solution efficace. Les smartphones permettent de télécharger une application TCS qui détermine le nombre de places disponibles dans les parkings principaux de la ville. La difficulté se situe à l'égard des places se trouvant dans des lieux spécifiques ou dans des parkings qui ne sont pas équipés.

Ne serait-ce pas intéressant de travailler aussi sur les parkings privés?

M. Galletti répond qu'il y a actuellement deux voies de développement qui permettront peut-être de donner des éléments de réponse. D'une part, les places de stationnement dans la rue devraient faire l'objet d'une solution avec des détecteurs. Ce système commence à être fonctionnel. La seconde option serait d'identifier des places de stationnement disponibles, mais cette alternative est technologiquement plus sensible. Il pense que les entreprises privées auront toujours un temps d'avance sur les entités publiques puisqu'elles sont plus réactives.

Est-ce que l'option de parking intelligent mené à Carouge lui paraît judicieuse?

M. Galletti répond que le département de M. Barthassat a fait paraître un communiqué de presse indiquant des tendances plus ambitieuses. Le système testé à Carouge est analogue à ce qu'il a expliqué, et utilise des capteurs.

Une commissaire remarque qu'il est actuellement seulement possible de connaître la disponibilité des parkings publics. Ne serait-ce pas intéressant de placer des capteurs sur les places bleues puisque cela permettrait d'améliorer la rapidité de recherche de place?

M. Galletti acquiesce et observe que ce principe est valide tant que le *turn-over* est constant puisqu'une place est occupée dès qu'elle est libérée.

Est-ce que la technologie de géopositionnement par satellite (GPS) ou celle de parking intelligent ne devraient pas être couplées à une offre grandissante de places de parc? Est-ce que les GPS peuvent recevoir des informations de ce type?

M. Galletti acquiesce et remarque que la question est de savoir comment créer l'information, soit en plaçant un capteur sur une place, soit dans un véhicule.

Un commissaire déclare être sceptique à l'égard de ce projet. Le nombre de ménages possédant une voiture en ville de Genève diminue drastiquement. Il doute que la technologie puisse résoudre le problème de la disponibilité des parkings. Il rappelle ensuite les nombreux parkings vides et se demande quelle en est la raison. Ne faudrait-il pas limiter plus encore le nombre de places de parking en surface?

M. Galletti répond que le nombre de ménages disposant d'un véhicule individuel est en baisse, 41% des familles en ville de Genève n'ayant pas de véhicule. En même temps le nombre d'immatriculations ne cesse d'augmenter dans le canton, comme ailleurs en Suisse.

Est-ce vraiment opportun de renforcer et d'inciter plus avant la venue de véhicules dans le centre-ville?

M. Galletti répond que cela relève du niveau fédéral. Pour diminuer le nombre de voitures dans le centre-ville, il conviendrait d'améliorer les accès. Ce n'est que lorsque le trafic de transit aura été supprimé du centre-ville qu'il deviendra possible de supprimer des voies de circulation.

Un commissaire rappelle la loi votée par le Grand Conseil en 2012 entraînant en 2013 un règlement, fixant un nombre de places de stationnement, soit 22 289 places. Il demande si un test devrait être mené dans des rues ou dans des parkings.

M. Galletti répond qu'il faudrait tout d'abord définir un objectif. Il serait possible de prendre exemple sur des villes qui ont déjà mené des tests, comme Lausanne ou Toulouse. Il explique qu'il est possible d'opter pour une approche politique ou une approche technique. Il pourrait être également intéressant d'entendre des entreprises qui commercialisent ce genre de système.

Est-ce que la suppression de places de parc n'impacte pas largement les commerces?

M. Galletti répond que le commerce a horreur de l'incertitude. Le commerce peut vivre avec beaucoup de voitures et des places de dépôt, il peut aussi s'adapter à une zone piétonne comme c'est le cas dans beaucoup de villes allemandes. Ce qui est important pour le commerce, c'est d'avoir une solution claire.

Séance du 23 février 2016

Audition de M^{me} Lisa Mazzone, vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE)

M^{me} Mazzone explique que la *Feuille d'avis officielle* du 12 février a fait paraître un article portant sur la démarche de smart city qui est testée à Carouge durant une année. Il est envisagé à présent de prolonger cette expérience sur l'ensemble du canton. L'ATE est favorable à l'idée d'adopter cet outil qui permettrait de diminuer le temps de recherche d'une place de parking, les véhicules pouvant rouler pour le moment 4,5 km pour trouver une place. L'espace public pourrait dès lors plus facilement être libéré. L'idée serait bien de diminuer le nombre de places de stationnement à Genève qui est l'une des villes suisses possédant le plus de places de parking. Il ne faudrait pas que cet outil crée un appel d'air et attire plus d'automobilistes en ville. Le stationnement est un levier évident pour gérer le trafic en ville.

Elle mentionne ensuite que cette mesure implique des coûts, qu'elle ignore, mais qu'il convient de prendre en compte dans la priorisation des mesures.

Questions des commissaires

Est-ce que cet outil permettrait d'utiliser les parkings privés comme parkings semi-privés?

M^{me} Mazzone répond que l'idée est bien de diminuer le nombre de places. Il y a un potentiel important à l'égard des places en sous-sol qui permettrait de limiter le nombre de places en surface. Il convient également de restreindre le nombre de voitures qui pénètrent en ville.

Une commissaire demande si le compromis sur la mobilité est en bonne voie.

M^{me} Mazzone répond que c'est le peuple qui se prononcera cette année. Elle remarque que les clivages politiques ont été dépassés pour reconnaître qu'il convenait de valoriser le centre-ville.

Une commissaire observe que pour une partie des commissaires cet outil permettrait de mieux vivre la voiture en ville et que les visions diffèrent donc sur les buts de cet outil. Ne faudrait-il pas établir des cautions à un projet de parking intelligent? Elle demande en outre s'il existe des études sur les effets d'un système de ce type.

M^{me} Mazzone répond que des cautions sont effectivement nécessaires. Genève a le plus haut taux de stationnement de Suisse. Elle observe que les plans de déplacement des entreprises qui en adoptent agissent premièrement sur les places de stationnement et que les effets sont spectaculaires.

Sur la question si l'ATE propose des solutions par rapport à l'utilisation des parkings privés, M^{me} Mazzone répond par la négative mais mentionne qu'il serait utile d'entendre la Fondation des parkings à cet égard.

Quel est le public cible de cette motion?

M^{me} Mazzone répond qu'un parking intelligent concerne des gens qui n'ont pas de place attribuée. Il lui paraît nécessaire de cadrer la motion afin de ne pas augmenter le parc. Elle rappelle alors que près de la moitié des habitants en Ville de Genève n'ont plus de voiture, alors que les places sont restées. Ces dernières sont donc utilisées par des pendulaires. Elle estime par ailleurs que le prix des macarons n'est pas particulièrement onéreux.

Un commissaire, rappelant qu'il y a toujours plus de voitures à Genève dont la population ne cesse d'augmenter, pense que des places de parc doivent être trouvées pour ses habitants. En 2015, ce sont 21 800 nouvelles personnes qui sont arrivées à Genève. Est-ce que l'ATE a des solutions par rapport aux parkings privés? Il y a selon lui une relation évidente entre le prix des places de parc et la nécessité de trouver des places pour les voitures.

M^{me} Mazzone observe que le nombre d'habitants augmente grâce aux nouveaux logements qui possèdent des parkings souterrains. Les habitants qui ont des problèmes de stationnement sont ceux qui habitent dans des immeubles dépourvus de parking souterrain. Elle pense que l'un des problèmes relève du fait que des personnes louent leur place de parc d'une part et utilisent l'espace public par ailleurs; il est donc nécessaire d'améliorer les contrôles.

Une commissaire rappelle que le représentant du TCS a indiqué que le nombre de voitures était en constante augmentation. De plus, il serait illusoire de faire tous les déplacements en ville à pied.

M^{me} Mazzone répond que la question est de savoir s'il est souhaitable de voir autant de voitures parvenir au centre-ville.

La présidente constate que cette question relève de la politique cantonale sur la mobilité.

M^{me} Mazzone répond que la majorité des gens n'utilisent pas leur voiture quotidiennement. Les personnes qui viennent en ville bénéficient d'une offre de transports publics et d'un réseau de pistes cyclables. Le lien entre l'utilisation et les aménagements est prouvé.

Combien de personnes n'ont simplement pas le permis de conduire?

M^{me} Mazzone répond qu'il est question de 47% de foyers n'ayant pas de voiture. Les raisons pour lesquelles les personnes n'ont pas de permis de conduire ne relèvent pas uniquement de conceptions idéologiques, mais souvent d'aspects pratiques.

Serait-il envisageable d'aménager des parkings aux entrées des autoroutes afin de limiter le nombre de voitures en ville?

M^{me} Mazzone répond qu'il s'agit des parkings-relais desservis par les Transports publics genevois (TPG) et que c'est bien l'idée qui est poursuivie.

Séance du 22 mars 2016

Audition de M. Grégoire Carasso, conseiller municipal

M. Carasso remercie la commission pour cette audition, les motionnaires étant ainsi entendus à deux reprises. Il lui semblerait judicieux d'entendre l'expérience réalisée par la commune de Carouge. Par ailleurs, la Ville de Lausanne a une année de recul avec une expérience similaire, et un retour serait aussi intéressant. Il pense que la technologie peut améliorer grandement les services publics. Le système ne fixe pas les tendances politiques des uns ou des autres, c'est la raison pour laquelle il estimait que ce texte pouvait être signé par tous les partis. Il n'est pas question d'instrumentaliser cet outil pour les ultras de l'ATE ou du TCS.

Un commissaire observe que ce système permettra de déterminer où se trouvent les voitures ayant dépassé les heures de stationnement et pourra en outre enregistrer les plaques minéralogiques. On pourrait imaginer que ce système permette un jour d'envoyer une amende de manière automatique. Est-ce qu'une installation de ce type ne risque pas de supprimer à terme des postes de travail?

M. Carasso répond que l'intérêt de ce système est son faible coût et sa valeur ajoutée. Il ne s'agit pas d'une caméra de surveillance mais d'une puce électronique. Les postes ne sont pas menacés par un tel système qui pourrait au contraire permettre d'améliorer des conditions de travail.

Quels sont les avantages de ce système?

M. Carasso répond que ce système permettra de limiter le temps de recherche de places libres. Il ne mettra par contre pas fin aux débats sur le nombre de places de parking, mais permettrait de mieux gérer les places existantes. Il n'estime donc pas que ce système puisse encourager les gens à utiliser leur voiture puisqu'il leur sera plus facile de trouver une place de parking.

Quel intérêt peut avoir ce système dans les quartiers très saturés?

M. Carasso répond qu'il pourrait être intéressant de mener une expérience tant dans un quartier saturé que dans un quartier moins congestionné.

Est-ce nécessaire que Genève mène un test alors que Carouge et Lausanne en ont déjà réalisé?

M. Carasso répond que chaque ville possède ses spécificités et que c'est une bonne gestion des deniers publics que de mener un test avant de procéder à la réalisation d'un projet de ce type.

Qu'en est-il du coût? Est-ce à la collectivité publique de prendre en charge les frais de ce système?

M. Carasso répond que c'est une question partisane. Il estime que le nombre de voitures suffit pour justifier que le système soit pris en charge par les automobilistes, mais d'autres motionnaires pourraient avoir un avis contraire.

Est-ce que ce système serait accessible à tous ou réservé aux habitants de la Ville de Genève?

M. Carasso répond que c'est une excellente question qui révèle à quel point ce sont les paramètres qui définissent l'utilisation de ce système. En fonction des variables définies, il est évidemment possible d'être plus ou moins discriminatoire.

Vu l'évolution depuis le dépôt de la motion en 2014, faudrait-il la retirer ou l'amender?

M. Carasso pense qu'il serait raisonnable de s'inspirer de l'expérience carougeoise pour proposer une application en Ville de Genève. Mais les réalités diffèrent entre les communes de Carouge et de Genève. Il serait possible de prendre en compte deux quartiers, les Eaux-Vives et Saint-Jean. Il ne croit pas qu'il faut la retirer. Ce seront les auditions de Carouge et de la société qui propose ce système qui permettront d'amender le texte.

Comment le système fonctionne-t-il par rapport aux lignes bleues et à l'espace à disposition?

M. Carasso répond que l'expérience lausannoise prend en compte autant des places limitées que des enchaînements de voitures en ligne sans séparations. Il faudrait poser la question à l'inventeur de ce système. Il imagine que les puces sont simplement réparties sur le tronçon et fonctionnent avec la lumière.

Quelle est la coordination entre cette motion et l'action du Canton qui souhaite aller de l'avant dans ce genre de projet?

M. Carasso répond n'avoir jamais entendu parler de ce système au sein des commissions cantonales. Il pense que le projet mené à Carouge est en lien avec les progrès technologiques qui sont thématiques dans les milieux professionnels.

Une commissaire remarque que les voitures rapportent 128 millions dans les caisses de l'Etat. Est-ce que les motionnaires ont consulté l'office de la statistique?

M. Carasso observe que le nombre de voitures par habitant n'a rien à voir avec le nombre de voiture par ménage. En dix ans, la Ville de Genève est passée d'un tiers à la moitié des ménages sans voiture. Cela étant, les revenus sont discutables au vu des coûts que l'automobile représente.

Une commissaire remarque que ces systèmes poursuivent deux buts, la recherche de places de parking et le contrôle et demande comment M. Carasso se situe par rapport à la notion de contrôle?

M. Carasso répond que la motion propose un système sans contrôle. Il a opté pour cette formule afin d'éviter les critiques pouvant porter sur le contrôle dans un espace public. Mais un système de ce type peut aussi être utilisé sous un angle coercitif.

Audition de MM. Philippe Menoud et François Menoud, représentants de la société IEM

M. Philippe Menoud déclare qu'IEM est une entreprise familiale vieille de vingt-cinq ans, active dans les automates et dans le stationnement, avec un chiffre d'affaires d'environ 10 millions de francs. A ce jour, 2500 équipements ont été installés en France, 10 000 en Suisse, 2500 en Belgique, etc. L'horodateur est actuellement l'outil le plus utilisé mais dans le futur des solutions dématérialisées se développeront, de manière globale. Il ajoute que des solutions via les smartphones ont été développées. Le stationnement intelligent est une option que sa société poursuit, via des capteurs, le but étant d'optimiser la recherche de places de stationnement et de diminuer le trafic, la pollution et le gaspillage d'énergie.

M. François Menoud remarque qu'il s'agit d'une pastille qui s'installe sur la chaussée avec deux méthodes de détection, soit le champ magnétique et un capteur ultrasonique. Il précise que ce dernier est consommateur d'énergie, contrairement au premier capteur, avec une durée de vie de deux à trois mois. L'information recueillie par ces capteurs est envoyée ensuite à un serveur via Internet. Au travers du réseau LORA, il est possible de remonter des informations à faible coût énergétique, comme pour les compteurs d'énergie des Services industriels de Genève (SIG). Il précise que l'infrastructure est en train d'arriver progressivement.

M. Philippe Menoud déclare que la durée de stationnement est également déterminée. Il rappelle que des études sont menées tous les deux ans avec des étudiants qui relèvent les durées de rotation. Ce système permettra de mener ces études de manière automatique.

La présidente remarque que ce sont à nouveau des jobs d'étudiant qui disparaissent.

M. Philippe Menoud ajoute que ce système peut s'adapter à plusieurs politiques de stationnement. Il explique que 22% des véhicules occupent la durée légale de stationnement, occupant ainsi 64% du temps de stationnement. Les informations permettent de suivre l'évolution du stationnement en temps réel. Par ailleurs le système permet en outre de donner des informations aux usagers au travers de panneaux dynamiques ou des applications Android/iPhone. C'est la publication de cette information qui constitue le challenge de ce système. Le site www.iemgroup.com/fr propose des explications sur le guidage intelligent.

Seuls 40% des gens payent le parking selon le Canton. Les forts taux de rotation profitent aux commerces.

M. François Menoud répète que l'idée est d'avoir les informations nécessaires pour mener la politique déterminée. M. Philippe Menoud ajoute que le système peut être rentabilisé en une année et demie si ce taux augmente de 10%. Il remarque que le temps économisé sur la recherche de place permet de gagner 150 000 francs par an sur l'usage de la voiture, et 200 000 francs sur le coût des employés.

Comment est calculé le temps de stationnement d'un véhicule?

M. François Menoud répond que le capteur lit l'arrivée et le départ d'un véhicule. Cette information est envoyée sur un serveur.

Quel est le coût de l'entretien et qui le prend en charge?

M. Philippe Menoud répond que l'exercice démontre qu'il y a peu de vandalisme sur les capteurs. Le coût relève de l'achat et du service sur la remontée des données.

C'est la Fondation des parkings qui s'en occupe. Sa société a un service qui fait l'entretien.

Est-ce que ce système n'amènerait pas à la disparition des contrôleurs?

M. Philippe Menoud répond que ce n'est pas le but et qu'avec 40% de paiement, les 280 contrôleurs ne risquent pas de disparaître. Ce système permet d'optimiser ce taux de paiement. M. François Menoud ajoute que ce système ne délivre pas d'amende.

Une commissaire évoque les répercussions sur les commerçants.

M. Philippe Menoud répond que l'amélioration de la gestion du stationnement permet d'accroître la vie des centres-villes. M. François Menoud ajoute que le test a été mené dans la rue Ancienne à Carouge et il remarque qu'il a été possible de déterminer que 22% des voitures dépassaient illégalement les horaires, soit une heure et demie.

Est-ce que ce système peut fonctionner sur des lignes bleues continues?

M. François Menoud répond que dans une configuration de ce type, le nombre de capteurs est augmenté. Il signale aussi que la question des tarifs doit être prise en compte.

Qu'en est-il des coûts?

M. Philippe Menoud répond qu'il y a très peu de villes qui ont développé un système de ce genre. Le capteur posé se monte à 250 francs, avec 1 à 2 francs par place d'entretien pour les petits volumes. Equiper le quartier des banques reviendrait ainsi à 100 000 francs.

Vu que c'est la Fondation des parkings qui gère le parking payant à Genève, quelle est l'articulation entre cette société, la Fondation des parkings et la Ville de Genève?

M. Philippe Menoud répond que sa société est actuellement en discussion avec le Canton au travers de la Fondation des parkings.

Est-ce que des informations sur les GPS embarqués constituent déjà une possibilité? Quelle serait la distance de fonctionnement d'un système de ce type?

M. François Menoud répond que cette option n'existe pas encore. Par ailleurs il est inutile de savoir au départ de Genève le nombre de places libres dans un quartier de Lausanne. IEM travaille sur un projet permettant d'avoir des informations prédictives, mais il faudra compter deux à trois ans pour parvenir à un résultat.

Séance du 17 mai 2016

Audition de M. Nicolas Walder, conseiller administratif de la Ville de Carouge

M. Walder explique que Carouge est en phase test depuis le premier janvier 2015 avec des capteurs utilisés pour les places de parc. Les premières études démontrent que 60% de l'utilisation qui est faite des places est une utilisation qui ne devrait pas être autorisée. Optimiser le contrôle de ces places autant que leur utilisation est évidemment une notion intéressante.

L'un des gros problèmes relève des places de livraison et de leur utilisation, raison pour laquelle des capteurs sont utilisés sur ces places. Des bornes passent au rouge lorsque le délai est dépassé. Il signale en outre que des capteurs pour le bruit sont également testés, comme aussi utilisés pour la chaleur, pour les odeurs dans les déchèteries ou pour la sécheresse du sol. Cette technologie ne remplace pas le travail humain, mais permet d'améliorer l'organisation du travail.

Est-ce que Carouge a pu constater une amélioration à l'égard des tournus de voitures?

M. Walder répond par la négative vu qu'il s'agit pour le moment d'une phase test sur seize places. Tout d'abord les capteurs ont dû être changés pour résister aux camions. Et la technologie n'est pas généralisée sur l'ensemble de la commune. Il faudrait aussi un relais au niveau des smartphones ainsi qu'une information relayée sur les entrées du Vieux-Carouge pour rendre effectif un tel système.

Quels sont les coûts et les gains pour la commune? Qu'est-ce qui est prévu pour la maintenance de ce système?

M. Walder répond ne pas avoir les chiffres et mentionne qu'il y a un conflit entre Carouge et le Canton qui veut s'approprier les revenus des horodateurs. Carouge a décidé de travailler avec la Fondation des parkings avec des gains destinés à la création d'un parking P+R. La reprise des gains des horodateurs par le Canton, outre poser un problème financier, pose aussi question sur l'enchevêtrement que cela constitue.

Est-ce que Carouge a envisagé la différence de travail que cette technologie entraînera?

M. Walder répond qu'il y aura un contrat de maintenance avec l'entreprise. Cette technologie permettra de donner des informations et de mettre un terme à la légende urbaine qui dit qu'il n'y a pas de place en ville. Concernant les contrôles, il remarque qu'il serait possible à terme d'imaginer un système permettant d'amender automatiquement les voitures en infraction. Cette perspective ne l'enchant pas, mais cette logique n'est pas éloignée de celle des parkings souterrains. Il pense que cette phase test est très intéressante et qu'il sera nécessaire de placer des garde-fous si cette technologie est adoptée.

Quelles sont les échéances et comment le Conseil municipal entend-il aller de l'avant?

M. Walder répond avoir été approché il y a deux ans par cette société et avoir donné suite à la demande portant sur une phase test. Cela étant, il ne sait pas qui assumera les coûts de cette technologie. A ce jour, il n'y a pas de plan de déploiement.

Quel est le type de bruit pris en compte par les capteurs de bruit?

M. Walder répond que c'est le bruit routier qui est pris en compte. Il a entendu parler d'études sur le bruit des terrasses à la rue de l'Ecole-de-Médecine. Ces capteurs permettent de comprendre comment les habitants ressentent le bruit.

Une commissaire demande si cette phase test est liée au projet de piétonisation du Vieux-Carouge et observe que la gratuité du parking le samedi est la bienvenue.

M. Walder répond que cette gratuité est ancienne et a été maintenue afin de préserver la paix des braves. Cette phase test n'est pas liée au projet de piétonisation. Il rappelle que cette technologie n'a pas pour but de faire plaisir aux automobilistes mais d'optimiser la gestion des places.

Est-ce que la commune serait prête à investir dans ces capteurs en fonction des premiers résultats?

M. Walder acquiesce mais remarque qu'il faudrait estimer les coûts par rapport aux résultats attendus. Il serait en outre nécessaire que cette technologie soit généralisée au canton.

Un commissaire déclare que cette technologie ramènera plus d'argent que le contrôle actuel.

M. Walder répond que ce n'est pas une question d'argent. Intensifier les contrôles finit toujours par diminuer le nombre de contrevenants et donc les revenus. L'idée est d'avoir une bonne utilisation des places de parc.

Est-ce que cette technologie permettra d'autres avantages pour les utilisateurs? Qu'en est-il du coût de l'opération?

M. Walder répond par la négative en indiquant que la commune a payé le coût de génie civil, l'entreprise prêtant, quant à elle, gratuitement son matériel. L'avantage principal sera pour l'habitant qui sait immédiatement s'il y a des places et à quelle distance. Ce système ne créera pas de nouvelles places de parc.

Et le risque de voir la place occupée entre le moment où elle est identifiée et l'arrivée sur place du véhicule?

M. Walder remarque que le système prend en compte un principe de probabilité.

Qui a pris la décision d'installer des zones bleues et des zones horodateurs?

M. Walder répond que c'est la commune qui a demandé l'établissement de ces zones puisqu'au préalable, Carouge était le parking du canton. Les zones horodateurs sont là pour répondre aux besoins des commerçants.

Est-ce judicieux qu'une expérience supplémentaire soit menée à Genève, alors que différentes villes ont déjà testé ce système? Ne serait-ce pas au Canton de prendre le leadership en la matière?

M. Walder acquiesce et signale qu'il n'y a pas de *smart city* en fonction en Suisse. Il précise que le test à Carouge ciblait le matériel. Mener un test sur quelques places ne permettra pas à la Ville de tirer des conclusions à moins que le test soit développé sur l'ensemble d'un quartier.

Est-ce que ce système permettra réellement de diminuer le nombre de voitures à la recherche de place?

M. Walder répond que l'expérience actuelle porte sur 16 places. Il serait encore nécessaire de déployer l'application permettant de relayer l'information pour se rendre compte des effets.

Alors que le bain d'ondes électromagnétiques semble devenir un problème de santé publique, l'ajout continu de nouvelles ondes est-il un aspect pris en compte?

M. Walder déclare que cet aspect est discuté dans les groupes de travail. Il n'y a pas d'étude pour le moment qui confirme la dangerosité, mais il remarque que ce sont les mêmes entités qui développent ces projets et qui financent les études.

N'est-ce pas problématique que la connexion avec les GPS ne fonctionne pas encore?

M. Walder déclare que c'est l'une des raisons pour lesquelles la société entend développer une étude avec une école romande.

Séance du 31 mai 2016

Audition de M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure à la Direction générale des transports (DGT)

M^{me} Charat explique que la politique de stationnement s'inscrit dans une approche globale en matière de mobilité. La mobilité doit s'articuler avec les transports collectifs, la mobilité douce, le réseau routier et le stationnement. Elle précise que 40% des gens, sur l'ensemble du canton, se rendent à leur travail avec leur véhicule en bénéficiant d'une place gratuite.

Elle évoque ensuite le plan directeur du stationnement. L'idée de ce plan est de répondre à la demande des usagers tout en récupérant l'espace public afin d'en faire quelque chose. Le plan d'action du stationnement, voté récemment par le Grand Conseil, a 6 chapitres et 18 actions. Le stationnement dans les communes y est évoqué, ainsi que le stationnement privé, relevant à 60% du privé, les parkings publics, les P + R, les deux-roues motorisés et le transport professionnel.

Elle indique ensuite que l'on compte 24 000 places réparties en ville de Genève, soit 4500 places payantes et 19 500 places bleues, plus de 16 000 places dans les parkings publics, 70 000 places privées et un taux de paiement de l'ordre de 40% dans le centre-ville. L'idée du Canton est d'accroître l'utilisation des places payantes afin d'améliorer la rotation, le taux de paiement, de favoriser le stationnement des habitants en réduisant le surbooking sur les places bleues. La complémentarité entre le stationnement public et le stationnement privé doit être développée en coopérant avec les privés, ce d'autant plus que les taux de vacance

des places privées sont importants. La politique des tarifs des parkings est également l'un des enjeux.

L'outil principal d'information relève des enquêtes. Si un système existait pour orienter les utilisateurs, les nuisances seraient réduites et les contrôles améliorés. Il conviendrait aussi de réfléchir à la politique des macarons habitants tout en collaborant avec les privés et les gestionnaires de parking. Les nouvelles technologies permettraient de réels apports. Les enquêtes sont faites tous les deux ans, pendant quatre à cinq jours, ce qui permet d'extrapoler des tendances avec des délais de quatre mois. L'utilisation des capteurs permettrait de remplacer ces enquêtes et d'obtenir des informations en temps réel.

Les enquêtes permettent de savoir quel est le stationnement licite ou illicite dans une rue spécifique, ou les taux d'occupation moyens. Ces projets de capteurs représentent donc pour le Canton un véritable intérêt avec potentiellement un déploiement par phases.

Questions des commissaires

Quelle pourrait être la situation dans cinq à sept ans?

M^{me} Charat répond que le taux de motorisation est plutôt à la baisse dans le centre-ville. Il y a par contre une croissance des déplacements en dehors du centre-ville et la demande en stationnement ne va pas faiblir. Des parkings sont en construction en lien avec le projet de liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), des parkings habitants ainsi que des parkings publics. Le taux de vacance au niveau des parkings privés est important, mais des projets d'aménagement vont entraîner la disparition d'un certain nombre de places. La demande va donc se maintenir. Le plan directeur date de 2012, mais le plan d'action vient d'être adopté par le Grand Conseil. Ce dernier se développe jusqu'en 2019, ce qui permettra de le renouveler.

Pour le moment, ces nouvelles technologies sont testées de manière expérimentale, notamment à Carouge. Si ces technologies sont adoptées, les enquêtes seront supprimées, mais le travail confié aux mandataires ne baissera pas. Les personnes qui exercent des contrôles pourront alors se concentrer sur des zones ciblées.

Après les expériences pilotes de Lausanne et Carouge, est-ce nécessaire que la Ville de Genève entame une nouvelle expérience?

M^{me} Charat répond que le Canton pourrait contribuer à cette expérimentation. En l'occurrence c'est en Ville de Genève que la demande est la plus forte et que les problèmes sont les plus importants. L'expérience en cours porte sur 800 places, soit un nombre très modeste. Il serait intéressant de mener un exercice

sur l'ensemble d'un quartier, ce qui permettrait d'avoir des informations en temps réel et d'orienter les décisions.

Est-ce que Meyrin et Vernier pourraient dès lors mener des expériences similaires?

M^{me} Charat répond que chaque commune connaît des enjeux en la matière, mais les enjeux les plus importants sont en Ville de Genève.

Vu que les recettes des horodateurs sont encaissées par le Canton, n'est-ce pas au Canton d'intervenir en la matière?

M^{me} Charat répond que le Canton est prêt à financer les capteurs de l'expérience qui serait menée.

Est-ce que des informations validées et chiffrées pour ces technologies existent?

M^{me} Charat répond que globalement le Canton sait que s'il est possible d'orienter les automobilistes, les temps de parcours seront réduits.

Est-ce que les capteurs pourront déterminer les véhicules des personnes handicapées et est-ce envisageable d'installer des puces sur ces véhicules?

M^{me} Charat répond qu'il serait nécessaire de connaître le nombre de véhicules de personnes handicapées afin de savoir si adopter une politique spécifique pour ces véhicules serait envisageable.

Quels sont les changements d'orientation depuis 2012 à l'égard des places de stationnement?

M^{me} Charat répond que l'un des grands changements porte sur le nombre de places pour les deux-roues motorisés. Améliorer le partenariat avec le privé est sans doute une évolution de la politique cantonale en matière de stationnement.

Pour quelle raison la Gérance immobilière municipale (GIM) n'a-t-elle que 700 places de parking disponibles?

M^{me} Charat répond que la demande est plus faible dans certains quartiers.

Est-il vrai que 40% de macarons de plus qu'il n'y a de places sont vendus?

M^{me} Charat acquiesce.

Est-ce que ce système ne risque pas de «fliquer» les gens?

M^{me} Charat répond qu'il ne s'agit pas de caméras.

Qu'en est-il de la rotation des places perdues? Un système de ce type ne résout pas le problème s'il n'y a pas de places disponibles.

M^{me} Charat répond que des macarons sont donnés dans les zones limitrophes les plus proches. La question de la rotation est intéressante, notamment dans les quartiers commerçants.

Quelle serait la taille d'un projet pilote intéressant pour la Ville de Genève?

M^{me} Charat répond que l'idée serait de remplacer les enquêtes, qui prennent en compte quelque 750 places. Il y a en effet un coût mais les capteurs ont une durée de vie intéressante permettant de diminuer l'impact financier. Il faudrait par exemple 200 à 300 capteurs dans un quartier comme celui des banques.

Que faut-il penser des nouveaux types d'horodateurs?

M^{me} Charat répond que les technologies évoluent rapidement. Il s'agit d'adopter les technologies les mieux adaptées aux quartiers.

Quel est le lien entre les résultats des enquêtes et les plans d'action mis en place?

M^{me} Charat répond que les enquêtes sont un outil, un indicateur permettant d'évaluer l'efficacité des actions que l'on retrouve dans le plan d'actions.

Est-ce qu'une enquête spécifique permet d'aboutir à des résultats permettant une généralisation à l'ensemble de la ville?

M^{me} Charat répond que les capteurs permettent d'adopter les actions nécessaires à mener dans les quartiers. Une expérience menée dans des quartiers représentatifs permet d'avoir un échantillonnage donnant des tendances.

Est-ce que des budgets ont été votés pour acquérir ces capteurs?

M^{me} Charat répond qu'il est possible de reporter des budgets d'étude pour mener cette expérience.

Est-ce que les économies possibles se feront sur les étudiants qui mènent ces enquêtes?

M^{me} Charat répond que la question de la main-d'œuvre n'est pas négligeable.

Qui prendrait la direction des opérations dans une expérience de ce type, sachant que les recettes des macarons vont dans les poches du Canton?

M^{me} Charat pense qu'il serait logique que le Canton prenne en main cette expérience avec un partenariat de la Ville de Genève.

Est-ce que cette expérience est envisageable à l'heure actuelle?

M^{me} Charat acquiesce.

Sur la question du litige entre le Canton et la Ville de Genève à l'égard du stationnement, M^{me} Charat répond qu'il serait regrettable que ce litige entrave ce projet.

Discussion et vote

M. Bertinat propose que la commission se contente d'un tour de table et vote. Il ressort de la dernière audition portant sur la motion M-1136 qu'un test mené en Ville de Genève serait intéressant. Il déclare qu'il serait enclin à voter cette motion.

Un commissaire du Parti libéral-radical propose d'ajouter la précision suivante: «...de demander au Conseil administratif d'étudier en collaboration avec le Canton la possibilité de mener une expérience de cette nature».

Un commissaire du Parti socialiste mentionne qu'il y a plusieurs initiatives qui apparaissent sur les smart-cities, mais sans planification. Il faudrait d'abord interpeller le Conseil administratif sur ces questions. Il déclare que les bénéfices d'un système de ce type n'ont pas véritablement été exprimés et il répète que plusieurs tests ont été ou sont menés ailleurs. Il proposerait l'amendement suivant:

«...d'inviter le Canton à réaliser un projet-pilote sur les parkings intelligents».

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare que son groupe n'est guère favorable à cette motion. Il s'agit d'une dépense supplémentaire avec un mauvais rapport qualité/prix.

Une commissaire d'Ensemble à gauche déclare que le terme «projet-pilote» est adéquat. Elle mentionnerait la Ville de Genève dans le cadre d'une telle expérience et propose un sous-amendement:

«en collaboration entre le Canton et la Ville de Genève».

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare que son groupe se ralliera au Parti libéral-radical en estimant qu'il est certainement possible de faire quelque chose d'intelligent à l'égard des parkings.

Une commissaire du Parti libéral-radical préciserait l'amendement proposé en ce sens: «de mettre à disposition son domaine public au Canton pour un projet-pilote aux frais du Canton».

La présidente déclare être ennuyée par cette motion puisque le principe du parking intelligent ne veut rien dire en soi, tout dépendant de ce que l'on en fait. Elle soutiendra l'amendement socialiste et s'abstiendra pour le moment.

Elle passe au vote de l'amendement du Parti socialiste: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'inviter le Canton à réaliser un projet-pilote sur les parkings intelligents.»

Par 8 non (2 DC, 3 LR, 2 MCG, 1 UDC) contre 7 oui (1 Ve, 2 EàG, 4 S), l'amendement est refusé.

La commissaire du Parti libéral-radical retire la précision ajoutée à l'amendement de son groupe.

La présidente passe au vote de l'amendement du Parti libéral-radical: «de demander au Conseil administratif d'étudier en collaboration avec le Canton la possibilité de mener une expérience de cette nature».

Par 9 oui (2 DC, 1 Ve, 3 LR, 2 MCG, 1 UDC) contre 4 non (S) et 2 abstentions (EàG), l'amendement est accepté.

La présidente passe au vote de la motion.

Par 8 oui (2 LR, 1 UDC, 2 DC, 1 UDC, 2 EàG) contre 2 non (MCG) et 6 abstentions (1 LR, 1 Ve, 4 S), la motion ainsi amendée est acceptée.

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'initier une expérience pilote de gestion intelligente du parking et d'étudier en collaboration avec le Canton la possibilité de mener une expérience de cette nature.