

Rapport de la commission du logement chargée d'examiner la motion du 8 juin 2022 de M^{mes} et MM. Maxime Provini, Rémy Burri, Anne Carron, Pascal Altenbach, Christo Ivanov, Brigitte Studer, Alia Meyer, Jean-Luc von Arx, Eric Bertinat, Daniel Sormanni, Vincent Schaller et Amar Madani: «Pour une exploitation optimale des parkings de la Gérance immobilière municipale».

30 mars 2023

Rapport de M. Vincent Milliard.

Cette motion a été renvoyée à la commission du logement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 6 septembre 2022. La commission s'est réunie, sous la présidence de M^{me} Corinne Bonnet-Mérier le 17 octobre 2022, puis sous la présidence de M. Vincent Milliard les 16 janvier et 27 février 2023. Les notes de séances ont été prises par M. Leo Lorenzi, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Exposé des motifs

La Gérance immobilière municipale (GIM) possède un important parc immobilier en ville de Genève ainsi que 49 parkings¹ sur son territoire, représentant environ 4000 places de stationnement.

Ces parkings appartenant à la GIM doivent être utilisés au maximum de leur capacité. Or nous savons que tous ne sont pas occupés. Il y a donc ici un réservoir non négligeable de places de stationnement disponibles qui pourraient être utilisées comme compensation de places supprimées lors de travaux de réaménagement, via un partenariat, notamment avec la Fondation des parkings, permettant ainsi à la Ville de Genève de mener une véritable politique du stationnement.

Ces réserves de stationnement appartenant à la GIM pourraient soulager le manque de places de stationnement, tant pour les deux-roues motorisés que pour les voitures, et libérer des espaces afin d'améliorer les aménagements dans le but d'un meilleur usage des voies par tous leurs utilisateurs.

Les places de stationnement disponibles auprès de la GIM pourraient contribuer à créer des aménagements de qualité tant pour les piétons que pour la mobilité douce ou encore les terrasses des cafés et restaurants.

¹ Demande de location pour une place de parking» disponible à l'adresse <https://www.geneve.ch/fr/demarches/location-place-stationnement>

De nombreuses études démontrent que des voies propres pour chaque usager de la route (cyclistes, transports publics, voitures, camions, etc.) sont le meilleur moyen de fluidifier le trafic.

Le réservoir de places de stationnement appartenant à la GIM représente une opportunité non négligeable pour aller dans ce sens et revoir de manière qualitative les aménagements routiers de notre ville.

Considérant:

- le manque de places de stationnement en Ville de Genève;
- la sous-utilisation du parc de stationnement de la GIM;
- le manque de promotion pour les parkings appartenant à la GIM;
- la possibilité de soulager rapidement un certain nombre de quartiers du manque de places de stationnement;
- la volonté marquée du Conseil administratif de vouloir mettre en ouvrage le maximum de véhicules possible;
- le refus de la population en Ville de Genève de construire un nouveau parking dans l’hypercentre,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à faciliter la demande de location de places de stationnement appartenant à la GIM via un formulaire électronique;
- à mettre à disposition une carte interactive qui référence le nombre de places disponibles actualisée en tout temps;
- à entamer des discussions avec la Fondation des parkings pour étudier la possibilité d’un partenariat entre cette dernière et la GIM;
- à promouvoir des places de stationnement disponibles afin de limiter au minimum les places vacantes;
- à réviser les tarifs en vigueur afin de rendre l’offre de stationnement de la GIM aussi attractive que possible;
- à profiter de cette initiative pour augmenter le nombre de places de livraison pour les commerçants et les personnes à mobilité réduite (PMR).

Séance du 17 octobre 2022

Audition de M. Maxime Provini, motionnaire

M. Provini explique que cette motion résulte de plusieurs constats. Il invite tout d’abord à se rendre sur le site internet de la Ville de Genève (VdG) pour prendre connaissance de l’actuelle procédure pour obtenir une place de stationnement en VdG. Il y a plusieurs conditions tarifaires, en fonction de si l’on est

habitant, si l'on y travaille ou si l'on est dans une zone périphérique à la VdG. Premièrement, on constate à quel point il est laborieux d'obtenir une place de stationnement, aujourd'hui c'est un formulaire PDF qu'il faut imprimer, remplir à la main et renvoyer à l'adresse indiquée. Compte tenu du fait que la VdG a un département informatique assez bien doté, il est imaginable d'avoir un formulaire en ligne pour faciliter l'obtention des places. Ensuite, la motion indique qu'il est question de 49 parkings, toutefois il a reçu entre-temps une réponse sur l'interpellation écrite IE-110, «Inventaire des parkings de la Gérance immobilière municipale (GIM)». La GIM, dans une réponse à une série de questions relatives à la motion, a répondu qu'elle possédait en réalité 79 parkings. Cela correspond à un total de 4000 places, ce sont les derniers chiffres qui ont été communiqués par le département.

Il invite la commission à auditionner le magistrat ainsi que la GIM pour trouver une solution, étant donné qu'il s'avère qu'il y a, dans les chiffres donnés par le magistrat, plus de 1000 places de stationnement disponibles à travers les parkings de la GIM. Il y a 1000 places sur les 4000 places de la GIM qui ne sont pas utilisées, c'est-à-dire qu'il y a un vrai réservoir qui doit être utilisé. Pour cela, il faudrait peut-être trouver un moyen de faciliter l'obtention d'une place de stationnement en ligne pour les habitants, ensuite il conviendrait de trouver un moyen de donner la possibilité d'avoir du stationnement courte durée.

Faire du stationnement de courte durée nécessite des infrastructures. Pour cela, il existe la Fondation des parkings (FdP), qui, dans son rôle, peut faciliter et rendre en gérance. Si par exemple tel ou tel parking de la GIM a x places disponibles, la FdP pourrait mettre une borne qui permettrait de faire du stationnement de courte durée. Celle-ci pourrait faciliter l'accès aux personnes qui peuvent venir uniquement en voiture dans les commerces de certains quartiers. Cette borne n'empêchera pas les habitants qui louent déjà à la GIM d'accéder à leur parking. Il y aura ensuite bien sûr des questions de tarifs qui à discuter.

L'idée derrière cette motion est de trouver un moyen afin de dynamiser ces 1000 places de parking, sachant qu'il y a des places de parking un peu partout, cela peut permettre de penser en termes de compensation. Il donne un exemple: si dans telle rue se trouve un parking de la GIM avec 10 places disponibles, cela pourrait peut-être permettre d'agrandir les terrasses, de planter des arbres si l'on se trouve dans un quartier comme les Pâquis, en somme simplement de créer plus de qualité de vie dans certains quartiers. Cette solution pourrait permettre à tout un chacun de trouver son compte sans péjorer tel ou tel usager. Il ressort d'une discussion qu'il a entretenue avec la FdP qu'il y aurait sous les Minoteries environ 200 places de stationnement appartenant à la GIM. Nous nous trouvons au bout de la rue Dancet, rue dans laquelle 300 voitures stationnent à ciel ouvert en permanence; moyennant un effort de la part de la FdP (il précise que cette fondation n'a pas vocation à faire des bénéfices), il y a la possibilité d'enterrer ces places sans

construire un nouveau parking, ce dernier existant déjà et semblant être réellement sous-utilisé. En outre, cela donnerait la possibilité de réaffecter certaines rues et de créer un peu de calme dans certains quartiers sans péjorer personne.

Questions des commissaires

Une commissaire demande s'il appartiendra à la FdP de contrôler dans le cas où un système de stationnement de courte durée est instauré.

M. Provini répond que ce n'est pas quelque chose qu'il veut forcément. Cependant, cela entre dans les missions de la FdP. Si l'on veut que les tarifs de stationnement restent abordables, que l'on ne soit pas en train de dire que des zones bleues sont amenées à disparaître et que la solution est d'aller se parquer dans les parkings de la GIM dans lesquels les tarifs sont quatre à cinq fois le prix du macaron en zone bleue. La seule entité qui peut trouver un financement viable est la FdP.

La commissaire interroge le motionnaire afin de savoir si cela ne serait pas une concurrence aux parkings privés qui existent déjà.

M. Provini avance que ces parkings privés existants fonctionnent bien pour la plupart, ils sont régulièrement complets à certaines heures de la journée. Il en ressort des échanges avec certains propriétaires de parkings qu'ils n'ont pas de problème en termes de revenus. De plus, tout le monde s'y retrouve si l'on arrive à inciter les gens à aller se parquer dans des parkings en sous-sol, que ces derniers appartiennent à la GIM ou pas.

La commissaire questionne l'auditionné afin de savoir s'il en a discuté avec le magistrat en charge, certains parking ont déjà un service de sécurité qui effectue des contrôles. Elle se demande si cela ne serait pas un doublon.

M. Provini répond que l'idée est la suivante: s'il y a par exemple un parking avec 20 places sur 50 disponibles, la Ville donnerait la gestion à la FdP avec des accords pour dire que le tarif reste le même pour les places habitants, tandis que les places non utilisées passent à une tarification classique au prix du marché. Si un habitant venait à demander une place, il l'aurait au prix habitant et il n'y aurait plus que 19 places de disponibles. Il faut trouver des synergies parmi les 79 parkings.

La commissaire s'interroge par rapport au tarif applicable. Elle avait déjà fait remarquer au Conseil administratif qu'elle avait beaucoup de problèmes avec le parking du Sujet, des prix coûtants (selon les termes du Conseil administratif) étaient faits pour les personnes qui travaillent dans une crèche, des employés frontaliers, alors que le nécessaire est fait pour que tous les employés quels qu'ils soient avec la crise climatique (terme issu du Conseil administratif) en profitent.

A l'heure actuelle, la GIM continue à promouvoir des places de parking à prix coûtant, sachant que les habitants payent plein pot. Elle n'a que l'exemple du parking du Seujet en tête car cet exemple est issu de plaintes de locataires, toutefois elle se demande si c'est le cas dans certains autres quartiers. Elle souhaite savoir si une demande sera faite pour savoir combien il faudra payer et si vraiment la GIM respecte ses tableaux comme mentionné, puisque normalement lorsque l'on n'est pas habitant, mais professionnel et pendulaire, il faudrait payer plein pot, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

M. Provini répond qu'il faudra demander cette précision directement à la GIM. Il ajoute que le parking du Seujet n'appartient pas à la VdG mais est géré par une société privée. Il y a dans ce parking un certain nombre de places qui sont à la VdG, mais les trois quarts des places est géré par une société privée. Ce parking est un vrai sujet annexe puisqu'il contient 200 à 300 places de stationnement disponibles pour de la compensation, le problème étant que son emplacement ne facilite pas du tout l'accès. Il faudrait alors peut-être rajouter 50 vélostations pour en faire un vrai P+R. C'est un sujet à lui tout seul autant en termes de tarification que de gestion.

La commissaire est surprise par le fait qu'il serait prêt à faire un P+R alors que le but est que les pendulaires ne viennent pas au centre-ville pour ne plus boucher et empêcher la population et les entreprises de dépannage de circuler. Elle illustre cela avec la route de Malagnou, par laquelle des milliers de véhicules viennent et où les petites douanes sont bouchées. Elle annonce directement qu'elle s'opposerait si un débat sur le P+R au parking du Seujet venait à être lancé.

M. Provini répond que cela sort du spectre de la motion, mais que si aujourd'hui il y a 300 places de disponibles au Seujet et que demain un P+R pourrait faire en sorte que 150 soient prises, cela fait toujours 150 places dans un endroit qui est sous-utilisé.

Une commissaire s'interroge et croit peut-être avoir mal compris, puisque dans la réponse du magistrat il est noté, à la fin de décembre 2021, que 3935 places des 4000 sont occupées. Elle ne comprend pas si ces places sont allouées ou attribuées, et pourquoi elles sont sous-utilisées.

M. Provini répond que 3935 est le nombre total de places actuelles sur l'ensemble des 79 parkings appartenant à la GIM et que le tableau n'indique pas lesquelles sont occupées ou inoccupées.

La commissaire demande d'où provient cette information.

M. Provini indique qu'il s'agit sauf erreur d'une réponse à une question orale et qu'il pourrait retrouver l'échange en réécoutant l'enregistrement. Il ajoute que la GIM et le magistrat en charge confirmeront probablement ce chiffre actualisé lors de l'audition.

Un commissaire évoque une motion de M. Bertinat sur les parkings à vélo; la responsable du service concerné avait dit en septembre 2021 qu'elle était «inondée de demandes de places pour vélo». Il pense à l'idée d'amender le texte proposé en suggérant que les places existantes, nombreuses et inutilisées puissent être encouragées pour devenir des places pour vélo.

M. Provini n'est pas opposé à cette idée. Son but est de trouver des solutions pour le stationnement en VdG. Il faut faire quelque chose de ces 1000 places de libres, les vélos sont une possibilité. Toutefois, la volonté est de trouver une solution en particulier pour les automobilistes et pour les deux-roues, que ces derniers soient motorisés ou pas. Cela vaut la peine de poser la question et d'en discuter.

Un commissaire demande à quels types d'utilisateurs les motionnaires envisagent de mettre ces places à disposition. Est-ce que des usagers en particulier sont ciblés par cette motion?

M. Provini répond que d'une part il faut rendre ces places plus visibles. Il y a des habitants qui ne sont pas au courant. Il convient de mieux exploiter ces places, avec une meilleure infrastructure auprès de la GIM. Cela passe par avoir un formulaire en ligne notamment, ce qui est la moindre des choses à attendre d'une administration telle que la VdG. Il y a des synergies, des partenariats à trouver avec la FdP pour pouvoir mettre certaines places à disposition de tout le monde avec un tarif qui correspond au prix du marché. Cela peut permettre à la FdP et à la Ville de s'entendre et de se mettre d'accord sur cinq ou six parkings, ainsi que de faire de la bonne compensation. Il faut juste s'entendre sur les tarifs et qu'un projet aille avec. Si l'on pense aux Pâquis, en demandant le détail du nombre de parkings existants et du réservoir disponible dans ce quartier, cela figurerait comme une solution au parent pauvre de la végétalisation en VdG. Cela permettrait aux automobilistes de ne pas être pénalisé, de ne pas se sentir coupable de prendre la voiture et de répondre à un besoin urgent d'avoir plus de zones d'ombre et de fraîcheur en ville. Il propose la motion avec plusieurs «invites» sur lesquelles la commission peut travailler. Si cela permet ne serait-ce que de trouver 200 places de plus pour les vélos, les scooters, les véhicules de livraison, les camions, mais que ce déficit de 1000 places soit comblé, cela serait une victoire.

Le commissaire s'interroge, bien que cela ne soit pas mentionné dans les invites, si c'est une motion qui rentrerait pleinement dans le principe de compensation, en supprimant des places sur la voirie.

M. Provini ne pourrait pas inscrire cela dans une invite. Il n'a pas les clés pour, il n'est pas à la place de la FdP, il est difficile de dire qu'il faut absolument supprimer des places de stationnement alors qu'il n'est pas sûr que la FdP soit prête à les compenser. Cela est autre si la fondation dit qu'elle peut, sur tel parking, reprendre la gérance, mettre en place une politique de tarification qui

convient aux habitants, aux pendulaires et au stationnement de courte durée. Du moment que la loi en termes de compensation est respectée, il n'a aucun problème. Il ne peut juste pas le mettre formellement car à ce jour il n'existe pas de partenariats de ce type entre la fondation et la VdG.

Le commissaire sait qu'une place en souterrain coûte entre 10 000 et 15 000 francs. Il y a des plans financiers pour amortir les coûts de construction des souterrains, ce qui met en perspective l'idée de construire plus de parkings souterrains. Comment envisager une tarification qui ne soit ni injuste par rapport aux tarifs pratiqués en surface, ni injuste par rapport aux personnes qui louent déjà une place dans ces parkings souterrains à un tarif qui est de l'ordre de 150 francs par mois.

M. Provini est d'avis qu'il y a un travail de réflexion sur la tarification à mener entre la VdG et la FdP. La FdP, dans ses statuts, n'a pas vocation à gagner de l'argent. L'exercice, elle peut le faire à perte. Elle n'est pas censée faire de bénéfice et elle en fait, elle a un réservoir. Il est conscient qu'elle n'acceptera pas de le faire sans avoir un partenariat de compensation de la part de la VdG, mais il est possible de trouver une solution. Il rappelle de mémoire un parking aux Pâquis (Butini derrière le Président Wilson) qui a été mis en gérance auprès de la FdP, cela fonctionne bien, la fondation a trouvé une solution pour ne pas péjorer les habitants et proposer du stationnement courte durée. Il suffit d'auditionner la fondation et de leur demander comment ils accueillent cette motion et dans quelle mesure ils peuvent y répondre. Ils expliqueront sûrement que cela dépendra des négociations menées avec la Ville. C'est une fondation et non une entreprise privée, ils ont vocation à faciliter le stationnement et à encourager à ce que les choses se passent bien.

Le commissaire remercie le motionnaire pour le dépôt de la motion. Il avance le fait qu'il ne faut pas que la Ville soit préteritée, à cause d'une éventuelle perte sèche du fait des places non utilisées. Il rappelle le concept du P+R, que les gens posent leur voiture en dehors du centre-ville et prennent le rail; dans le cas du Sujet cela serait plus pour exporter les habitants en dehors.

M. Provini est aussi d'avis qu'il y a à réfléchir sur ce sujet, tellement le parking est vide. Mais pour le moment il est aux mains d'un privé.

Une commissaire revient sur le chiffre des 1000 places non utilisées. Elle demande de quoi relève le problème, quelle est la cause du fait qu'il y ait autant de places non utilisées.

M. Provini acquiesce et pense qu'il faudrait poser cette question à la GIM. Il y a deux choses. Tout d'abord, le site internet de la VdG n'est ni neuf et ni interactif et les gens ne sont pas au courant. Ensuite, il faut quand même ouvrir le formulaire, une personne physique doit donner la liste des parkings dûment

complétée, une copie de la carte d'identité, une copie de la carte grise. Pour les professionnels, il faut en plus un extrait du RC ou une copie des statuts. La demande prend six mois, il faut qu'elle soit adressée par écrit et imprimée. Il y a suffisamment de barrières informatiques pour que cela en décourage plus d'un. Il y a des tarifs aussi, le macaron coûte 200 francs par année alors qu'une place habitant à la GIM dans l'hypercentre coûte 300 francs par mois. Tout le monde ne peut pas se permettre la place auprès de la GIM. La question de savoir si le macaron n'est pas assez cher est un autre débat. C'est ici que la FdP entre en jeu. Si elle fait de ses places des stationnements de courte durée, elle peut faire 300 francs par mois par case et pourrait même faire plus, cela fait qu'elle peut s'aligner à un 500-600 francs moyennant des négociations avec la Ville.

Un commissaire est signataire de cette motion et a été séduit par le fait d'exploiter des places vides, cela reviendrait à 200 francs la place multiplié aux 1000 places, à 2 400 000 francs, sans compter si c'est de la courte durée. L'intérêt financier est là. La question posée est de savoir si, dans la motion de départ, un règlement a été imaginé ou si tout est ouvert. Il a entendu des questions ouvertes, mais il a aussi entendu des questions demandant s'il y a des personnes que l'on ne veut pas dans ce stationnement-là. Est-ce qu'il y a un règlement qui pourrait venir à des conditions?

M. Provini explique qu'il faudrait selon lui que la FdP et la GIM trouvent ensemble une solution tarifaire. Ensuite, le stationnement habitant à 300 francs par mois la place est peut-être à revoir, il ne voit que la fondation pour pouvoir compenser la différence. Il n'imagine pas que l'accès à ses parkings soit limité à certaines personnes, il n'exclut pas les frontaliers pour des parkings mis à disposition pour des professionnels ou de courte durée.

Le commissaire ajoute que cela reste dans la courte durée, donc c'est un moyen pour échapper au risque de sous-location d'une place par une personne qui a une place et qui la sous-loue à quelqu'un d'autre.

Un commissaire revient sur la question en lien avec les vélos, il se demande si transformer les places de voiture en place de vélo est compliqué ou facilement modifiable.

M. Provini répond qu'il peut imaginer encadrer une place de voiture d'un grillage avec un système d'ouverture avec un badge fourni pour la location, cela est techniquement faisable, cela ne devrait pas aller chercher dans les milles et les cents. S'il y a des places deux-roues qui ne sont pas exploitées on peut sûrement y garer des vélos, cela ne devrait a priori demander aucune intervention supplémentaire. S'il faut juste poser un arceau, compte tenu du nombre d'arceaux que la VdG a achetés cela est dans le domaine du possible. L'essence de la motion est de gérer les 1000 places à disposition. Il ajoute qu'il se réjouit d'ores et déjà de voir le travail de la commission relatif à cette motion.

Une commissaire demande, concernant les 1000 places disponibles, sur quels quartiers ou quels immeubles il y avait le plus de places de parking vacantes, afin de voir si ce chiffre est dû à un quartier spécifique ou pas.

M. Provini explique que de manière générale, sur les 79 parkings, il n'y a pas un quartier qui est visé en particulier. Si tel avait été le cas, cela aurait été pointé du doigt lors de ses échanges informels avec le magistrat ou la FdP. Cela aurait alors fait l'objet d'un texte particulier.

Une commissaire demande s'il faudrait recevoir quelqu'un de la GIM ou de la FdP pour avoir plus d'informations sur le pourquoi et afin de pouvoir simplifier la procédure de demande.

M. Provini confirme que c'est exactement ce qu'il invite la commission à faire.

Un commissaire explique que le Canton, dans sa stratégie, par rapport aux types d'usagers à attirer, a complètement revu ses tarifs de stationnement dans les stationnements en souterrain en supprimant les abonnements pendulaires, en revoyant complètement ses tarifications pour les habitants. Comment envisager la motion par rapport à cette nouvelle tarification du Canton, et est-ce qu'il faut craindre que cela soit une concurrence à cette stratégie qui semble être incluse dans une stratégie plus globale du Canton vis-à-vis de la mobilité?

M. Provini assure que selon lui cette motion peut tout à fait s'imbriquer dans cette stratégie. Si la GIM et la fondation s'entendent et que la GIM donne en gérance à la fondation certains de ses parkings, c'est de facto ses tarifications qui devraient entrer en vigueur. Il faudra ensuite négocier pour s'assurer que cela reste abordable et accessible.

Le commissaire souhaite s'assurer que l'idée n'est pas de faire de la sous-enchère à la tarification par rapport à ce que proposent la FdP et le Canton dans les autres parkings.

M. Provini avance qu'aujourd'hui la GIM est plus chère que la fondation selon les parkings; 300 francs par mois reste assez compétitif. Ensuite, si du stationnement temporaire doit se faire, il se fera au prix du marché, c'est bénéfique pour la VdG qui valorise des places inexistantes.

Concernant la gestion des parkings provisoires, sachant qu'ils sont dans des immeubles, une commissaire demande comment gérer le tout, puisque ces personnes devront sortir et rentrer en usant les ascenseurs des immeubles. Est-ce que cela va engendrer quelques soucis?

M. Provini confirme qu'il ne sera pas possible sur certains parkings, pour des raisons de sécurité ou des raisons techniques. Cela reviendra à la GIM ainsi qu'à

la fondation, qui devront identifier les parkings où il faut juste mettre une borne avec une barrière et une caisse. Les habitants recevront un badge qui leur permettra d'ouvrir. La fondation absorbe les coûts de ces installations dans son bilan, puisque c'est son rôle de financer ces infrastructures.

Un commissaire trouve que cette proposition est intéressante. Il est tout aussi surpris quant au nombre de 1000 places, il y voit soit une mauvaise gestion de la GIM, soit une volonté de pas mettre ces places en location. La réalité que l'on vit dans la commune en VdG, au centre du dispositif cantonal, le trafic est infernal, traverser la ville en voiture, à moto, à vélo, que l'on soit en Transports publics genevois (TPG) ou en véhicule privé est une perte de temps invraisemblable. Se parquer vient en second plan, il faut déjà se décider à prendre le véhicule puis supporter un tel trafic. On dit que l'on pourrait libéraliser 1000 places, en disant que cela va fluidifier le trafic. Si on le communique aux habitants de la VdG, aux communes ainsi qu'aux pendulaires, cela veut dire qu'on y ajoute 1000 voitures en plus, ou alors quelques centaines de voitures tourneront indéfiniment sans trouver de places. Maintenant, si le but est de dégorger le parcage en surface dans les quartiers, cela est très intéressant. Mais si 1000 places sont libres, cela veut dire que ça n'intéresse pas les gens qui préfèrent tourner une heure pour trouver une place. Si c'est pour les pendulaires, cela est une catastrophe dans le sens qu'on ajoute 1000 voitures dans la commune. A qui vont ces 1000 places?

M. Provini répond que si on imagine qu'il y a 200 places qui pourraient être utilisées et qu'il y a 200 places en zone bleue sur la rue Dancet, ces 200 places pourraient demain être utilisées aux Minoteries, ce qui permettrait de créer autre chose qu'un parking à ciel ouvert à la rue Dancet. En premier lieu, l'idée est de rendre ce formulaire plus lisible et plus simple. Cela s'adresse en premier lieu aux habitants de la Ville. Pour la tarification, il faut vraiment que la GIM et la FdP se parlent pour que les habitants qui payent les 200 francs de macaron à l'année puissent aller dans certains parkings de la GIM.

Un commissaire demande s'il est d'accord pour que la commission amende cette motion dans le sens de ce qu'il vient d'énoncer, dans le sens de libérer un peu les surfaces. Une campagne peut être faite, on peut revoir les tarifs et pousser les gens à se parquer en sous-sol. La motion deviendrait tout autre. L'idée est bonne mais la question porte plutôt sur le fait de savoir comment cela serait cadré.

M. Provini confirme que les pendulaires et les frontaliers seraient les derniers à pouvoir bénéficier de ces places. Les premiers à devoir en bénéficier sont les habitants, viennent ensuite les personnes qui voudraient à la limite faire du stationnement à courte durée pour accéder aux commerces.

Un commissaire remercie le motionnaire pour avoir mis le doigt sur cette problématique, qui semble être un vrai dysfonctionnement. Il rejoint la commission dans le sens qu'il faut amender ce texte. N'importe quel gérant en charge

d'un parc immobilier est censé savoir qu'à partir du moment où quelque chose est construit et mis à disposition, le but est de le rentabiliser, ne serait-ce que pour faire quelque chose ensuite avec les recettes. Il sera ensuite de la responsabilité de la commission de l'amender afin d'en faire quelque chose de plus cohérent encore. Il remercie encore l'auditionné en exprimant que cela fait un petit moment que cette situation, qui est un non-sens, perdure.

Votes

Un commissaire ajoute que lorsqu'il y a une demande faite en fonction du stock disponible, une place est attribuée mais il n'y a aucune gestion dynamique. Il y a un stock de places disponibles restantes, il est question de savoir comment les allouer.

Une commissaire demande si, concernant la tarification de ces places disponibles, il sera question de niveler toute la tarification par le bas.

Un commissaire répond que les moyens pour le faire sont disponibles.

La présidente ajoute que ce sont des réponses que donneront la FdP et la GIM.

Le commissaire ajoute que, dans la mesure où l'on met plus de places en location sur le marché, cela permettrait de conserver une rentabilité afin de baisser le prix de l'ensemble des places. Il se demande pour quelles raisons ces places devraient être mises sur le marché à un tarif inférieur à ce qui est présenté aujourd'hui. Aujourd'hui, la demande est telle que lorsque l'on fait une demande pour obtenir une place dans un parking du centre de la VdG, on nous annonce deux ans d'attente. Le problème n'est pas tellement le prix, mais l'excédent de demande combiné avec la pénurie d'offre. Si une offre supplémentaire est présentée sur le marché, il n'est même pas certain qu'il vaille la peine de réfléchir à un tarif plus intéressant. De plus, l'idée n'est pas d'encourager le nombre de voitures.

Une commissaire s'interroge sur ce nombre de 1000 places disponibles.

Un commissaire répond qu'il s'agit peut-être de parkings qui sont dans des immeubles, qui étaient avant en priorité pour les habitants, ces derniers étant aujourd'hui pour la plupart démotorisés.

Un commissaire ajoute qu'il y a aussi d'autres facteurs. Par exemple, des gros parkings ont été construits en argumentant que du service à la zone y sera fait. Peut-être que ces places n'ont jamais été demandées.

La présidente énonce les deux propositions d'auditions. Il s'agit de l'audition de M. Gomez et de la GIM, ainsi que de celle de la FdP. Elle met au vote ces deux auditions.

L'audition de M. Gomez et de la GIM est acceptée à l'unanimité.

L'audition de la FdP est acceptée à l'unanimité.

Séance du 16 janvier 2023

Audition de M. Alfonso Gomez, conseiller administratif en charge du département des finances, de l'environnement et du logement (DFEL), accompagné de M. Philippe Raboud, chef du Service de la Gérance immobilière municipale (GIM)

M. Gomez déclare en introduction que la GIM possède un important parc, soit 49 parkings correspondant à environ 4000 places de stationnement. Toutes ne sont pas occupées, il y a des variations selon les secteurs. A l'hypercentre, le taux d'occupation est important; ce dernier diminue quand on s'éloigne du centre-ville. Il y a un réservoir non négligeable qui pourrait être utilisé en compensation de places supprimées en surface lors de réaménagements. Il souligne qu'un certain nombre de travaux ont été entamés via la FdP, donnant la possibilité à la VdG de faire aller de l'avant cette politique de stationnement voulue tant par le Canton que par la municipalité. Le magistrat fait un aparté au sujet des macarons: la différence de prix entre les places en surface et en sous-sol est souvent pointée du doigt; il conviendra de fournir des efforts là-dessus pour aplanir cette différence. Les prix des macarons en surface doivent correspondre à une certaine réalité. En effet, Genève est une des villes de Suisse où le prix du macaron en surface (200 francs) est le moins cher. A côté de cela, le prix du macaron à Vevey est à 360 francs, Bâle-Ville à 480 francs, Lausanne à 500 francs, Nyon à 980 francs par année.

Les parkings de la GIM non occupés permettraient de soulager le manque de places décrit pour les deux-roues motorisés et les voitures. Cela permettrait de libérer un certain nombre d'espaces, ce qui permettrait de mener à bien un certain nombre d'aménagements pour les piétons, la mobilité douce ainsi que la végétalisation de la Ville. Il soulève que les collectivités publiques ne possèdent pas de chiffres réels sur les places en sous-sol. Il est possible de connaître ce nombre sur les parkings publics, mais il est par contre très compliqué de le connaître dans les parkings privés. Selon les informations, il ne peut pas être dit qu'il manque de place à la GIM, et le nombre de places privées hors GIM non utilisées serait important aussi. Dans les invites de la motion, il est demandé de faciliter la demande de location de place. A cet effet, une étude menée avec la FdP paraîtra prochainement. Ce point est une volonté de la GIM. Toutefois, dès lors que le parking est accessible au public, il doit répondre à certaines normes de sécurité, ce qui suppose des investissements importants. Les discussions à ce propos sont complexes. Il exemplifie avec Villereuse, où certaines places ont été supprimées et où l'accès a été facilité dans le même périmètre pour les gens qui

avaient des places en surface. Ces offres seront présentées aux locataires de ces places. Une des conditions est que le prix corresponde plus ou moins au prix payé dans les parkings privés en surface.

M. Raboud revient sur chaque invite. Il s'agirait aujourd'hui d'un taux de vacance de 30%, réparti de façon différenciée selon la localisation du parking. Ils peuvent atteindre 50-60% en s'éloignant de l'hypercentre. Cette explosion du taux de vacance est la conséquence d'un changement tarifaire de 2011 décidé par le Conseil administratif de l'époque; ce dernier avait fait preuve d'avant-gardisme en menant une politique restrictive pour ce qui concernait les pendulaires. Les équipes de l'époque avaient souligné la problématique sur le rendement des parkings, cela provoque une hémorragie au niveau des parkings de la VdG qui ont vu beaucoup de leurs locataires partir. Pour définir ce qu'était un pendulaire, ils avaient réduit le rayon de 500 à 300 m, ces conditions étaient très restrictives. En 2016, à la suite des pertes locatives importantes, quelques modifications ont été apportées sur, notamment, l'autorisation des deux-roues dans l'hypercentre pour les pendulaires et augmenter la zone à 500 m. Le taux de vacance reste très important et difficilement réductible.

Concernant la première invite, la GIM estime qu'il faut changer de paradigme dans la gestion des places de parkings. Aujourd'hui, un bail correspond à une place de parking. Cela amène des complications au niveau du droit du bail et en matière de réglementation. Il a été constaté que les opérateurs de parkings sur la VdG sont des professionnels. Aujourd'hui, pour optimiser un taux d'occupation, on travaille avec des abonnements, avec une capacité à mutualiser les places. Cela ne remet pas en question la capacité de compensation de la VdG. Dans ce cadre, un groupe de travail a été créé, c'est le groupe de la compensation. Pour la VdG, la GIM y participe avec le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) et la Direction du patrimoine bâti (DPBA). Ce groupe intègre aussi notamment l'Office cantonal des transports (OCT) et la FdP. Il y est notamment discuté d'enterrer le trafic. Il a été aussi demandé d'avoir des projets pilotes avec la FdP. La GIM travaille avec celle-ci depuis une année sur deux parkings pilotes (Soubeyran 8 et Louis-Favre 41 qui ont un haut taux de vacance).

Plusieurs options de gestion s'offrent à la GIM. Lorsque l'on change l'affectation d'un parking, il faut déposer une APA au niveau du Canton, donc une mise aux normes impliquant des investissements doit être faite. Il faut voir comment faire avec la FdP qui réaliserait les investissements à long terme pour arriver à avoir quelque chose de «win-win» entre la VdG et la FdP. Le résultat de cette étude sera présenté en février mars par la FdP. La GIM croit fermement que ce mode de gestion pourrait optimiser le taux d'occupation. Il serait possible d'envisager un formulaire électronique et un site, néanmoins ces projets requièrent de grandes ressources à la Direction des systèmes d'information et de communication (DSIC). La volonté est plutôt de favoriser une plateforme pour les demandeurs de logements.

Toutefois, lors de l'interpellation écrite IE-110, une petite application permettant d'aller voir dynamiquement tous les parkings de la GIM avec le rayon de 500 m a été mise à disposition. Cela donne un inventaire complet des parkings avec le rayon, elle pourrait être rendue plus dynamique en voyant le nombre de places vacantes, toutefois l'investissement serait important en termes de IT; il conviendrait d'attendre le résultat de l'étude avec la FdP.

Concernant la deuxième invite, une carte interactive existe mais il faudrait la rendre plus dynamique, ce système devrait être automatique. Pour la troisième invite, la GIM est dans l'attente de cette étude, puis se posera la question de savoir si cette approche sera duplicable. Il n'y aura peut-être pas lieu de modifier le mode de gestion des parkings attractifs aujourd'hui. S'agissant de la promotion des places de stationnement disponibles, des tests ont été faits. Cette modification est induite par une tarification agressive. Le Canton, depuis 2020, a rejoint la VdG en résiliant tous les baux de pendulaires. En été 2022, le Conseil administratif a décidé d'exclure tous les pendulaires. Dorénavant, la politique est uniforme. La seule différence est que la Ville est moins attractive sur le plan tarifaire. Des tentatives de distribution de flyers ont été faites et aucun changement n'a été constaté en matière de taux de vacance. Il y a une réflexion à avoir, soit penser à une tarification moins agressive ou changer le mode de gestion.

M. Gomez ajoute que le macaron à 200 francs est hors concurrence. Il conviendrait de fournir un effort dans les deux sens, il s'agirait aussi d'augmenter le prix de ce macaron. A Villeureuse, parking en surface privé, sans macaron, les prix pratiqués se rapprochent de ceux en sous-sol et sont presque équivalents pour ce projet qui permet de libérer 18 places de parc.

M. Raboud conclut sur la dernière invite. Il souligne l'augmentation de vélos-cargos, informe qu'il n'y a pas de place pour personnes à mobilité réduite (PMR) dans les parkings privés de la GIM. Toutefois, ces réflexions auront lieu en ouvrant le parking au public. Ces réflexions portent aussi sur les nouveaux parkings qui vont émerger, comme à la gare des Eaux-Vives en sous-sol.

M. Gomez complète en précisant que le parking de la gare des Eaux-Vives sera composé du parking des Chemins de fer fédéraux (CFF) avec une capacité de 500 places, ainsi que d'un deuxième parking de 200 places.

Questions des commissaires

Une commissaire a bien observé le site de la GIM et l'a comparé avec la FdP. A Saint-Jean, entre le parking du quai du Seujet et la FdP, il y a 40 francs de différence, qui équivalent à 4800 francs par année. Bien qu'un tableau tarifaire différencié soit fait, ne serait-il pas intéressant de voir ce qui est pratiqué dans le privé? Ensuite, y aurait-il la possibilité de faire des boxes dans les parkings

vacants? Elle donne l'exemple du quai du Seujet, accessible à n'importe qui sans sécurité. Il existe des risques de vol, de déprédations.

M. Gomez mentionne, au sujet de la location du box, que le problème de la gestion se pose, et qu'il il faudrait peut-être procéder par abonnement. Ce sont d'autres règles qui gèrent le box.

M. Raboud explique qu'il n'a pas eu vent d'un besoin absolu ou d'un manque de boxes. De plus, les boxes ont vocation à garer des véhicules mais peuvent aussi engendrer des problèmes de stockage, de charges thermiques importantes et de sécurité. S'agissant de la première question, il est clair que certains propriétaires privés peuvent faire du dumping pour remplir leur parking. Aucune étude de marché n'a encore été faite. Toutefois, la nouvelle politique faite par le Canton en matière de tarification a été comparée. Sur l'hypercentre, la GIM a le même tarif que le Canton, soit 300 francs, mais on constate une différence de 70 francs par mois lorsqu'on s'éloigne de l'hypercentre. Ni la GIM ni la FdP n'ont de recul sur la grande modification réglementaire qu'a opérée le Canton. Néanmoins, il a entendu que les taux de vacance ont explosé pour le Canton.

La commissaire explique qu'il ne convient pas de comparer le prix du macaron avec celui de Nyon par exemple, puisque les loyers et les assurances sont moins chers et que les gens viennent travailler à Genève.

Un commissaire revient sur le fait que la GIM travaillerait davantage avec des baux plutôt que des abonnements. Est-il possible de sous-louer, et quels sont les moyens de contrôle à cet effet?

M. Raboud indique que ces contrôles sont effectués avec les cartes grises, la GIM demande à tous les locataires d'envoyer une mise à jour de celles-ci. Ce contrôle n'est pas systématique et s'effectue par le biais de cycles de vérifications. Tous les opérateurs rencontrent le même problème, faire des campagnes de ce type est compliqué et coûte très cher. La dénonciation lors de contrôles aléatoires peut être un moyen de contrôle. Enfin, ils doivent demander l'autorisation de parquer un autre véhicule, cela peut aussi résider dans un moyen de contrôle.

Un commissaire manifeste que la problématique de la sous-location est ingérable. S'agissant des investissements, si les prix augmentent, l'investissement est intéressant, ce n'est pas de l'argent jeté.

M. Raboud affirme que la GIM garde cet élément en tête, toutefois elle préfère que quelqu'un investisse pour ensuite rendre le parking avec les investissements sans devoir déboursier. Cela évite de faire des crédits d'investissement et permet à l'opérateur d'amortir ses investissements et de revenir à un parking doté.

Un commissaire signale qu'il est fait mention, dans le formulaire, de six mois d'attente pour une réponse.

M. Raboud répond qu'avec le taux de vacance actuel, l'attribution va très vite. Néanmoins, la demande est gardée uniquement six mois, la personne doit ensuite renouveler sa demande sinon elle est caduque.

Une commissaire se demande si la population est réellement au courant de cet important taux de vacance et suggère de la mettre au courant au moyen d'affiches, par exemple.

M. Raboud explique que des flyers ont été distribués et que cela n'a pas suffi. Cependant, la difficulté réside dans le fait de faire de la publicité qui touche la population aux alentours des parkings.

M. Gomez souligne que l'objectif n'est pas de remplir les parkings à tout prix, mais de ne pas mettre en difficulté les gens afin de disposer d'alternatives. La volonté n'est pas non plus d'attirer des voitures au centre-ville. Pour cette raison, une annonce ne sera pas faite dans le journal, mais il est envisageable d'augmenter le cercle d'annonce.

Une commissaire suggère la possibilité de toucher les personnes des différents quartiers.

M. Gomez estime que l'offre en surface est telle que les gens ne payeront pas le même prix pour une place en sous-sol. Il faut aussi regarder comment aplanir cette différence entre surface et sous-sol.

Une commissaire désire savoir s'il est possible de standardiser le tarif.

M. Raboud répond que c'est l'emplacement qui fait le tarif. Les parkings des quartiers hypercentraux sont très recherchés et sont plus chers puisque la rareté fait le prix. De plus, la tarification a été une politique très dissuasive du Conseil administratif depuis 2011.

Un commissaire demande s'il est possible de trouver le règlement sur internet, il voit une demande de location mais pas de règlement.

M. Raboud explique que ce sont des arrêts du Conseil administratif qui ont été matérialisés par la grille tarifaire et les différentes exceptions comme pour les PMR.

Un commissaire se rappelle que des cartes avaient été présentées avec le taux de vacances des parkings.

M. Raboud signale qu'il y a une carte dynamique avec la totalité des parkings de la GIM. Le taux de vacance n'a pas été introduit dans ces informations à disposition. En cas de demande du Conseil municipal, il est possible d'ajouter une variable pour alimenter le taux de vacance. Le problème est la mise à jour régulière du taux de vacance qui est changeant. Il propose une liste avec le taux de vacance, qui sont des éléments que la GIM suit de près.

Un commissaire souhaite savoir qui compose le groupe de compensation, quels sont ses objectifs et où en sont les travaux.

M. Raboud informe ne pas faire partie de ce groupe. La GIM est représentée par l'adjointe de direction. Ce groupe est composé du Canton, de la VdG, de la Ville de Carouge, de la GIM, de la FdP, de la Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève (CPEG) et de Socopark. L'article 7 du règlement d'application de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) institue ce comité. Les travaux de test avec la FdP ont été demandés par ce groupe. Le résultat de la FdP, sur demande de ce groupe, sera présenté en février 2023, sur la base d'explorer les pistes d'ouverture au public des parkings de la GIM, de favoriser le transfert modal, l'enterrement des véhicules et la compensation.

Un commissaire exprime les difficultés à trouver où se situent les parkings de la GIM. Il souligne l'exemple du quartier des Charmilles où il n'y a pas de parking et les gens sont parkés sur les trottoirs ou entre deux poubelles.

M. Raboud répond que la seule carte dynamique disponible est celle qui a été transmise au Conseil municipal, et qu'elle n'est pas publique pour l'instant. Il y a une liste des parkings dans le formulaire d'inscription pour une demande de parking.

Un commissaire souhaite savoir s'il y a des parkings souterrains aux Charmilles. Il expose la difficulté pour trouver une place dans certains quartiers à partir de 17 h.

M. Raboud répond par la négative. Il ajoute que la VdG a passablement de droit de superficie, notamment pour des parkings gérés par d'autres opérateurs. L'offre va au-delà de celle de la GIM.

Un commissaire fait remarquer que la demande qui est faite ne couvre pas correctement tout le territoire.

M. Raboud note qu'il y a une bonne dispersion sur le territoire de la commune et invite à regarder le nombre de places des parkings.

Un commissaire souligne qu'il reste tout de même près de 1200 places libres.

Un commissaire demande, concernant cette stratégie, si la GIM est complètement coordonnée avec la stratégie menée par le Canton via la FdP.

M. Gomez explique que le conseiller d'Etat en charge est sur la même longueur d'onde, il a approché la VdG pour savoir si elle était disposée à entrer en matière, ce sur quoi la réponse était positive.

M. Raboud n'a pas l'impression que cette politique est un succès franc. Il faut rendre dynamique la gestion de ces parkings. Il complète que beaucoup d'enseignants étaient titulaires de baux de parkings au Canton.

Un commissaire désire savoir s'ils ont des pistes d'analyse sur l'utilisation générale de la voiture dans le canton, à savoir où elles vont.

M. Raboud n'a pas connaissance d'une étude bien documentée à cet effet, il est encore un peu tôt.

Un commissaire s'interroge si la GIM travaille de concert avec les services de la police municipale pour renforcer les contrôles le soir et les week-ends, dans les quartiers où des places sont à disposition, dans l'intention de lutter contre le stationnement sauvage et le parking illégal en surface.

M. Raboud répond que la GIM travaille sur le patrimoine financier, soit des territoires privés susceptibles de s'ouvrir au public. Une grosse ligne dans le budget est prévue pour le contrôle du stationnement avec des prestataires qui effectuent ce contrôle.

Le commissaire déclare qu'il faut s'assurer que les gens viennent en sous-sol et ne restent pas en voirie.

M. Gomez précise que les places de parking public sont octroyées sur la base d'un abonnement. Pour cela, il est nécessaire de payer un ticket à la sortie ou un abonnement.

Le commissaire estime qu'après 17 h ou 18 h l'on est incité à faire du parking sauvage puisque les gens savent qu'ils ont peu de risques de se faire amender. Cela les dissuade d'utiliser des parkings publics payants.

M. Gomez évoque l'éventualité de modifier cette façon de faire.

Le commissaire demande si la GIM craint un effet pervers, qui réside dans le fait qu'en séparant complètement la place du parking du logement cela donnerait accès à plein de personnes avec un logement au macaron en concurrence avec l'abonnement en sous-sol.

M. Raboud répond qu'il y a beaucoup de baux d'habitation où le parking n'est pas forcément dans le bail d'habitation, le cas échéant il y a deux baux différents. Le droit du bail et la jurisprudence y relative dit que si la place est louée car l'appartement est loué, c'est un accessoire.

M. Gomez ajoute que cela doit déjà être le cas aujourd'hui mais se demande comment le Canton peut vérifier ce qu'avance la personne.

Le commissaire explique que dans le projet de loi PL 13078 déposé au Grand Conseil, un comparatif du prix des macarons avec notamment les treize plus grandes villes de Suisse a été fait. Nous pouvons noter qu'à Lausanne le macaron est à 500 francs, soit sensiblement plus cher qu'à Genève.

Un commissaire dit que, sauf erreur, les régies doivent fournir une attestation selon laquelle la personne n'a pas de bail pour parking.

M. Raboud explique que cela ne permet pas de dire si la personne a autre chose autre part. La régie va regarder si elle loue une place dans son parc à elle.

Une commissaire souhaiterait savoir ce qu'il en est des places de parking des cycles d'orientation et des écoles. Dans le cas où, par exemple, un professeur, par chance, n'habite pas loin de son lieu de travail, prend un macaron et laisse le véhicule sur place. Elle illustre cela avec le cycle d'orientation de Cayla, qui est immense; elle ignore si un contrôle est effectué la nuit. Les habitants ne prendront pas de macaron ni ne loueront de place de parking dans le quartier. Elle déplore le fait d'avoir fait un si grand parking pour des professeurs qui ont des horaires de bureau.

M. Raboud informe que la GIM représente la Ville sur son patrimoine financier.

Une commissaire souhaite savoir comment cela se passe au niveau des parkings tels que celui de Varambé.

M. Raboud invite à interroger le Service des sports (SPO) à cet effet.

Un commissaire demande si le prix du macaron est bien de 300 francs par mois.

M. Raboud l'atteste. Il ajoute que dans l'hypercentre les prix en sous-sol sont très chers.

Le commissaire demande si l'idée des abonnements réside dans le fait de réduire le besoin de places.

M. Raboud explique que les opérateurs vendent plus qu'il n'y a de places, ils connaissent très bien le taux de vacance naturel d'un parking et ne rencontrent pas de problèmes d'overbooking.

Le commissaire demande si, à chaque ouverture d'une place en ouvrage en public, elle sera systématiquement compensée par la suppression d'une place en surface.

M. Gomez répond par la positive et déclare que c'est l'objectif dans le cadre de la loi. Il ajoute qu'il faut regarder si la place compensée n'est toujours pas occupée, il est possible de compenser à nouveau.

Une commissaire demande quel est le taux de sociétés qui louent une place de parking.

M. Raboud n'a pas de cette information sous la main. L'information sera transmise à la commission.

La commissaire aurait bien voulu connaître ce taux, notamment par rapport aux parkings à disposition. Il s'agirait de voir si des sociétés seraient intéressées par des parkings où il y a énormément de places de parking.

M. Gomez affirme qu'à Villereuse aucune place professionnelle n'a été touchée. Après vérification, le magistrat a trouvé que le pourcentage de baux concernant des parkings et loués par des commerciaux est de 11%.

La commissaire désire savoir si d'autres sociétés payent le prix «coûtant». Ce terme avait été utilisé par le magistrat en plénière dans la réponse concernant deux employés de la crèche. Elle ne trouve pas normal que ces personnes payent moins cher que des locataires.

M. Raboud explique que la problématique en matière de bail est la hausse et la baisse de tarifs. En 2011, à sa connaissance, il a été décidé de ne pas modifier les anciens baux. Il convient de voir si les baux de ces deux personnes datent de peut-être 2008 ou 2007, où une multitude de tarifications existaient. Normalement, les nouveaux baux ont tous le même caractère.

M. Gomez exprime la possibilité que ces deux cas ne soient pas gérés comme patrimoine financier par la GIM.

La commissaire regrette qu'il s'agisse d'offrir 120 francs la place de parking aux pendulaires, tandis qu'un locataire paye 220 francs.

M. Gomez suggère de prendre contact avec le département de M^{me} Kitsos pour déterminer la raison de ces octrois. Certains parkings privés sont utilisés par tel ou tel service commençant très tôt, pour que les gens puissent garer leur voiture.

La commissaire précise qu'elle ne parle pas de la Voirie ou de la police municipale en raison de leurs horaires.

Le commissaire s'interroge s'il y a des possibilités de recharger les voitures électriques.

M. Raboud informe que les demandes sont assez rares. La population de la GIM n'est pas trop encline à investir là-dedans. Les parkings historiques de la GIM ne sont pas équipés. D'où l'idée de sous-traiter cette gestion à des professionnels qui connaissent très bien le sujet, puisque la GIM est peu outillée dans ce domaine. Dans le cahier des charges du parking de la gare des Eaux-Vives, il est question de déterminer la part d'électrification à prévoir. A l'heure actuelle, c'est à la charge du locataire qui souhaite installer le dispositif.

Séance du 27 février 2023

Audition de MM. Antoine Raemy, président de la Fondation des parkings (FdP), et Damien Zuber, directeur général de la FdP

M. de Raemy déclare avoir pris connaissance du projet de motion. Le métier de la FdP consiste à construire, à exploiter et à gérer des parkings, principalement des P+R. Il s'agit de parkings pour voitures, motos et vélos. La FdP a plusieurs contrats en cours avec la VdG, comme le contrôle du stationnement en voirie. Il ajoute que la fondation entretient de très bonnes relations avec la VdG et est ouverte aux propositions de cette dernière.

Questions des commissaires

Un commissaire souhaite savoir quelle est la manière de faire de la FdP, notamment sur les questions des parkings en surface et les parkings souterrains. Il souligne que plus les places seront supprimées en surface, plus il faudra disposer de places en souterrain et il suggère de faire un point de situation sur l'offre et la demande actuelle.

M. de Raemy soutient que la FdP a construit plutôt des parkings de gare (parking de Chêne-Bourg) dernièrement. Un parking habitants a été construit à la Jonction (parking des Gazomètres). La FdP exploite des parkings habitants comme des P+R. Au sein de la fondation, il y a une force à mutualiser les parkings afin que ces derniers soient utiles pour plusieurs missions. Concernant le développement en lien avec la VdG, ils sont là pour trouver des solutions dans les différents quartiers pour compenser les places dans les ouvrages lorsque des places en voirie sont supprimées. Il est clair que la VdG possède 4000 places et que le métier de la FdP est de rendre ces parkings le plus attrayants possible pour les habitants, afin que ceux-ci libèrent les places en voirie. Il rappelle que la fondation est spécialiste dans l'électrification et dispose d'un plan, dans ses propres parkings, pour équiper plus de 1000 places avec des bornes électriques. Aujourd'hui, pour les habitants de la Ville, il est assez difficile de recharger sa voiture ou son scooter électrique sans être propriétaire d'un box ou autre.

M. Zuber indique qu'il y a beaucoup de places disponibles en ouvrage, s'agissant des deux-roues également. Il y a peu d'offres de stationnement deux-roues, à part dans les parkings de la fondation puisque cela demande des investissements que peu de propriétaires sont prêts à faire. Il est tout à fait possible de reconvertir des places voitures en places motos/vélos, cela relève de l'activité quotidienne de la fondation. De plus, il y a beaucoup de parkings publics, mais plutôt privés, qui offrent une grande capacité excédentaire. Il serait possible de reporter ce stationnement sur la voie publique dans ces ouvrages, moyennant quelques adaptations mineures, comme travailler avec des abonnements plutôt qu'avec des

baux. La FdP ne travaille plus avec les baux mais avec des contrats d'abonnement sans places attribuées, ce qui permet de mutualiser avec différents ouvrages. Par exemple, un détenteur d'un macaron de la voie publique qui ne trouve pas de place peut stationner à bas prix dans les parkings publics de la fondation. Sur le fond, il n'est pas nécessaire de construire des nouveaux parkings, il convient de chercher les places sous-occupées chez les privés ou les grands propriétaires comme la Ville, pour faire une tarification intéressante, publier ces places et trouver des habitants qui voudraient bien stationner leurs véhicules dans ces ouvrages.

M. de Raemy précise que la FdP accompagne les projets, notamment aux Eaux-Vives, où un parking habitants sera créé par la Ville. Ils seront exploitants de ce parking.

Une commissaire demande, s'agissant des tarifications, si la FdP a un prix standard ou un prix qui varie en fonction du quartier.

M. de Raemy répond que la tarification varie en fonction de la demande. Toutefois, la fondation dispose d'une tarification qui peut être favorable pour les habitants, cela dépend notamment du quartier. Le parking Saint-Antoine n'est pas un parking bon marché, ce dernier se trouvant dans un quartier sous tension au niveau du stationnement. Cependant, il reste des prix qui peuvent être très attractifs pour les habitants en Ville. De plus, il peut même y avoir des systèmes qui permettent aux détenteurs de macarons de se parquer dans les ouvrages de la fondation à un tarif préférentiel.

M. Zuber résume qu'en VdG, hors hypercentre, la place est à 150 francs par mois, soit 1800 francs par année. Dans l'hypercentre cela peut être 200 francs, voire 300 francs à Saint-Antoine qui a une situation très particulière.

Une commissaire désire connaître le nombre de parkings bon marché pour les gens qui ne disposent pas d'assez de moyens.

M. Zuber informe que le tarif n'est pas établi en fonction du revenu mais en fonction du lieu de résidence. A l'extérieur, les tarifs correspondent à 100 francs par mois. Il rappelle la solution du macaron résidant coûtant 200 francs par année et permettant de stationner sans limite de temps sur les places bleues. Il signale que Genève est la ville la meilleur marché de Suisse en termes de stationnement. Il soutient que l'objectif de la FdP est de répondre aux besoins de la population.

Une commissaire aurait aimé savoir si, par rapport au nombre de macarons vendus dans chaque quartier, les places sont en suffisance ou si une quantité de macarons plus grande est vendue en comparaison aux places existantes.

M. de Raemy explique qu'il y a plus de vente de macarons que de places disponibles dans les quartiers. Les places ne sont pas attribuées et les voitures ne sont pas tout le temps dans les quartiers.

M. Zuber rappelle que des critères supplémentaires ont été introduits par le Canton sur l’octroi des macarons résidants. Cela est valable dans certains quartiers sensibles comme les Eaux-Vives, où il y a un peu plus de macarons vendus. Dans le rapport annuel figure le nombre de macarons vendus par quartier, l’objectif du Canton étant d’éviter d’avoir trop de macarons délivrés par rapport au nombre de places bleues par quartier. La différence entre les places disponibles et le nombre de macarons délivrés par quartier a été fortement réduite. Même dans les quartiers les plus tendus, il y a peut-être 117 macarons pour 100 places. Cela reste raisonnable puisque, même dans les parkings privés de la fondation, sur 100 abonnements, il n’y a que 80 véhicules présents. Une partie des abonnés stationne ailleurs pour de multiples raisons. Il n’y a pas un vrai problème de manque de place pour les détenteurs d’un macaron actuellement, ce qui pouvait être le cas il y a cinq ans.

M. de Raemy rajoute que l’attribution du macaron est réservée aux voitures à plaques genevoises.

M. Zuber ajoute qu’à cet effet il faut avoir une attestation de la régie selon laquelle il n’y a pas de stationnement lié au logement. En revanche, il y a des quartiers où il y a beaucoup moins de macarons que de places, certains quartiers sont tendus, mais ces derniers restent des exceptions.

La commissaire se renseigne sur ce qu’il en est des employeurs qui ont droit au macaron.

M. Zuber explique que le chiffre de macarons entreprises s’élève à 4000 dans tout le canton, comparé à 20 000 macarons résidants. De plus, il y a une limite de deux macarons par entreprise et il faut répondre à des critères assez précis. Sur les macarons entreprise, il n’y a pas de problème de pénurie.

La commissaire désire savoir s’il y a des quartiers plus spécifiques où des places de parking sont disponibles.

M. Zuber dit que cela varie selon les quartiers. Aux Grottes ainsi qu’au Petit-Saconnex, il y a plus de places vacantes. Au contraire, aux Eaux-Vives et à Champel, il n’y a pas assez d’offre pour répondre à la demande. La FdP a peu de places à offrir dans lesdits quartiers et cherche à faire des partenariats avec des propriétaires afin de pouvoir gérer des parkings de tiers.

La commissaire interroge les auditionnés afin de savoir si les parkings sont aussi autorisés aux pendulaires.

M. Zuber indique que la fondation ne vend pas d’abonnements pour les pendulaires sauf dans les parkings-relais, dans l’intention d’opérer le transfert modal en périphérie, s’ils répondent aux critères fixés par le Canton. Dans les parkings de la fondation (p. ex. parking des Alpes, parking Saint-Antoine ou parking des Gazomètres) ne sont pas vendus d’abonnements en dehors des résidents, sauf cas

particuliers et critères dérogatoires. Les pendulaires doivent payer à l'heure s'ils veulent stationner dans les parkings de la fondation.

La commissaire se questionne sur la situation au quartier des Grottes.

M. Zuber explique qu'il y a beaucoup de privés ainsi que des entités publiques (VdG), qui gèrent des parkings avec des places vacantes. De tête, il pense à deux parkings qui offrent chacun 100 places.

La commissaire aimerait connaître les chiffres afin de pouvoir comparer avec les parkings de la Ville dans le but de voir si les mêmes quartiers sont touchés par les mêmes problématiques.

M. de Raemy ajoute que la Ville dispose de plus de parkings au sein du quartier, qui sont actuellement sous-occupés.

M. Zuber soutient que la FdP ne possède pas de parking dans le quartier des Grottes. Elle a uniquement connaissance de parkings de tiers qui sont sous-occupés. Toutefois, la fondation gère le parking de la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture (HEPIA) qui a une tarification intéressante avec 150 francs par mois pour les habitants ainsi que pour le stationnement à l'heure pour les visiteurs.

Un commissaire souhaite connaître le taux de remplissage moyen des parkings dont la fondation a la propriété ou la gestion, sur le territoire de la Ville.

M. Zuber révèle que le taux d'occupation était de 83% en 2022, sur l'ensemble des parkings (presque 200 parkings) dans le canton. Il imagine qu'en ville ce taux soit un peu plus élevé, cependant, pour s'en assurer, il faudrait effectuer un travail de filtrage, qu'il fera dans un petit délai.

Le commissaire s'étonne de voir qu'il n'y a pas d'explosion de la demande par rapport aux parkings. Il demande si, dans toutes les constructions qui sont faites, tous les logements sont dotés forcément d'un parking. Est-ce que la logique correspond toujours à une place de parking pour un logement sur les nouvelles constructions? Où seront orientés les gens et quelles solutions la fondation leur offre-t-elle?

M. de Raemy observe que certaines constructions ne souhaitent pas construire de parkings. La fondation dispose de partenariats pour mettre à disposition, dans les ouvrages, comme c'est le cas avec le parking de la gare de Chêne-Bourg. Sur les 500 places du parking de Chêne-Bourg, la FdP a vendu (des droits de parking sont vendus et non pas des numéros de place) une centaine de places à des coopératives d'habitation. Cela leur évitait de construire leur propre parking et permet de mutualiser ces ouvrages. S'agissant du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) à venir, il y a une place de parking pour 400 m² d'habitation, cela limitera le nombre de places.

M. Zuber complète que ce n'est pas la FdP qui fixe les ratios, ces derniers sont fixés par les règlements cantonaux. Un règlement du stationnement public sur fonds privé déterminant ces ratios est en train d'être révisé. Pour le surplus, il faudrait demander les informations à l'OCT ou au département qui s'occupe de cela.

M. de Raemy informe que, très en amont de ces projets, la fondation consulte les promoteurs afin de connaître leurs besoins; ceux-ci obtiennent une dérogation pour offrir des places. La fondation dimensionnera le parking en tenant compte de ces demandes.

M. Zuber souligne que, dans le PAV, la volonté des acteurs est de construire des grands parkings centralisés où tous les besoins seront regroupés.

Un commissaire demande s'il y a des recommandations pour les quartiers sous tension au niveau du stationnement.

M. de Raemy répond qu'il y a un parking privé à Champel, avenue de Miremont. La fondation aurait pensé pouvoir racheter ce parking et l'agrandir en sous-sol. Malheureusement, ce dernier est privé. Il y a deux quartiers très chauds (Eaux-Vives et Champel), dans lesquels il n'y a pas tellement de possibilités pour la fondation de développer des places en ouvrage plutôt qu'en voirie.

Une commissaire se demande si la demande de boxes est plus forte que celle des places de parkings.

M. Zuber manifeste que la tendance est plutôt aux cases puisque cela est moins cher. De plus, la fondation préfère les cases qu'elle peut mutualiser au contraire des boxes. Il illustre cela avec le parking des Tilleuls, un parking habitants, privé, avec des boxes et des cases. C'est un des derniers parkings qui travaillent avec des contrats aux places attribuées. La fondation a l'intention de le convertir en parking mutualisé à l'avenir, afin de gagner en clients et en capacité (+20-30%). A l'heure actuelle, quand l'utilisateur n'est pas là, personne ne peut stationner sur sa place. Cet exercice a été fait au parking Butini aux Pâquis, les prix sont très raisonnables. Le problème, c'est que ces sont de très gros investissements (plusieurs millions) puisqu'il faut tout mettre aux normes. De plus, il faut demander une autorisation de construire puisqu'il y a un changement d'affectation. Il est possible de mutualiser les parkings mais il n'est pas facile de les ouvrir au public, sauf gros investissements. La GIM est un peu soumise aux mêmes contraintes.

La commissaire a eu vent du fait que, sur certains parkings, notamment à côté de la Clinique Générale-Beaulieu, c'est souvent le personnel de la clinique qui stationne en allant changer le disque.

M. Zuber informe que les gens stationnant en zone bleue doivent utiliser le disque de stationnement, et disposent d'une heure, sauf entre midi et deux heures. Certains ont l'habitude de changer le disque sans enlever leur voiture de la place.

Cela, les agents le contrôlent et le sanctionnent, en VdG notamment. Maintenant, il ne peut garantir que les agents voient toutes les infractions, ils ne peuvent contrôler toutes les places toutes les heures.

Une commissaire s’interroge, en lien avec la troisième invite (entamer des discussions avec la FdP pour une meilleure exploitation des places vides de la Ville de Genève), à savoir si cela est déjà fait.

M. de Raemy déclare que la fondation est en discussion avec la VdG. Il rappelle que la FdP est partenaire avec la Ville sur certains ouvrages quant au contrôle du stationnement. Si la VdG souhaite confier l’exploitation ou la location de certains parkings, la FdP est au service de la population, c’est une fondation de droit public appartenant à l’Etat, à disposition des communes.

M. Zuber évoque que la fondation a déjà un ou deux contrats en cours avec la GIM. Ensuite, il révèle qu’une proposition a récemment été faite à la GIM avec le parking Louis-Favre 41, aux Grottes. La fondation a envoyé une proposition de contrat de bail à ferme, pour une reprise d’exploitation sur douze ans, à sa charge, avec un loyer défini. Les discussions sont très avancées et l’objectif est de signer ce bail pour reprendre la gestion du parking au 1^{er} janvier 2024. En outre, ils ont identifié cinq ouvrages qui pourraient avoir un potentiel intéressant parmi le parc des ouvrages qui sont propriété de la VdG. Sur ces derniers, la fondation serait prête à conclure des baux de longue durée dans les cinq prochaines années.

Un commissaire demande quel bilan est fait de la révision de la tarification du Canton datant d’environ une année.

M. de Raemy exprime que cela concernait presque 4000 abonnements de pendulaires qui ont dû être supprimés. La FdP a dû trouver une nouvelle tarification pour que ces parkings restent attractifs. Beaucoup d’entre eux appartiennent à l’Etat de Genève. Aujourd’hui, la fondation est presque arrivée à bout de l’annulation de ces abonnements et ne rencontre pas énormément de problèmes. Les gens utilisent maintenant leur voiture de manière plus réfléchie.

M. Zuber renseigne que la résiliation s’est faite en plusieurs phases. Il reste encore 780 abonnements qui arriveront à terme dans les prochains mois. Cela a un vrai effet, les parkings se sont vidés et les gens changent de moyen de transport. Toutefois, certains ont des conditions dérogatoires pour obtenir un abonnement. La fondation a mis en place, dans certains de ses ouvrages, une tarification à l’heure plutôt dissuasive. Dès lors, l’Etat va resserrer les conditions d’utilisation du stationnement à l’heure, pour inciter les employés de l’Etat à utiliser d’autres solutions. Il mentionne avoir eu un contact avec la Direction des ressources humaines (DRH) de la VdG, pour voir dans quelle mesure un plan de mobilité similaire pourrait être envisagé. Le but est qu’il n’y ait plus d’abonnement pendulaire pour destination sur un lieu de travail.

M. de Raemy rappelle que les pendulaires peuvent toujours aller dans un P+R, ceux-ci permettant d'opérer le transfert modal en périphérie. Ensuite, c'est à la politique de l'Etat de prendre le relai afin de décider si elle veut ou pas d'abonnements pendulaires dans les parkings.

Le commissaire désire savoir s'il y a un suivi des 4000 pendulaires qui se sont vu supprimer les baux. Est-ce que ces personnes ont changé leur mode de transport? Est-ce que la fondation observe une augmentation du stationnement illicite en voirie?

M. de Raemy exprime que le taux de paiement s'est fortement amélioré, notamment sur les places blanches. Ensuite, ils ne disposent pas de telles statistiques; la fondation imagine que ces personnes ont réduit leur utilisation de la voirie. De plus, il est connu qu'il y a d'autres possibilités de parking chez les privés.

M. Zuber croit qu'il y a eu une collaboration entre le Canton, un bureau d'étude et la FdP pour faire un sondage auprès d'un échantillon de personnes. Il ne dispose pas de ces résultats pour le moment. Il semblerait qu'une partie s'est reportée vers le Léman Express et les nouvelles lignes de transport (p. ex. extension du tram jusqu'à Annemasse), sur les P+R et sur la mobilité douce. Ensuite, il doit y avoir une quantité (non chiffrable) de personnes qui ont peut-être changé de parking. Toutefois, il faut noter que l'offre se raréfie et la tarification dans les parkings privés est assez chère. Enfin, il reste des personnes qui payent et stationnent à l'heure, mais plus tous les jours.

Le commissaire informe que le Grand Conseil a validé le plan d'action du stationnement 2020-2025, qui établit notamment le partenariat entre la GIM et la FdP. Est-ce que cela peut servir de levier pour la fondation pour négocier avec la VdG?

M. de Raemy soutient que les dispositions avec la Ville sont très bonnes. Cette dernière est considérée comme un «client». La fondation est ouverte aux demandes de la Ville. De plus, les deux ont des activités parallèles comme le contrôle des bornes dans la Vieille-Ville. Cela aide et renforce la position de la FdP qui est un outil assez unique en Suisse. Cette fondation est bénéficiaire et dispose de moyens financiers pour financer des ouvrages importants. Il mentionne notamment le projet de construction d'un parking de 1200 places à Trèfle-Blanc.

Un commissaire s'interroge sur la manière d'effectuer le report modal avec un prix du macaron qui est, aujourd'hui, hors compétition.

M. de Raemy soutient, concernant le macaron, principalement destiné à l'habitant, que ce n'est pas du report modal au sens du pendulaire qui vient travailler à Genève. Pour les zones habitants, ce sont des détenteurs de voiture qui l'utilisent de temps en temps. Aujourd'hui, il ne serait pas possible d'offrir un parking en ouvrage pour 200 francs par année, une place en ouvrage coûte

au minimum 65 000 francs. Tout est fait pour favoriser le fait que les habitants mettent leur voiture en ouvrage, mais cela ne concurrencera jamais le prix du macaron.

M. Zuber rajoute que la conversion de la flotte en véhicules électriques a un impact. Aujourd'hui, un véhicule sur quatre véhicules mis en circulation en Suisse est rechargeable. Selon les prévisions de la Confédération, en 2035 50% des véhicules immatriculés seront électriques, alors qu'en 2050 la moitié de la flotte sera électrique. Sur la zone bleue, il y a peu de chances que ces véhicules puissent se recharger, il y aura un déplacement naturel du stationnement vers les parkings en ouvrage pour trouver des solutions de recharge. La FdP fait des tarifs intéressants en ouvrage mais il est difficile de faire en dessous de 100 francs. Or, en ouvrage, le véhicule est en sécurité, à l'abri des intempéries et dispose de moyens pour recharger son véhicule. Stationner en ouvrage offre beaucoup d'avantages que n'offre pas le stationnement en voirie. En somme, le prix du macaron n'est pas un obstacle incontournable.

Le commissaire remarque que le taux de recouvrement des places de stationnement en voirie est passé de 40 à 60%, ce qui reste relativement faible.

M. de Raemy note qu'avec l'augmentation très nette du contrôle, les gens qui ne payent pas ont une amende. Le taux des amendes a augmenté parallèlement à l'amélioration de l'efficacité, technicité et rapidité du contrôle. De plus, ce taux a stagné à 40% pendant des décennies. Cela a été observé à Madrid, qui a pris exemple sur le système électronique de la FdP et là où le taux de paiement est passé de rien à 90%. Il y a aussi une question de tarification, l'amende à Madrid est à 90 euros tandis qu'elle est à 40 francs à Genève.

Le commissaire demande si la FdP poursuit et entreprend sa politique avec les voitures automatique afin d'augmenter ce taux.

M. de Raemy répond par la positive.

Un commissaire souligne que le risque de ne pas payer coûte 40 francs. Il ne conviendrait pas de mettre un contrôleur derrière chaque utilisateur de voiture. La profitabilité du non-respect de la règle a aussi tendance à rendre service. Cela participe d'un système imparfait, mais qui a le mérite de tendre vers un plus grand respect des règles.

M. Raemy signale que les recettes des horodateurs et les revenus des amendes vont entièrement à la municipalité. Il s'agit uniquement d'un contrat de prestation qui lie la fondation avec la VdG.

Un commissaire revient sur l'invite ayant trait à une carte interactive qui référencerait le nombre de places disponibles en tout temps. Est-ce que la FdP en dispose actuellement?

M. Zuber répond qu'aujourd'hui la FdP a un ancien site internet avec tous les parkings, le nombre de places et qui informe si le parking est complet ou pas. Il y a un grand nombre de parkings où il est possible de voir la disponibilité des places en temps réel. Ensuite, un nouveau site est en train d'arriver qui renseigne tous les parkings gérés par la fondation avec le nombre de places, les tarifs, le nombre de places en temps réel lorsqu'il y a un système de contingentement, tous les types d'abonnements (voiture, moto, vélo). Dans le cas où un gros client comme la VdG demandait une adaptation du site internet pour avoir le nombre d'abonnements en temps réel, la fondation ferait tout son possible pour l'intégrer.

Prises de position et votes

Vote des amendements

Un commissaire du Parti socialiste souligne l'intérêt de la motion et des propositions pragmatiques et utiles des auditionnés. Compte tenu de l'audition de la FdP qui a assuré qu'il y avait beaucoup de places en ouvrage, le Parti socialiste propose un amendement, appuyé par un second amendement selon lequel la GIM est inondée de places pour vélos selon les propos de l'ancienne cheffe de service. En somme, le Parti socialiste propose de supprimer les invites 4 et 5.

L'amendement est refusé par 7 non (2 LC, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG) contre 7 oui (4 S, 2 Ve, 1 EàG).

Le président du groupe des Vert-e-s soumet au vote une proposition d'amendement, soit de rajouter une invite déjà mentionnée lors d'une précédente séance, selon ces termes: «à systématiquement compenser la mise à disposition de places de stationnements en ouvrage, par la suppression d'un nombre équivalent de places de stationnement en voirie».

L'amendement est refusé par 7 non (2 LC, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG) contre 7 oui (4 S, 2 Ve, 1 EàG).

Prises de position

Un commissaire du Parti socialiste annonce que, compte tenu du refus des amendements, le Parti socialiste refusera cette motion.

Un commissaire du Parti libéral-radical déclare que son groupe soutiendra cette motion. Le projet est de maximiser l'occupation d'un espace qui a déjà une affectation, mais qui fait face à un problème de sous-occupation. Il estime qu'il est contre-productif de voter contre pour voter contre, cette motion serait un argument pour supprimer plus de places en voirie.

Un autre commissaire du Parti libéral-radical ajoute que si des places supplémentaires en ouvrage sont ouvertes, cela élargit de toute façon le stock disponible pour la compensation.

Un commissaire du Centre informe que son groupe soutiendra cette excellente motion qui a mis en avant l'information selon laquelle il y avait toutes ces places disponibles. De plus, la FdP a souligné le besoin d'utiliser toutes les places disponibles dans certains quartiers. Il tient à profiter de cette initiative pour augmenter le nombre de places de livraisons, pour les commerçants et les personnes à mobilités réduite.

Une commissaire des Vert-e-s signale que les Vert-e-s s'abstiendront et reviendront peut-être en plénière avec des propositions d'amendement.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre estime que M. de Raemy a expliqué que plus le temps passera plus il y aura de voitures électriques et plus il y aura de demandes pour les recharger. Dans cette intention, il faudra forcément des parkings souterrains. Il faut une maximalisation des places actuellement à disposition. L'Union démocratique du centre soutiendra cette motion.

Une commissaire d'Ensemble à gauche, en qualité de remplaçante dans cette commission, s'abstiendra.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois annonce que son groupe soutiendra cette motion.

Vote

Le renvoi de la motion M-1702 au Conseil administratif est accepté par 7 oui (2 LC, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG) contre 4 non (S) et 3 abstentions (2 Ve, 1 EàG).