



Genève, le 28 juin 2017

Le Conseil d'Etat

3193-2017

Association des communes genevoises
(ACG)
Monsieur Thierry Apothéloz
Président
Boulevard des Promenades 20
Case postale 1276
1227 Carouge

	DS	DAA	ADM	JUR
PR	BUR	COM	RHF	
R 29 JUIN 2017				
O = à traiter X = pour info.		VISA:		

Concerne : Avant-projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05)

Monsieur le Président,

Notre Conseil a élaboré un avant-projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR – rsGE H 1 05) portant sur la gestion des horodateurs et parcomètres et l'encaissement des recettes y relatives, pour lequel il aimerait recueillir vos éventuelles observations, ceci dans le respect de l'article 2, alinéa 2 de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984 (LAC – rsGE B 6 05), d'ici au 30 septembre 2017.

La politique de mobilité est constituée de plusieurs piliers : le réseau routier, les transports collectifs, la mobilité douce et le stationnement.

Le stationnement constitue un levier essentiel pour orienter les comportements des automobilistes. Parmi les outils du stationnement, la tarification horaire des places de parc situées sur la voie publique est un moyen important pour réguler leur usage.

En effet, la taxe de parage fait partie du dispositif mis en place par le canton de Genève au service de la politique globale des transports, en ce sens où elle constitue un outil de régulation destiné à favoriser la rotation sur les places de stationnement. Son instauration permet en effet à un plus grand nombre d'automobilistes d'utiliser les places de stationnement.

Actuellement il existe une situation différente en Ville de Genève et dans les autres communes du canton.

En Ville de Genève, les horodateurs et parcomètres ont été propriété de l'Etat de Genève jusqu'à leur transfert à la Fondation des parkings (ci-après : la Fondation) le 1^{er} janvier 2014. Les recettes correspondantes sont perçues par l'Etat.

Ailleurs, les communes sont propriétaires des horodateurs et parcomètres, et encaissent les recettes correspondantes. En effet, avec la mise en place progressive de réglementations en matière de stationnement sur leurs territoires, soutenues par le canton, les communes ont eu recours à la création de places payantes assorties d'horodateurs ou parcomètres. Pour ce faire, elles ont acquis des appareils qu'elles ont financés elles-mêmes. Elles perçoivent également les recettes de ces appareils sans que l'Etat de Genève n'intervienne.

Afin de clarifier la situation en matière de gestion d'horodateurs et de parcomètres et du produit des taxes y relatives d'une part, et d'avoir un traitement uniforme entre toutes les communes du canton d'autre part, le Conseil d'Etat envisage de modifier la LaLCR.

En effet, l'article 7C LaLCR, relatif aux taxes de parcage manque de clarté dans sa teneur actuelle quant à la compétence du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) de pouvoir gérer les appareils et de pouvoir encaisser leurs recettes. Il est donc proposé de le modifier. En annexe à ce courrier, vous trouverez donc l'avant-projet de loi.

Les modifications que le Conseil d'Etat entend proposer permettront au canton d'acquérir, d'installer, d'entretenir les horodateurs ou parcomètres et d'encaisser les recettes générées sur l'ensemble du territoire cantonal s'agissant des places à usage public, qu'elles soient situées sur domaine public ou privé ouvert au public.

En contrepartie, le canton assumera en lieu et place des communes tous les frais relatifs aux horodateurs et parcomètres (frais d'acquisition, d'installation, de tri-monnaie, d'entretien, etc.).

Les recettes des horodateurs et parcomètres perçues sur l'ensemble du canton seront utilisées d'une part à couvrir les frais y relatifs (acquisition et renouvellement des appareils, tri-monnaie, entretien, etc.) et d'autre part pour le surplus, à financer la politique des transports mise en place par le canton, notamment dans les domaines des transports publics, de la mobilité douce ou encore du réseau routier.

Une disposition transitoire est prévue pour régler la situation des communes qui ont déjà acquis et installé des appareils sur leurs territoires respectifs.

Cette modification de la LaLCR permettra de doter le canton d'une base légale sans équivoque, ayant l'avantage d'une part de lui donner les moyens nécessaires à sa politique en matière de stationnement, et plus généralement à l'ensemble de sa politique des transports et d'autre part d'éviter des situations de blocage nuisant au final à l'ensemble des genevois. Ces derniers pourront ainsi bénéficier des technologies les plus avancées, et ceci quelle que soit leur commune

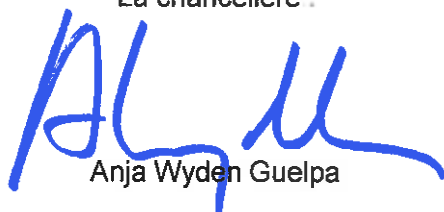
Enfin, avec cette modification légale, une égalité de traitement sera rétablie entre toutes les communes du canton.

Le DETA se tient bien évidemment à disposition de l'ACG lors de sa prochaine séance plénière, et ceci d'ici au 30 septembre prochain, afin de recueillir son avis sur cette modification légale à cette échéance-là.

En vous remerciant de l'attention portée à ces lignes, nous vous prions de croire, Monsieur Président, à l'assurance de notre parfaite considération.

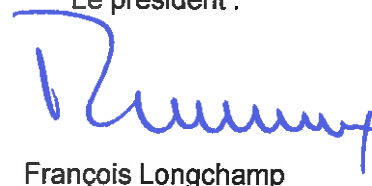
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

PROJET DE LOI

<p>Projet présenté par le DETA</p> <p>Contact suivi du dossier : David Favre tél. 022 546 78 02 Contact secrétariat : Béatrice Graf Lateo tél. 022 546 79 91</p> <p>Version : 1 – avant-projet de loi v1.docx</p>	<p>Projet adopté par le Conseil d'Etat</p>
<p>Visa de la chancellerie d'Etat :</p>	<p>(visa du Conseil d'Etat)</p> <p><input type="checkbox"/> sans modification <input type="checkbox"/> avec modification(s)</p> <p>Remarque(s) :</p>

Au Grand Conseil de la
République et canton de Genève
Hôtel de Ville
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous vous soumettons en annexe un

**Avant-projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale
sur la circulation routière (H 1 05)**

adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance de ce jour.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, l'expression de
notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Le président :

Anja Wyden Guelpa

François Longchamp

Annexe mentionnée

**Avant-projet de loi modifiant la
loi d'application de la législation
fédérale sur la circulation
routière**

H 1 05

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 7C Parcage contre paiement (nouveau titre), al. 1 (nouvelle teneur), al. 2, 3 et 4 (nouveaux, l'al. 2 ancien devenant l'al. 5)

¹ Aux endroits où le parcage est de durée limitée et fait l'objet d'une réglementation locale du trafic, le département peut acquérir et faire installer des parcomètres ou introduire toute autre modalité de paiement équivalente pour contrôler la durée autorisée du stationnement des véhicules motorisés.

² Le produit net des taxes engendrées par l'utilisation des parcomètres ou par toute autre modalité de paiement équivalente est acquis au département pour financer la politique des transports dans son ensemble.

³ Le département est chargé de procéder au tri-monnaie et à l'entretien des parcomètres.

⁴ Le tri-monnaie, l'acquisition, l'installation et l'entretien des parcomètres peuvent être délégués par convention à la Fondation des parkings.

⁵ Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments.

Le tarif ne peut pas excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.

Art. 24 Dispositions transitoires

Modifications du ...

Les communes, à l'exclusion de la Ville de Genève, sont encore habilitées à percevoir le produit net des taxes au sens de l'article 7C, alinéa 2 provenant des appareils actuellement en place sur leur domaine public et domaine privé ouvert au public, et ce jusqu'à leur renouvellement, qui doit intervenir au plus tard dans un délai de 10 ans depuis leur installation.

Art. 2 Modifications à une autre loi

¹ La loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001 (H 1 13) est modifiée comme suit :

Art. 11, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat est compétent pour fixer par convention avec la fondation, les conditions dans lesquelles cette dernière peut exercer un contrôle du stationnement des véhicules sur la voie publique, en particulier dans les secteurs soumis au régime des "macarons".

Art. 3 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

1. Introduction

La politique de mobilité est constituée de plusieurs piliers : le réseau routier, les transports collectifs, la mobilité douce et le stationnement.

Le stationnement est un levier essentiel pour orienter les comportements des automobilistes. Parmi les outils du stationnement, la tarification horaire des places de parc situées sur la voie publique est un moyen important pour réguler leur usage. Ce type d'outil est mis en place dans des secteurs où la demande de stationnement est forte, mais également là où il existe des parkings en ouvrage pouvant accueillir les automobilistes pour une durée plus longue. En effet, le stationnement payant sur des places publiques en surface (places blanches) est destiné aux visiteurs pour du parcage de courte-durée. Son coût et sa limitation dans le temps sont volontairement prohibitifs pour ne pas inciter au parcage des pendulaires par exemple, qui sont eux davantage orientés vers des parkings-relais (P+R). Quant aux habitants, ils peuvent se parquer sur des places bleues macarons. Ainsi, les réglementations d'une politique de stationnement doivent être mises en place dans le but de garantir la satisfaction de chaque type d'utilisateurs (habitants, visiteurs, pendulaires).

2. Contexte

2.1. Situation légale

A teneur du droit fédéral, la réglementation locale du trafic, y compris le stationnement, est une compétence que le droit fédéral place dans les mains du canton qui peut à son tour déléguer celle-ci aux communes (article 3 LCR).

En droit genevois, l'article 2, al. 1 LaLCR confie ces prérogatives de gestion de la circulation au département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (ci-après : DETA), une délégation aux communes étant éventuellement possible par le biais d'un règlement du Conseil d'Etat (article 2, al. 3 LaLCR).

En outre, l'article 7C LaLCR prévoit la faculté d'installer des horodateurs et parcomètres et de prélever une taxe de parcage, afin de contrôler la durée du stationnement.

Enfin, il convient de souligner que la taxe de parcage fait partie du dispositif mis en place par le canton de Genève au service de la politique globale des transports, en ce sens où elle constitue un outil de régulation destinée à favoriser la rotation sur les places de stationnement. Son instauration permet en effet à un plus grand nombre d'automobilistes d'utiliser les places de stationnement.

Le paiement du stationnement permettant d'assurer une rotation des véhicules sur les places, il permet d'éviter le phénomène de "voiture ventouse" (soit des véhicules stationnant de manière abusive). La mise en place de places payantes (places blanches) est en effet le plus souvent décidée dans des territoires attractifs pour les automobilistes (densité forte d'activités et de commerces) et où le nombre de places est nettement inférieur aux besoins. Les centres-ville de Genève d'abord, mais aussi de la première couronne, du canton, tels Carouge, Lancy, Plan-Les-Ouates, Vernier et Chêne-Bourg ont opté pour ce dispositif après accord du canton.

2.2. Situations territoriales

Si l'objectif est le même quelle que soit la commune, le déploiement de places payantes s'est traduit au fil du temps par une situation différenciée en Ville de Genève et dans les autres communes du canton.

En Ville de Genève, les horodateurs et parcomètres ont été propriété de l'Etat de Genève jusqu'à leur transfert à la Fondation des parkings (ci-après la Fondation) le 1er janvier 2014. Il existe environ 400 appareils qui régissent 4°500 places payantes. L'Etat de Genève a confié à la Fondation la gestion, le renouvellement et l'entretien de ces appareils. Les recettes correspondantes sont perçues par l'Etat.

Ailleurs, les communes sont propriétaires des horodateurs et parcomètres, et encaissent les recettes correspondantes. En effet, avec la mise en place progressive de réglementations en matière de stationnement sur leurs territoires, soutenues par le canton, les communes ont eu recours à la création de places payantes assorties d'horodateurs ou parcomètres. Pour ce faire, elles ont acquis des appareils, (dont le nombre s'élève environ à 130), qu'elles ont financés elles-mêmes. Elles perçoivent également les recettes de ces appareils sans que l'Etat de Genève n'intervienne.

3. Modifications proposées

La mobilité ne connaissant pas de frontières, l'importance de fournir à tous les automobilistes une technologie et un service équivalent sur l'ensemble du territoire cantonal, motivent le canton à entreprendre des modifications légales qui permettraient de lui donner les moyens de déployer une politique cohérente et uniforme en matière de stationnement.

En outre, le canton souhaite opérer une clarification de la situation en uniformisant la politique du stationnement à l'échelle du canton sur le modèle de la Ville de Genève.

Dès lors, l'article 7C LaLCR "Taxes de parcage sur la voie publique" manquant de clarté et afin de disposer d'une base légale permettant au canton de déployer pleinement sa politique des transports, à travers un de ses leviers constitué par le stationnement, il est proposé de modifier la LaLCR quant à la compétence du DETA de pouvoir gérer les horodateurs et parcomètres sur l'entier du territoire cantonal d'une part, et d'encaisser les recettes générées par ces appareils d'autre part, sur le modèle de ce qui se fait en matière de macarons de stationnement, au sens de l'article 7D LaLCR.

Par conséquent, afin de permettre au canton d'acquérir, d'installer, d'entretenir les horodateurs ou parcomètres et d'encaisser les recettes générées sur l'ensemble du territoire cantonal s'agissant des places à usage public, qu'elles soient situées sur domaine public ou privé ouvert au public, l'article 7C est modifié.

En sus des horodateurs et des parcomètres, il est fait mention des autres modalités de paiement. Parmi celles-ci, il faut entendre le paiement de son stationnement par téléphone déjà proposé en Ville de Genève, mais aussi potentiellement toutes les technologies qui pourront être mises en œuvre dans les années à venir pour faciliter le quotidien des usagers des places payantes à horodateurs ou parcomètres.

S'agissant du but de la récolte des recettes, elles seront utilisées d'une part à couvrir les frais correspondants (acquisition et renouvellement des appareils, tri-monnaie, entretien, etc.) et d'autre part pour le surplus, à financer la politique des transports mise en place par le canton, notamment dans les domaines des transports publics, de la mobilité douce ou encore du réseau routier.

En contrepartie, le canton assume en lieu et place des communes tous les frais relatifs aux horodateurs et parcomètres (frais d'acquisition, d'installation, de tri-monnaie, d'entretien, etc.). Une délégation par voie de convention à la

Fondation pour assurer cette activité de gestion et d'exploitation est envisagée sur le modèle déjà mis en place en Ville de Genève.

Par ailleurs, il convient de régler la situation de manière transitoire pour les communes qui ont acquis et installé des horodateurs sur leurs territoires respectifs. Pour ce faire, une disposition transitoire à l'article 24 LaLCR est prévue.

En parallèle de cette modification principale, une modification de l'article 11, alinéa 1 LFPark est proposé de sorte à permettre au canton d'assurer le contrôle du stationnement, notamment des zones payantes, *via* une convention passée avec la Fondation, et ceci sans l'accord des communes. Il est précisé que ces dernières disposent néanmoins d'une compétence concurrente en la matière, en ce sens qu'elles peuvent parfaitement confier le contrôle du stationnement de leurs territoire à leurs agents de police municipale ou à une entité publique tierce en vertu de l'article 13 de la loi sur les agents de la police municipale, les contrôleurs municipaux du stationnement et les gardes auxiliaires des communes, du 20 février 2009 (LAPM – rsGE F 1 07).

Aussi, avec les modifications proposées, le canton pourra disposer d'une plus grande marge de manœuvre pour développer une politique des transports cohérente sur tout le territoire et en particulier celle relative au stationnement. Cela permettra aussi aux genevois de bénéficier des technologies les plus avancées, et ceci quelle que soit leur commune.

4. Commentaire article par article

Article 7C (titre) LaLCR

L'article 7C LaLCR ne traitant pas uniquement des taxes de parcage mais de la gestion en général des parcomètres, il convient de prévoir un titre plus général.

Article 7C, alinéa 1 LaLCR

Cet alinéa est modifié afin de prévoir la compétence du DETA de pouvoir acquérir et installer des parcomètres pour contrôler la durée du stationnement autorisé aux endroits où le parcage est de durée limitée et fait l'objet d'une réglementation locale du trafic, à savoir aux endroits régis par un arrêté de circulation prévoyant le stationnement contre paiement, cela pouvant se situer sur domaine public ou domaine privé ouvert au public, ce dernier étant assimilé à de la voie publique.

A cet article est également introduite la notion de "toute autre modalité de paiement équivalente" afin de couvrir toutes les technologies qui pourront être mises en œuvre dans les années à venir, le paiement par téléphone étant l'une d'elles.

Article 7C, alinéa 2 LaLCR

Ce nouvel alinéa prévoit que les recettes nettes provenant des parcomètres sont acquises au DETA, d'une part, et l'affectation desdites recettes, à savoir le financement de la politique des transports, ce qui permet de viser des projets liés aux transports publics, à la mobilité douce ou encore au réseau routier.

Article 7C, alinéa 3 LaLCR

A ce nouvel alinéa, les activités de tri-monnaie et d'entretien des appareils sont de la compétence du DETA. En effet, avec les modifications apportées à cet article 7C, le processus complet "acquisition – installation – tri-monnaie – entretien" revient logiquement audit département.

Article 7C, alinéa 4 LaLCR

Au sens de ce nouvel alinéa, les quatre activités au sens large que sont le tri-monnaie, l'acquisition et le renouvellement, l'installation et l'entretien des parcomètres peuvent être déléguées par convention à la Fondation des parkings, celle-ci assurant des prestations de service en matière de stationnement au sens de l'article 1, alinéa 2 lettre c) LFPark.

Article 7C, alinéa 5 LaLCR

L'alinéa 5 n'est que l'ancien alinéa 2 repris intégralement.

Article 24 LaLCR

Une disposition transitoire demeure nécessaire pour les communes ayant acquis des appareils et percevant les recettes y afférentes. En effet, elles peuvent toucher lesdites recettes et ce jusqu'au renouvellement des appareils, qui sera alors du ressort du DETA, mais au plus dans un délai de 10 ans depuis leur installation.

Article 11, alinéa 1 LFPark

La modification apportée à cet article permet au canton d'assurer le contrôle du stationnement, notamment des zones payantes, *via* une convention passée avec la Fondation des parkings, le canton pouvant disposer d'une plus grande marge de manœuvre pour développer une politique des transports cohérente sur tout le territoire.

5. Conclusion

Cette modification de la LaLCR permettra de doter le canton d'une base légale sans équivoque, ayant l'avantage d'une part de lui donner les moyens nécessaires à sa politique en matière de stationnement et plus généralement à l'ensemble de sa politique des transports et d'autre part d'éviter des situations de blocage nuisant au final à l'ensemble des genevois.

Enfin, cette modification a aussi le mérite d'assurer une égalité de traitement entre toutes les communes du canton.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent avant-projet de loi.

Annexe : Tableau synoptique

TABLEAU SYNOPTIQUE

Avant-projet de modification de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), du 18 décembre 1987 (H 1 05)

Articles	Teneur actuelle	Teneur proposée	Description de la modification
Art. 7C Titre	Taxes de parcage sur la voie publique	Parcage contre paiement	L'article 7C LaLCR ne traitait pas uniquement des taxes de parcage mais de la gestion en général des parcomètres, il convient de prévoir un titre plus général.
Art. 7C, al. 1 LaLCR	¹ Aux endroits où le parcage est de durée limitée, des parcomètres peuvent être installés pour contrôler la durée autorisée du stationnement des véhicules motorisés	¹ Aux endroits où le parcage est de durée limitée et fait l'objet d'une réglementation locale du trafic, le département peut acquérir et faire installer des parcomètres ou introduire tout autre modalité de paiement équivalente pour contrôler la durée autorisée du stationnement des véhicules motorisés.	Modification de cet alinéa afin de prévoir la compétence du DETA de pouvoir acquérir et installer des parcomètres pour contrôler la durée du stationnement autorisé aux endroits où le parcage est de durée limitée et fait l'objet d'une réglementation locale du trafic (domaine public et domaine privé ouvert au public).
Art. 7C, al. 2 LaLCR	² Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice	^{2 2} Le produit net des taxes engendrées par l'utilisation des parcomètres ou par toute autre modalité de paiement équivalente est acquis au département pour financer la politique des transports dans son ensemble.	Introduction de la notion de "tout autre modalité de paiement équivalente" afin de couvrir toutes les technologies qui pourraient être mises en œuvre. Désignations de l'autorité bénéficiaire des recettes nettes provenant des parcomètres au DETA, d'une part, et de l'affectation desdites recettes. L'alinéa 2 "teneur actuelle" est décalée à l'alinéa 5.

	genevois des prix à la consommation par règlement.		
Art. 7C, al. 3 LaLCR	N'existe pas	³ Le département est chargé de procéder au tri-monnaie et à l'entretien des parcomètres.	Introduction d'un nouvel alinéa prévoyant que les activités de tri-monnaie et d'entretien des appareils sont de la compétence du DETA.
Art. 7C, al. 4 LaLCR	N'existe pas	⁴ Le tri-monnaie, l'acquisition, l'installation et l'entretien des parcomètres peuvent être délégués par convention à la Fondation des parkings.	Introduction d'un nouvel alinéa permettant au DETA de conclure des conventions avec la Fondation des parkings pour lui confier les tâches de tri-monnaie, d'acquisition, d'installation et d'entretien des parcomètres.
Art. 7C, al. 5 LaLCR	N'existe pas	⁵ Le Conseil d'Etat fixe les modalités de perception ainsi que le tarif applicable en tenant compte du lieu, du type de parcage ou d'autres éléments. Le tarif ne peut pas excéder 2 F par heure. Ce montant peut être adapté à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation par règlement.	Reprise du texte de l'actuel alinéa 2 à l'alinéa 5.
Art. 24 LaLCR	N'existe pas	Modifications du ... Les communes, à l'exclusion de la Ville de Genève, sont encore habilitées à percevoir le produit net des taxes au sens de l'article 7C, alinéa 2 provenant des appareils actuellement en place sur leur domaine public et domaine privé ouvert au public, et ce jusqu'à leur renouvellement, qui doit intervenir au plus tard dans un délai de 10 ans depuis leur installation.	Introduction d'une disposition transitoire réglant la situation des communes acquises des appareils et percevant les recettes y afférentes.
Artr. 11, al. 1 LFPark	¹ Le Conseil d'Etat est compétent pour fixer par convention, en	¹ Le Conseil d'Etat est compétent pour fixer par convention avec la fondation,	Modification de cet alinéa en supprimant le recours au consentement

	<p>accord avec les communes concernées et la fondation, les conditions dans lesquelles cette dernière peut exercer un contrôle du stationnement des véhicules sur la voie publique, en particulier dans les secteurs soumis au régime des « macarons »</p>	<p>les conditions dans lesquelles cette dernière peut exercer un contrôle du stationnement des véhicules sur la voie publique, en particulier dans les secteurs soumis au régime des "macarons".</p>	<p>des communes afin de permettre au canton d'assurer le contrôle du stationnement, notamment des zones payantes, via une convention passée uniquement avec la Fondation des parkings, le canton pouvant disposer d'une plus grande marge de manœuvre pour développer une politique des transports cohérente sur tout le territoire.</p>
--	--	--	--