

Nouveau plan de stationnement à Chêne-Bougeries

Introduisant les zones dites « à macarons »



Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Remerciements

Un nouveau plan de stationnement apporte inévitablement son lot de questionnements de la part des habitantes et habitants, soulevant également des problématiques réelles, auxquelles il convient d'apporter des réponses de proximité.

Sans la disponibilité sans faille, le sens de l'écoute et la compétence de nos partenaires de la DGT, Messieurs Santiago Achi et Raphaël Santoux, notre commune n'aurait pu apporter de réponses crédibles, dans des délais aussi brefs, aux plus légitimes des questionnements et demandes de nos habitantes et habitants et de nos partenaires.

Les compétences pointues, alliées à une vision d'ensemble en matière de stationnement, de Madame Hanane Arnaud, directrice administrative de la Fondation des parkings, qui a rejoint le groupe de suivi dans le cadre de son travail consacré à l'analyse de la pertinence du nombre de secteurs de stationnement, nous ont été très précieuses, permettant de tisser des liens entre notre service et la Fondation des parkings, dont nos communiens sont également bénéficiaires.



Viviane Musumeci
Cheffe du service Prévention et sécurité



Sergent Stéphane Vullioud
Remplaçant chef de poste

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
1. Constitution du groupe de suivi	5
2. Premières améliorations prévues par le nouvel arrêté du 7 janvier 2014	6
3. II° partie : analyse de l'impact du nouveau plan de stationnement en matière de nombre de zones et de leur découpage	8
3.1 Méthodologie de travail	8
3.2 Objectifs du plan cantonal de stationnement	9
3.3 Chêne-Bougeries: données statistiques	11
3.4. Analyse globale qualitative: découpage et nombre de zones	13
3.5 Analyse des données quantitatives	16
3.6 Estimations du taux d'occupation des places par secteurs	17
3.7 Contrôle du stationnement : nombre d'AO	19
3.8 Relevés des voitures stationnées dans un secteur différent	21
3.9 Nombre de macarons vendus par secteur	23
4. Observation des usagères et usagers des macarons	24
4.1 Analyse	25
5. Conclusions et recommandations	26
5.1 Infra § Proposition d'une démarche participative à Conches	28

- ANNEXES -

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Introduction

En date du 13 mai 2013, la Direction générale de la mobilité publiait sur la Feuille d'avis officielle un arrêté instituant formellement une nouvelle réglementation en matière de stationnement dans la Commune de Chêne-Bougeries, permettant la mise en œuvre des zones dites « à macarons ».

Cette nouvelle réglementation avait été décidée par les autorités communales de Chêne-Bougeries, afin de lutter contre le report du stationnement de voitures « ventouses », ayant succédé à l'extension de la « zone macarons » au quartier des Eaux-Vives, par la Ville de Genève.

Les questions soulevées par les habitants de Chêne-Bougeries, dès la mise en œuvre de ce nouveau plan de stationnement, ont rapidement mis en lumière la nécessité d'y apporter des modifications, en octroyant la possibilité à tous les résidents d'acquérir un macaron, sans exclusions de zones et en réintroduisant des places, à raison d'un peu moins de 10% du total, limitées à « quatre heures », dans les zones comprenant des activités de commerce et de service.

La nécessité de réviser le 1^{er} arrêté aura ainsi permis la création d'un groupe de suivi, réunissant des compétences complémentaires, une vision globale confrontée à une analyse locale, avec pour mandat de proposer des premières améliorations et d'évaluer, successivement, la pertinence des secteurs, au nombre de quatre et de leur découpage, à la lumière de la réalité du stationnement et des flux liés au trafic pendulaire, à Chêne-Bougeries.

Le présent rapport, qui n'a pas la prétention de l'exhaustivité, ne tend ainsi pas à substituer les précédentes études du bureau mandaté pour le développement de « plans de stationnement à macarons », au niveau des communes des Trois-Chêne.

La présente analyse du groupe de suivi apporte néanmoins un éclairage différent, à partir de l'application de cette nouvelle politique du stationnement, moins technique et de type plus « sociologique », de quelque manière, en se basant sur l'impact des nouvelles mesures sur le quotidien des habitantes et habitants de la commune.

Une analyse de la mise en œuvre d'un nouveau plan de stationnement apporte inévitablement son lot de questionnements et propositions; ceci étant également le but de la création du groupe de suivi mais comporte, parallèlement, le risque de reléguer en second plan les effets positifs des nouvelles mesures.

Il y a donc lieu de relever, d'emblée, que le nouveau plan de stationnement, qui, au-delà des problèmes spécifiques et nouvelles potentialités d'amélioration, inhérents à toute mise en œuvre de nouvelle politique publique, a globalement apporté un surcroît de qualité de vie aux habitantes et habitants de Chêne-Bougeries, limitant drastiquement et très rapidement le nombre de voitures à la recherche de places de stationnement dans des chemins et quartiers, pour beaucoup plus adaptés à la mobilité douce, qu'à celle d'avoir vocation à se transformer en « P+R à ciel ouvert ».

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Ces nouvelles mesures ont permis aux habitantes et habitants du secteur « village », pour qui le stationnement représentait un véritable problème organisationnel, au quotidien, de bénéficier finalement de places proches de leur domicile, sans devoir prendre le risque de se voir notifier des amendes d'ordre.

Un taux élevé de places de stationnement désormais inoccupées a néanmoins eu également comme conséquence de diminuer la sécurité dans les « zones 30 », particulièrement à Conches où les « voitures ventouses » faisaient office de ralentisseurs.

Cet impact des nouvelles mesures de limitation du stationnement sur la sécurité n'a pas été analysé de manière détaillée, n'étant pas l'objet du mandat du groupe de suivi; une démarche participative, en matière de nouveaux aménagements sécurisés, est néanmoins proposée en conclusion du présent rapport, sous forme de projet-pilote à Conches.

1. Constitution du groupe de suivi.

Les questions et doléances soulevées par les habitantes et habitants de Chêne-Bougeries, dès les premiers travaux de marquage, durant l'été 2013, ont concerné les exclusions de certains immeubles de la possibilité d'acquiescer un macaron au chemin De-La-Montagne, ainsi que la problématique de certains de nos chemins faisant frontière, avec Vandoeuvres, Coligny et la Ville de Genève.

Le service Prévention et sécurité ayant également été sollicité par des partenaires et employeurs, des réunions et discussions ont eu lieu, dès septembre 2013, lors desquelles a été mis en exergue, le besoin de recréer rapidement des possibilités de stationnement, à durée moins limitée que celles instaurées par la zone bleue, dans des secteurs comprenant des activités, telles que commerces, écoles, cliniques.

Fort de ces constats, le Conseil administratif a décidé, en date du 11 septembre 2013, un peu moins de trois semaines avant la mise en œuvre formelle des nouvelles mesures, la constitution d'un « groupe de suivi », chargé de formuler des « propositions d'amélioration en matière de stationnement en zones bleues au cours des prochains mois ».

Composé, au niveau cantonal, de la DGT (Direction générale des transports) représentée par Monsieur Santiago Achi, responsable technique d'Arve-Lac et de Monsieur Raphaël Santoux, technicien enquêteur Arve-Lac, ainsi que de la Fondation des parkings, représentée par sa Directrice administrative et financière, Madame Hanane Arnaud et, au niveau communal, du sergent Stéphane Vuilloud (remplaçant du responsable de la Police municipale) et de Viviane Musumeci, cheffe du service Prévention et sécurité, le groupe de suivi s'est réuni à cinq reprises d'octobre 2013 à avril 2014.

2. Premières améliorations prévues par le nouvel arrêté du 7 janvier 2014.

La finalisation de la première étape du travail du groupe de suivi s'est traduite par la publication d'un nouvel arrêté, sur la FAO du 10 janvier 2014, apportant de premières et essentielles modifications au nouveau plan de stationnement.

Ce nouvel arrêté prévoit l'abolition formelle de toute exclusion de zones permettant ainsi à tout résident de Chêne-Bougeries d'acquiescer un macaron, ainsi que l'introduction du chemin du Pré-du-Couvent en « secteur 12 A », avec l'opportunité pour les aînés de la résidence de bénéficier du système dit « à macarons », une mesure importante dans le cadre du maintien de leur autonomie.

Possibilité est également octroyée à quelques résidents de Vandoeuvres, Coligny (chemin des Buclines, chemin des Fourches) de la Ville de Genève (chemin de la Chevillarde) d'acquiescer des macarons, leur permettant de continuer à se stationner sur leur propre chemin d'habitation. En ce sens, Chêne-Bougeries fait œuvre de « pionnier », en incluant dans un plan de stationnement communal des ayants droit d'autres localités.

Au niveau des dispositions impliquant des modifications dans le cadre du régime de stationnement, le nouvel arrêté prévoit la création **de 95 places de stationnement limitées à « quatre heures »**, réparties sur toutes les zones de la Commune, selon planimétries annexées au présent rapport (annexes 1 à 4).

Les zones limitées à « 30 minutes », sur la route de Chêne et la rue de Chêne-Bougeries, ont été supprimées et introduites dans les zones bleues à « macarons »; dix-huit places avec horodateurs, pour la clientèle des commerces et restaurants, ont été réparties sur la route de Chêne, sur la rue de Chêne-Bougeries et sur la place de Conches, jouxtant la route de Florissant.

La réintroduction de places de stationnement limitées à « quatre heures » a fait l'objet d'une analyse attentive, au sein du groupe de suivi.

En effet, de premier abord la réintroduction de ces places, avec une durée de stationnement somme toute étendue pour des non-résidents, pourrait apparaître contradictoire, en relation avec les objectifs d'un plan de stationnement, introduisant une zone globale « à macarons ».

Le groupe de suivi, en synthèse, est néanmoins arrivé à la conclusion, qu'une réintroduction de places de stationnement « quatre heures », à raison, de moins de 10% du total, n'était pas en contradiction avec le plan directeur de stationnement et la législation y relative, au niveau cantonal.

Car si Chêne-Bougeries dispose d'un réseau de transports publics effectivement dense et efficace, prioritairement en direction de la Ville de Genève, un tel réseau reste néanmoins lacunaire entre les différents secteurs du territoire communal ou en lien avec d'autres communes, ainsi que dans une optique transfrontalière. A cet égard, l'exemple qui nous a été amené par une employée d'une entreprise de services, située à Conches, qui, de son domicile à Vesenz, emploierait plus de 60 minutes pour se rendre à son travail, illustre la nécessité d'une transition,

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

tenant compte du principe de proportionnalité. Toutes les mesures préconisées, à raison pour la Ville de Genève, ne sauraient s'étendre, sans adaptations locales, à la réalité d'une commune, comme Chêne-Bougeries, de nature principalement résidentielle, où, de par sa situation géographique, le trafic de transit constitue une problématique d'ampleur bien supérieure à la circulation générée par les pendulaires.

L'analyse, tant au niveau du groupe de suivi que dans le cadre de la commission Sécurité du 4 février 2014, s'est également concentrée sur la question du travail des femmes (ou des « nouveaux pères »), soulignant comme il serait impossible de prétendre, presque d'un jour à l'autre, que chaque pendulaire puisse s'adapter à une obligation "factuelle" d'emprunter les transports publics, lorsqu'il y a parallèle nécessité de concilier vie professionnelle et vie familiale (consistant également à emmener des enfants à la crèche, avant de se rendre à son travail).

Sur la base des constats de la police municipale, il a également été souligné que l'absence de toute possibilité de se stationner, en dehors du temps réglementé par la zone bleue, sans macarons, pénaliserait plutôt des professions ayant l'obligation de se rendre particulièrement tôt sur leur lieu de travail, en provenance de la France voisine ou d'autres communes décentralisées.

Des exemples réels ont été analysés (agente de sécurité, vendeuse en boulangerie), renforçant l'hypothèse selon laquelle le retrait de toute possibilité pour des travailleurs de se stationner sur la voie publique, pratiquement sans transition temporelle, loin de favoriser la mobilité douce, pénaliserait des revenus déjà modestes, par le biais des amendes d'ordre auxquelles ces travailleurs/travailleuses ne pourraient échapper; le stationnement sur domaine privé des entreprises étant généralement réservé plutôt aux cadres ou cadres intermédiaires.

Le Conseil administratif, donnant suite à cette première analyse, a également souhaité réintroduire ces places de stationnement limitées à quatre heures, avalisant la proposition du groupe de suivi.

En compensation de l'introduction de ces nouvelles zones « quatre heures », il est envisagé de supprimer 21 places de stationnement également limitées à quatre heures, en demi-cercles, sur la place Rojoux (place de Conches, en face du café du Vallon) et de maintenir 10 places avec horodateurs uniquement.

Ces places sont actuellement peu utilisées par les résidents et il pourrait être envisagé un projet de réaménagement afin d'y créer un espace public.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

II° partie du travail du groupe de suivi.

3. Analyse de l'impact du nouveau plan de stationnement en matière de nombre de zones et de leur découpage.

Suite à la publication du nouvel arrêté, le groupe de suivi a concentré son analyse sur l'impact du plan de stationnement, sous l'angle de l'analyse du nombre de zones et de la pertinence de leur découpage.

3.1 Méthodologie de travail.

L'analyse de la pertinence du nombre de zones s'est basée principalement sur des données qualitatives et quantitatives, recueillies, dans ce but, par le service Prévention et sécurité.

Les données quantitatives sont constituées:

- Du nombre mensuel d'amendes d'ordre, par secteur, depuis l'introduction du nouveau plan de stationnement à fin mars 2014.
- Du nombre d'amendes d'ordre global, émises suite à l'introduction du nouveau plan de stationnement et mis en relation avec les AO notifiées en moyenne mensuelle, avant l'introduction du nouveau plan.
- Du nombre de personnes stationnées dans le « mauvais secteur » tout en étant au bénéfice d'un macaron « Chêne-Bougeries ».
- Du nombre de macarons vendus par la Fondation en relation avec le nombre de places de stationnement, par zone.

Par ailleurs, même si le taux d'occupation des places de stationnement n'a pas pu, faute de ressources, faire l'objet d'un relevé systématique, une estimation de ce paramètre a été établie sur la base des constats émis par la police municipale.

Les données qualitatives se sont articulées autour des observations des habitantes et habitants auprès du service Prévention et sécurité, des réflexions et analyses du groupe de suivi, tenant compte notamment des objectifs globaux du plan cantonal de stationnement, des comparaisons, émises sur la base d'expériences d'autres communes, ainsi qu'à partir des constats du terrain, relayés par nos agents de police municipale et contrôleuses du stationnement.

Les réflexions du groupe de suivi ont également été discutées en commission Sécurité, en date du 4 février 2014. Cette séance de commission a permis au groupe de suivi de mieux cerner les craintes ayant sous-tendu à la création d'une zone de dimension aussi restreinte que celle du « centre du Village », la 12D, et d'en tenir compte dans la suite de l'analyse.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

3.2 Objectifs du plan cantonal de stationnement.

La politique du stationnement est l'un des piliers de la politique de mobilité cantonale, en complémentarité avec la politique des transports et les politiques publiques en matière de mobilité douce.

Adopté par le Conseil d'Etat en 2010 et par le Grand Conseil en mars 2012, le plan directeur cantonal du stationnement coordonne et oriente les politiques publiques en la matière.

Le plan directeur propose « une vision stratégique de la politique du stationnement à travers sept objectifs sectoriels visant à une meilleure qualité de vie, au respect de l'environnement et à la promotion de l'économie. » (Extrait du guide de stationnement à l'attention des communes genevoises. DGM, septembre 2012).

Il n'est pas inutile, aux fins de notre analyse, de rappeler les sept objectifs promus par le plan directeur cantonal:

1. **Objectif Vie urbaine:** récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement.
2. **Objectif Habitants:** améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers.
3. **Objectif Pendulaires:** maîtriser le stationnement pendulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs relais P+R, à une échelle régionale et transfrontalière.
4. **Objectifs Visiteurs:** garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisir.
5. **Objectifs Cyclistes:** développer une offre de stationnement pour deux-roues non-motorisés répondant à l'augmentation de la demande.
6. **Objectifs Motocyclistes:** maîtriser l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin de protéger l'environnement, d'améliorer la qualité de l'espace public et accroître la sécurité.
7. **Objectifs Autres usagers:** mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, livraisons, cars, taxis etc...

Le plan directeur cantonal de stationnement est par ailleurs prévu par la Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR H 1 05), qui fixe les objectifs globaux supra-énumérés.

Le système dit « à macarons » est réglementé par l'article 7 D de la LaLCR et précisé dans le Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR); les ayants droit y sont définis à l'article 7 B du RaLCR.

Est considéré comme ayant droit: le titulaire de permis de circulation ayant son domicile à l'intérieur du secteur et qui y réside effectivement (habitants), sans restrictions de nombre; ainsi que les conducteurs de voitures, utilisées *professionnellement* dans le cadre d'une activité, établie dans le secteur, jusqu'à deux véhicules par exploitation, en règle générale.

Le prix du macaron est également fixé, Art 7 E (tarif), par ce même règlement.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Il serait donc inapproprié de conclure, comme on l'entend parfois, que la Fondation « délivrerait trop de macarons », eu égard au nombre de places de stationnement; les ayants droit étant définis dans une base légale, seule une base légale successive pourrait restreindre ce droit et non pas la comptabilisation des places sur domaine public, comme s'il s'agissait de « servir les premiers clients ».

Les macarons ne donnent donc pas un « droit » à une place de stationnement réservée, comme c'est le cas d'une location sur domaine privé mais constitue bien une « autorisation » à déroger à la durée prescrite du parcage en zone bleue.

Concernant les objectifs fixés en matière de politique cantonale de stationnement, par le plan directeur, il peut être intéressant de les confronter à la situation de Chêne-Bougeries:

- Concernant **l'objectif 1** consistant à **recupérer de l'espace public pour le redistribuer à d'autres usages que le stationnement**, la situation de Chêne-Bougeries apparaît comme particulièrement intéressante dans le cadre de la mise en œuvre d'un tel objectif: suite à l'introduction du nouveau plan de stationnement, il y aura lieu effectivement de proposer la suppression de places sur domaine public, même en tenant compte de l'augmentation probable des habitants; la proposition, conclusive à ce rapport, d'un projet pilote de requalification de l'espace urbain à Conches, s'inscrit précisément dans cet objectif.
- **L'objectif 2 Habitants**, comme nous le verrons également à la lumière de l'analyse des données quantitatives, a été atteint par le nouveau plan de stationnement et concernait particulièrement le centre du Village.
- **L'objectif 3 Pendulaires** a été atteint concernant la maîtrise du stationnement des voitures dites « ventouses » ou pendulaires se rendant dans une autre localité, comme le démontre un taux de places vacantes, estimé globalement à plus de 50%.
- La formulation de cet objectif 3 est par ailleurs, en adéquation avec la réintroduction de zones quatre heures, à mettre également **en lien avec l'objectif 4 - garantir l'accessibilité aux services**: concernant nos propres pendulaires (à différencier des « voitures ventouses ») il s'agit bien de maîtriser (et non éradiquer) le stationnement pendulaire, qui plus est dans les secteurs bien desservis par les transports publics. La réintroduction des places limitées à quatre heures participe également de l'objectif plus global du plan cantonal, de « promotion de l'économie », s'agissant d'apporter une écoute et une réponse aux activités générant des emplois.
- **L'objectif 5** (développer une offre de stationnement pour les cyclistes) devrait à notre sens être mis en cohérence avec l'objectif 1.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

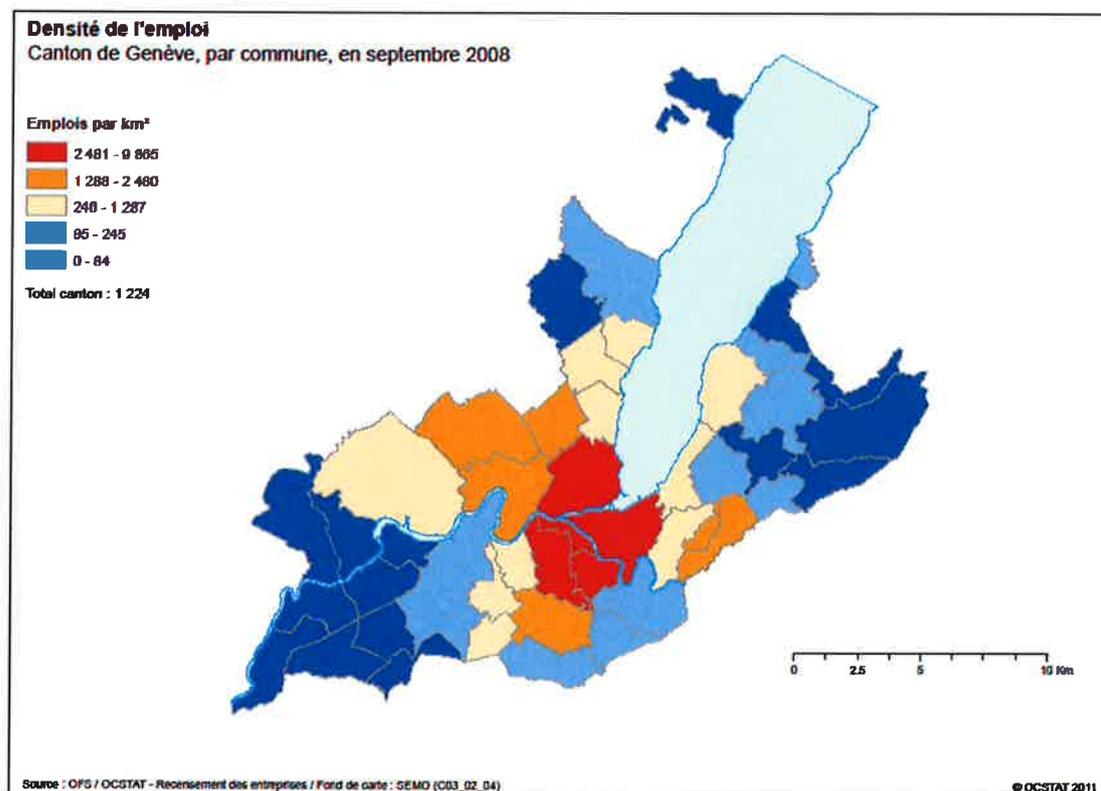
3.3 Chêne-Bougeries: données statistiques.

A Genève, le découpage du plan de stationnement en diverses zones, au nombre de 18 pour la Ville, contribue bien évidemment à réduire l'offre de stationnement pour les pendulaires, tant en raison du nombre d'habitants présents sur son territoire que du fait que la Ville de Genève regroupe plus de 50% des emplois présents sur le territoire cantonal.

L'objectif de réduction du trafic pendulaire est effectivement particulièrement important en matière de promotion de la qualité de vie et respect de l'environnement, puisque, diverses études tendant à le démontrer, la proportion d'utilisateurs se déplaçant en voiture tend à diminuer de deux-tiers, voire davantage, lorsque le stationnement n'est plus assuré sur le lieu de travail.

L'objectif de la mise en œuvre du plan de stationnement à Chêne-Bougeries ne consiste néanmoins pas à maîtriser le stationnement pendulaire, au sens strict du terme mais bien à maîtriser, voire à diminuer drastiquement, le phénomène des voitures dites « ventouses », provoqué par un effet de report, suite à l'introduction de la zone à macarons dans le quartier des Eaux-Vives.

A cet égard, un bref regard sur la répartition de la densité de l'emploi, dans les communes genevoises, nous rappelle que Chêne-Bougeries reste une commune à vocation « résidentielle ».



En termes de nombre d'emplois, en nombre absolu, Chêne-Bougeries se place au 12^e rang des communes genevoises.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Au niveau **de la structure de la population résidente**, la variable « âge » peut être considérée comme un paramètre à prendre en compte, en matière de mobilité et choix du mode de transport, principalement dans le cadre de déplacements de type « privés ».

La population résidente de Chêne-Bougeries est plus âgée que la moyenne du canton de Genève, notamment en raison de la présence de plusieurs EMS sur le territoire de la commune; ces données seraient également à mettre en corrélation avec la problématique de la pénurie de logements.

Population résidente	Date	Chêne-Bougeries		Canton de Genève	
		Effectif	En %	Effectif	En %
Population totale (en fin d'année)	2013	10'629	100.0	476'006	100.0
Densité de population (habitants par hectare)		25.7	///	19.4	///
Population selon le groupe d'âges					
0 - 19 ans		2'248	21.1	100'116	21.0
20 - 64 ans		5'761	54.2	297'858	62.6
65 ans ou plus		2'620	24.6	78'032	16.4
dont 80 ans ou plus		969	9.1	22'588	4.7

L'analyse de ces données peut suggérer une certaine prudence et retenue, dans la mise en place de mesures visant à limiter les déplacements motorisés de type privés; la voiture pouvant représenter pour des classes d'âge élevées un outil essentiel en soutien du maintien de leur autonomie.

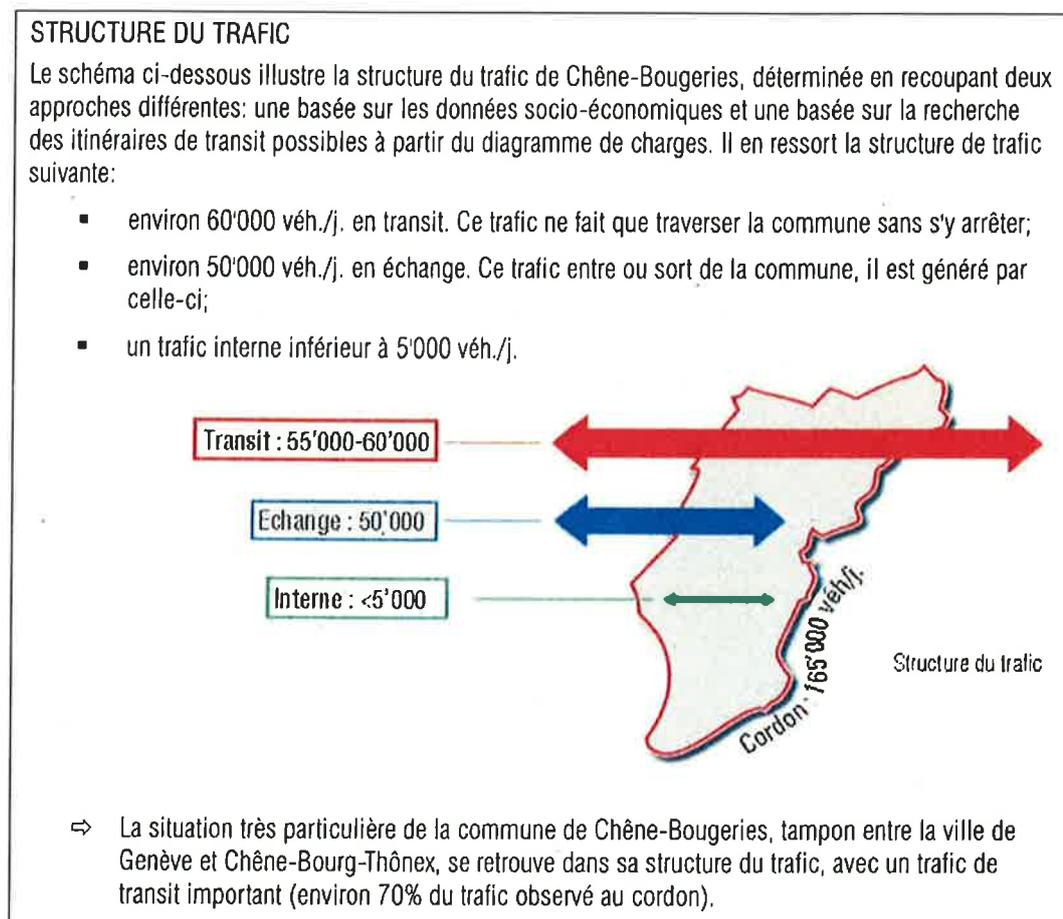
Chêne-Bougeries se caractérise également par une forte densité **de propriétés individuelles**, en comparaison à la moyenne genevoise; ceci implique que la demande de la part des habitantes et habitants, en matière de places de stationnement sur domaine public est globalement faible, avec l'exception notoire de la zone du « centre du Village ».

Bâtiments et logements	Date	Chêne-Bougeries		Canton de Genève	
		Nombre	En %	Nombre	En %
Bâtiments à usage d'habitation (en fin d'année)	2013	1'736	100.0	42'366	100.0
Maisons individuelles		1'304	75.1	24'712	58.3
Maisons à plusieurs logements		307	17.7	10'007	23.6

Source: OFS/OCSTAT.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Le schéma ci-dessous, extrait du plan directeur communal, de 2009, **concernant la structure du trafic**, confirme le peu d'impact du trafic interne, en termes de flux, en comparaison avec le trafic en transit et le trafic en échange (entrant ou sortant de la commune).



3.4 Analyse globale qualitative: découpage et nombre de zones.

Avec sa mise en œuvre, il est apparu que le découpage du nouveau plan de stationnement génèrait des problèmes de stationnement spécifiques.

Le découpage, entre les zones « 12 A et 12 B », a été prévu à la hauteur de l'ancienne voie ferrée de la Micheline, sans tenir compte des impératifs en matière de stationnement de certains résidents.

A cet égard, la situation des résidents du chemin de Grange-Falquet, de la route de Chêne au chemin du Villaret, en zone 12 B, apparaît comme particulièrement problématique: les habitants de ce tronçon avaient l'habitude, par nécessité, de se stationner au-delà de l'ancienne voie ferrée, qui comporte des propriétés individuelles avec peu de besoins, en matière de places de stationnement.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Une habitante nous a fait remarquer à ce propos, que désormais elle devrait « payer pour ne plus avoir le droit de se stationner dans la rue de son habitation, là où, au préalable », elle « bénéficiait de places gratuites ».

La police municipale et les contrôleurs de stationnement évitent néanmoins, actuellement, de sanctionner les automobilistes dont le véhicule se trouve dans une zone différente de celle prévue par leur macaron, dans l'attente que les autorités se prononcent nouvellement sur la question du nombre de zones et leur découpage.

Les rues et chemins de la zone 12 D, du chemin De-La-Montagne et du chemin du Pont-de-Ville, enregistrent un déficit de places de stationnement, par rapport aux autres zones et ce d'autant qu'une douzaine de places dans le cadre des emprises du chantier CEVA ont été supprimées, parallèlement à la mise en œuvre du système « à macarons ».

Cette situation pourrait apparaître d'autant plus paradoxale que le passage en « secteur 12 A », à la lumière de la disponibilité de places de stationnement, se fait sans transition. La zone 12 A, proche des limites de la 12 D, comporte de nombreuses places continuellement inoccupées.

La zone 12 D semble donc être la plus problématique et pourrait arriver à saturation, au regard de la prochaine suppression temporaire des places au chemin de la Bessonnette, dans le cadre d'un chantier qui générera, par ailleurs, une augmentation, quoique limitée, des ayants droit.

Concernant le nombre de secteurs, le groupe de suivi a également entendu la directrice administrative de la Fondation des parkings, comme observatrice privilégiée.

La Fondation est pour la simplification et la zone unique dans une commune de la grandeur de Chêne-Bougeries. La Ville de Genève a certes mis en place plusieurs secteurs mais ceci participe de l'objectif d'un plan de stationnement, qui consiste à réduire le nombre de pendulaires. Or Chêne-Bougeries est une commune avec une densité d'emplois et d'activités restreinte, en comparaison à la moyenne cantonale.

Il a également été relevé, dans le cadre de l'analyse du groupe de suivi, que le principe de sectorisation n'a pas comme objectif de créer des obstacles aux déplacements ayant lieu pour des motifs privés ou associatifs mais de « limiter le trafic pendulaire, dans les zones bien desservies par les transports publics, » selon le Plan directeur cantonal de stationnement.

Or, à l'exception de la Ville de Genève, toutes les communes ont soit opté pour une seule zone, soit pour deux zones¹ : les données statistiques, en matière d'entreprises et emplois sur le territoire en relation avec le nombre de places de stationnement vacantes, tendraient plutôt à suggérer de privilégier une simplification et ne peuvent objectivement expliquer le morcellement en quatre zones, retenu pour Chêne-Bougeries.

Il sied par ailleurs de relever que Chêne-Bourg, après 18 mois de mise en œuvre avec deux zones, a déposé une demande auprès des autorités cantonales pour un passage à une seule zone.

¹ Entre-temps, Thônex a mis en place un système à 4 zones; à propos duquel il n'est pas encore possible de juger de la pertinence.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Ce constat a été partagé par l'ensemble du groupe de suivi: un morcellement crée des obstacles à des déplacements privés pour l'ensemble des habitants, sans de réels impacts positifs sur la qualité de vie et la limitation du trafic pour l'ensemble des citoyens.

Le groupe de suivi, sur la base de constats de la Fondation des parkings, émis au sujet d'autres communes ayant opté pour deux zones, a également souligné le risque que l'actuel plan de stationnement puisse générer ou renforcer chez nos habitants une perception d'appartenance par zone, au détriment d'une identification citoyenne à la commune de Chêne-Bougeries dans son ensemble.

Lors de la commission Sécurité du 4 mars, il a été souligné que la crainte expliquant la dimension de la zone 12 D était liée à l'hypothèse que les habitants du centre du village, qui, pour la plupart, ne sont pas au bénéfice de places sur fonds privé, voient les places, proches de leurs habitations, occupées par des habitants d'autres secteurs, qui viendraient s'y stationner pour utiliser les transports publics.

Au niveau de l'analyse globale du groupe de suivi, se basant également sur les constats de la police municipale, il a été relevé qu'il est peu probable que les habitants des zones éloignées choisissent de venir se stationner dans une zone où ils risquent de ne pas trouver de places, alors que leurs zones sont également bien desservies en transports publics pour se rendre en Ville de Genève.

Le groupe de suivi estime également que venir, par exemple, du secteur de Conches, à la (difficile) recherche d'une place de stationnement dans le secteur « village », en zone 12 D, afin d'y prendre le tram ne traduirait pas le comportement d'un acteur rationnel. Un habitant de Conches, souhaitant se rendre en Ville de Genève en transports publics, aurait plutôt intérêt à se stationner sur la route de Florissant ou à proximité de la route de Malagnou afin d'y prendre le bus.

La même réflexion peut être étendue à la zone 12 A, où les habitants auraient plutôt intérêt à opter pour le bus, qui passe par le chemin De-La-Montagne et la route Jean-Jacques Rigaud, qu'à tenter de se stationner, avec des probabilités de succès très aléatoires en zone 12 D, pour prendre le tram.

Le risque de pénaliser les habitants de la zone 12 D, par une zone unique ou un regroupement de zones, apparaît donc comme faible au niveau de l'analyse du groupe de suivi.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

3.5 Analyse des données quantitatives.

En vue de l'analyse du groupe de suivi, le service Prévention et sécurité a mis en place, dès le début des contrôles, un système de comptage des voitures stationnées dans une zone différente, de celle autorisée par leurs macarons.

L'orientation choisie consistant à ne pas verbaliser des infractions, qui pourraient être « légalisées » par des décisions des autorités, suite à l'analyse en cours.

La Police municipale et les contrôleurs ne verbalisent ainsi pas les automobilistes stationnés sur les futures zones quatre heures, les détenteurs d'un macaron stationnés sur la zone limitée à une « demi-heure », ainsi que les voitures stationnées sur une zone différente que celle prévue par leur macaron.

D'autres données ont été analysées de manière croisée: le nombre de macarons vendus par zone, chiffres transmis mensuellement par la Fondation des parkings, en relation avec l'estimation des places de stationnement, réalisée à partir du guichet cartographique.

Le nombre d'amendes d'ordre émises, avant et après l'entrée en vigueur du nouveau de plan de stationnement, représente également un indicateur du respect de ces nouvelles mesures par les voitures dites « ventouses » (ou pendulaires se rendant sur un lieu de travail hors Chêne-Bougeries).

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

3.6 Estimations du taux d'occupation des places par secteur.

Les constats de la police municipale et des contrôleurs de stationnement permettent d'estimer le taux d'occupation des places de stationnement, suite à l'entrée en vigueur de l'arrêté du 7 mai 2013, comme suit:

Zone 12 A: En secteur nord « macarons 12 A », l'utilisation des places de stationnement n'est pas uniforme; si les places, sur le chemin De-La-Montagne, qui se situent à partir de la hauteur de l'avenue Léonard-Sismondi, sont régulièrement occupées quasiment dans leur totalité, il n'en va pas de même des places situées à proximité de la zone 12 D sur le chemin des Flombards, sous-occupées, tout comme celles sur la route Jean-Jacques Rigaud, l'avenue Marc-Doret et l'avenue Léonard-Sismondi.

Les places aux chemins Saladin et des Buclines présentent un taux d'occupation réellement très bas, justifiant par ailleurs d'avoir octroyé la possibilité à des habitants de Vandoeuvres et de Coligny de se stationner sur ce dernier chemin.

Les constats réalisés à partir du contrôle du stationnement, l'analyse des habitudes des utilisateurs, ainsi que du type d'habitats à proximité des places, nous permettent d'estimer à **40-50% le taux d'occupation globale maximale des places de stationnement en zone 12 A**, en tenant compte d'une occupation élevée sur le chemin De-La-Montagne, également due, par ailleurs, aux futures places « 4 heures ».

12 A: La problématique du chemin du Pré-du-Couvent représente un « cas à part »: ce chemin a été inclus en zone « macarons 12 A » par nouvel arrêté, tout en maintenant quatre places, limitées à quatre heures devant la résidence, en raison de la présence de l'EMS Eynard Fatio et de celle de l'EMS Le Prieuré.

L'introduction du nouveau plan de stationnement a rendu très difficile la possibilité de se stationner pour les collaborateurs des EMS, les places pour visiteurs et habitantes et habitants étant déjà insuffisantes. Les directions de ces établissements évoquent les horaires de leur personnel, pour conclure qu'il n'est pas possible pour chaque collaborateur et collaboratrice d'emprunter les transports publics mais les conditions restrictives, en matière de délivrance de macarons, rendent, pour l'heure, toute éventualité de solution très difficile.

Des places ont, par ailleurs, été supprimées sur ce chemin dans le cadre du chantier CEVA.

L'occupation des places de stationnement disponibles peut donc être estimée à 100% pour le chemin du Pré-du-Couvent.

Cette situation a probablement **contribué à un certain report de stationnement sur les chemins privés de la Gradelle, constaté dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau plan de stationnement.**

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Zone 12 B: Dans le secteur « centre - macarons 12 B », sans surprise, le chemin de la Chevillarde et le chemin de Grange-Canal présentent un taux d'occupation très important des places en zone bleue, les places sur le chemin Jules-Cougnard sont également régulièrement occupées à l'exception d'une ou deux places; cette situation, sur le chemin Jules-Cougnard, étant principalement due d'une part à la présence des futures zones « quatre heures », ainsi qu'à celle d'un petit immeuble au chemin des Sureaux, dont les habitants ne bénéficient pas tous de places sur terrain privé.

Pour le reste, les places à l'avenue Jacques-Martin, l'avenue de l'Ermitage, le chemin de la Garance, l'avenue Pierre Odier et l'avenue Gide sont généralement très peu occupées (sauf en cas de contrôles accrus au chemin Jules-Cougnard favorisant un report de stationnement périodique à l'avenue Gide).

La route de Chêne est occupée par quelques détenteurs de macarons et pour l'essentiel fait encore l'objet de tentatives de la part des automobilistes, sans macarons, mais se stationnant pour se rendre en Ville de Genève (voiture « ventouses »).

Les constats réalisés, en tenant compte de la répartition des places de stationnement, nous permettent d'estimer le taux d'occupation **de la zone 12 B à 50 % des places environ.**

Zone 12 C: Seuls 20 à 30 % des places sur la voie publique sont occupées, générant un problème de sécurité dans la poche de Conches; particulièrement au chemin de la Colombe où les places étaient encore marquées, sans être précédées d'obstacles. Seules les places, prévues en zones « quatre heures », sont occupées par des utilisateurs et employés des activités se déployant dans la poche de Conches.

Zone 12 D: Au vu du nombre de macarons vendus en relation au nombre de places de stationnement existantes (cf. infra), selon les constats sur le terrain et les données concernant les AO; l'occupation de la zone 12 D **peut être estimée dans sa globalité à 90-95%.**

Les places sur la rue de Chêne-Bougeries et le chemin de la Bessonnette, ainsi que la quasi-totalité des places en zone « 30 minutes » sont occupées par des détenteurs de macarons. Environ 50% des places sur la route du Vallon reste encore inoccupées.

Cette situation nécessite un contrôle accru du stationnement avec le risque de pénaliser la clientèle des commerces et services. Cette problématique devrait être néanmoins améliorée, par la création de cinq places en zone dite « horodateur », souhaitée par ailleurs par les commerçants, prévue par le nouvel arrêté.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

3.7 Contrôle du stationnement: nombre d'AO.

Le paramètre du contrôle est bien évidemment déterminant pour l'efficacité de la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation locale du stationnement dans une commune.

Le nombre d'amendes d'ordre émis mensuellement depuis l'introduction du nouveau plan de stationnement n'a augmenté que très légèrement, eu égard notamment à l'augmentation du nombre de places de durée illimitée à durée limitée.

Nombre d'amendes d'ordre émises du 01.11.2013 au 31.03.2014

ZONES MOIS	A	B	C	D	A ou B	A ou D	Total AO/mois
NOVEMBRE 2013	153	77	58	267	63	58	676
DECEMBRE 2013	49	75	38	131	32	36	361
JANVIER 2014	114	117	120	227	35	79	692
FEVRIER 2014	46	69	27	166	7	40	355
MARS 2014	125	131	62	120	18	40	496
Total AO/zones	487	469	305	911	155	253	2580

De janvier à juin 2013, la moyenne mensuelle d'AO émise était de 435; le nombre d'infractions relevées, en moyenne mensuelle, s'est élevée à 516 de novembre à mars 2014.

Une augmentation, plus soutenue, ces prochains mois, du nombre d'AO est néanmoins à prévoir; dès lors, que les tâches des « contrôleurs du stationnement-assistants de sécurité » ont été redirigées presque exclusivement, au détriment d'autres prestations, sur cette fonction depuis le mois d'avril de cette année, en raison de l'ampleur des zones à contrôler et de la nécessité d'éviter que les places vides, en très grand nombre, soient nouvellement occupées par des pendulaires.

L'évolution peu soutenue du nombre d'amendes et le constat d'une commune qui s'est vidée, presque d'un jour à l'autre des voitures dites « ventouses », tendent à souligner l'importance de nos actions d'information, à vaste échelle et répétées souvent, dans les semaines précédant le début des contrôles.

Le contrôle du stationnement a été renforcé dans la zone 12 D, au vu de la crainte d'un déficit possible de places pour les habitants, à raison de 4 à 5 fois par semaine, dans un premier temps.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Cette situation n'est néanmoins pas optimale pour les commerçants, qui voient parfois leurs clients sanctionnés. Les contrôles dans cette zone, depuis mars de cette année, ont été limités à trois fois par semaine, tout en restant continuellement attentifs à l'évolution de la situation, sur le terrain.

L'objectif consiste globalement à contrôler chaque rue au moins hebdomadairement, dans un souci de cohérence vis-à-vis des habitants qui ont acquis un macaron.

Il y a lieu de relever néanmoins qu'il n'est pas facile pour nos agents de police et nos contrôleurs de sanctionner une ou deux voitures en infraction, au milieu de dizaines de places vides; dès lors que les amendes d'ordre ont avant tout comme objectif de garantir une utilisation partagée de l'espace public, par un taux de rotation optimal.

Devoir verbaliser une ou deux voitures au milieu de plusieurs dizaines de places laissées vacantes, accentue de surcroît le problème de sécurité en « zone 30 », où les contrôleurs de stationnement et, sur plainte, les agents de police municipale, se voient contraints de sanctionner... « nos derniers ralentisseurs ».

Au niveau des chiffres, de manière tout sauf inattendue, la zone 12 D est celle qui comptabilise le plus d'amendes d'ordre émises par la police municipale, sauf pour le mois de mars où les zones « 12 A et 12 B » remportent « la palme » du nombre d'AO.

Si l'augmentation du nombre de contrôles dans une zone génère automatiquement plus d'amendes, ce biais doit être relativisé à la lumière de la variable engendrant plus de contrôles.

En effet, les ressources en matière de contrôle du stationnement sont limitées: au vu de l'étendue de la commune et du nombre de places, un 1,2 EPT ne saurait suffire pour contrôler plus de mille places, quotidiennement. Cette situation, de ressources limitées, a contribué à faire du « contrôle du stationnement » l'affaire de tous, au sein du service Prévention et sécurité, particulièrement depuis l'entrée en vigueur du nouveau plan de stationnement et l'extension des places à contrôler.

La police municipale est ainsi en soutien constant, sur le terrain, du travail des contrôleurs de stationnement et verbalise fréquemment également à son niveau. De par les constats émis par les contrôleurs et les agents, les contrôles réguliers sont redirigés vers d'autres zones ou chemins; ainsi l'augmentation des AO en zones « 12 A et 12 B », enregistrée durant le mois de mars, est certes due à une augmentation des contrôles dans ces secteurs mais cette même augmentation a été planifiée en raison de la tendance à la réoccupation de zones bleues par des voitures « ventouses ».

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Le contrôle du stationnement, par l'analyse du nombre d'AO émises et des constats de la police municipale, tend à renforcer l'hypothèse d'une zone, la 12 D, sous-dimensionnée par rapport aux autres zones et nécessitant un contrôle soutenu au détriment des autres secteurs.

Ce contrôle soutenu se déployant inévitablement au détriment de contrôles plus fréquents dans d'autres secteurs, on ne peut éviter le risque d'un retour des voitures dites « ventouses » sur les nombreuses places laissées vacantes, une amende hebdomadaire pouvant représenter un coût supportable pour un pendulaire, à défaut d'une place louée.

Il y aura donc lieu de se pencher sur la possibilité de supprimer des places de stationnement en excès, afin de développer des aménagements favorisant l'utilisation de l'espace public par les piétons et vélos.

3.8 Relevé des voitures stationnées dans un secteur différent.

Dans le cadre de l'analyse du groupe de suivi et dans l'attente des conclusions des autorités communales à cet égard, les voitures stationnées dans une zone différente de celle prévue par leur macaron d'attribution n'ont pas été verbalisées.

Les habitantes et habitants n'ont été informés de cette tolérance initiale, qu'en cas de questionnements relatifs à des problématiques de stationnement. Par ailleurs, les habitants du village, en raison de la dimension restreinte de leur zone, ont été informés de manière quasi systématique, quoique informelle, de la possibilité de se stationner sur les zones 30 minutes, à condition de posséder un macaron 12.

Zones Mois	Macaron D dans la zone ½ heure	Macaron B dans la zone A	Macaron D dans la zone A	Macaron C dans la zone A	Macaron A dans la zone D
NOVEMBRE	17	8	2	0	0
DECEMBRE	11	1	3	0	2
JANVIER	37	9	3	1	10
FEVRIER	58	2	0	0	13
MARS	44	1	0	0	8
TOTAL	167	21	8	1	33

Le tableau ci-dessus doit être considéré comme un indicateur, les chiffres y relatifs pouvant être légèrement sous-estimés: les relevés, s'agissant des AO émises par la police municipale et non dans le cadre de contrôles planifiés, n'ayant pas toujours pu être systématiques, au début des contrôles.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Son analyse permet néanmoins de confirmer les constats émis dans le cadre d'une analyse qualitative de l'impact du nouveau plan de stationnement.

La zone « une demi-heure » est effectivement utilisée par les habitants de la zone 12 D et en ce sens, l'option retenue par le nouvel arrêté, d'intégrer ces places dans ce secteur, apparaît judicieuse.

Les « macarons B dans la zone A » seraient principalement dus à la situation du découpage de la zone 12 A, au chemin de Grange-Falquet.

Une première analyse de ces données pourrait par ailleurs nous amener à considérer réel le risque que des habitantes et habitants au bénéfice de macarons de la zone 12 A s'approprient de places de stationnement dans la zone 12 D, contrairement à nos attentes.

Or, c'est là le biais introduit par ce type de relevés, cette situation serait due, selon analyse de la police municipale, au stationnement d'un seul habitant de la zone 12 A, ayant une petite entreprise en zone 12 D.

Le fait qu'aucun relevé de ce type n'ait été constaté en novembre et début décembre, alors que l'entrepreneur-habitant en question ne possédait pas encore de macaron corroborerait cette hypothèse.

Par ailleurs, l'intensité des contrôles, en 12 D, près de quinze fois par mois, permet de déduire **qu'un seul habitant peut bien être à l'origine de cette « invasion de la 12 D par la 12 A ».**

Confirmant l'analyse qualitative du groupe de suivi, ces données tendent à démontrer qu'il n'y a pas d'utilisation de la 12 D par la zone de Conches (12 C).

L'utilisation de la 12 D par la 12 A est le fait, à notre sens, d'un seul utilisateur, entrepreneur dans notre commune, et ne prétérite pas réellement la zone 12 D.

L'utilisation de la 12 A par la 12 B est le fait, quasi exclusif du découpage du chemin de Grange-Falquet et pourrait être résolu soit par un découpage plus pertinent des zones, soit par la réalisation d'une zone unique.

Par ailleurs, une des hypothèses de départ du groupe de suivi, que le découpage de la zone 12 D ne tenait pas nécessairement compte des habitudes de ses habitants, qui se stationnaient également au chemin des Flombards, ne semble que partiellement se confirmer à la lecture de ce tableau; l'utilisation de la zone 12 A par des macarons 12 D apparaît restreinte et tend à disparaître.

→ Quoique la plus tendue, en matière de disponibilités de places de stationnement, des quatre zones, la « 12 D » est à l'heure actuelle encore suffisante pour couvrir les besoins des détenteurs de macarons, à condition de procéder à des contrôles du stationnement très soutenus.

3.9 Nombre de macarons vendus par secteur.

État au 30.03.2014 source: Fondation des Parkings

Nb macarons vendus / Zones	A 400 places*	B 229 places*	C 286 places*	D 138 places*	TOTAL
Macaron « Habitants »	176	50	77	107	410
Macaron « Entreprises »	4	5	0	15	24
Total par zone	180	55	77	122	434

* chiffres approximatifs

Total de macarons vendus: 434 / Total des places estimées: 1053

- **410 « Habitants »**
- **24 « Entreprises »**

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

4. Observations des usagères et usagers des macarons.

Le nombre de macarons vendus, en relation avec le nombre de places de stationnement sur domaine public, illustre bien le peu de marge d'évolution de la zone 12 D, ceci pourrait apparaître contradictoire dans une commune où déduction faite des macarons vendus, on trouve encore environ 60%, globalement, des places sur domaine public disponibles.

Le bas taux de macarons vendus par entreprise - on rappellera à cet égard que les conditions fixées par règlement du Conseil d'Etat concernant la délivrance de macarons pour motifs professionnels sont restrictives - reflète, comme prévu, la typologie de notre commune plus résidentielle que « commune d'emplois ».

Les chiffres, dont ci-dessus, ont été rediscutés à l'interne du groupe de suivi, en les confrontant à la connaissance de la Police municipale et de la Fondation des parkings, des habitudes des usagers, en matière de stationnement, ainsi qu'en les mettant en relation avec les observations des habitantes et habitants, recueillies par courriel, sur le terrain et par téléphone, par le service Prévention et sécurité, de septembre 2013 à mars 2014.

Il y a lieu de souligner, d'emblée, que plus de témoignages et doléances ont été enregistrés, dans le cadre de la mise en œuvre du premier arrêté que, suite au tout-ménage du 20 janvier 2014, annonçant le nouvel arrêté du 7 janvier 2014, par lequel le Maire de Chêne-Bougeries invitait les habitantes et habitants à formuler leurs observations et propositions (rappel annexe 7) concernant la pertinence du nombre de zones et de leur découpage.

A cet égard, seules vingt observations ont été formulées, alors qu'on dénombrait plus de soixante appels et témoignages spontanés, recensés dans le cadre du tout-ménage relatif au 1^{er} arrêté.

De ces vingt observations, seules deux sont relatives à la question des zones et de leur découpage, les jugeant « absurdes et à revoir »; quelques communiers réclament plus de zones « quatre heures ». La moitié de ces observations est relative à la question des « zones vides » et à l'utilisation d'une zone macarons, en relation avec les problèmes de sécurité dans les « zones 30 ».

Un habitant s'étant déclaré opposé au nouvel arrêté, en raison des zones quatre heures, il a été reçu; c'est à partir de cette rencontre, par ailleurs, que nous formulons une proposition de démarche participative avec les habitants de Conches en conclusion de ce rapport.

Trois interpellations proviennent par ailleurs d'habitantes et habitants de la Gradelle, craignant qu'un « report de voitures ventouses » ait eu lieu dans leur quartier.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

4.1 Analyse.

L'absence de réelles revendications de la part d'habitantes et habitants, concernant le nombre de zones et leur découpage, tend à indiquer que la situation actuelle ne créerait pas d'obstacles majeurs, en termes de mobilité, aux habitantes et habitants de Chêne-Bougeries, ainsi que dans leur conciliation entre vie professionnelle et vie privée, du moins tant que les zones ne sont pas différenciées dans le cadre du contrôle du stationnement.

Le nombre de témoignages limité pourrait par ailleurs indiquer une certaine satisfaction globale des communiens, quant à une qualité de vie retrouvée par la diminution de voitures à la recherche de places de stationnement, dans des chemins qui ne s'y prêtaient pas.

Lorsque des dispositions du premier plan de stationnement généraient, pour des habitantes et habitants ou des partenaires, ainsi que pour des résidents de communes voisines, de réels problèmes, le service Prévention et sécurité a subi une pression très importante, de la part de nombreux intervenants, par téléphone, par courriels et directement, sur le terrain, auprès des agents de police municipale, nécessitant une réaction rapide et un dialogue constant avec les personnes concernées par ces difficultés objectives.

Ce constat de satisfaction doit être relativisé par le fait que la police municipale ne verbalise actuellement pas les détenteurs d'un macaron, utilisant une zone différente de celle qui leur est attribuée par l'actuel arrêté. Néanmoins, le relevé des voitures "mal stationnées" est en cohérence avec le peu de doléances, parvenues au service Prévention et sécurité, dans le cadre de l'annonce de la publication du deuxième arrêté.

Ce constat, « **peu de problèmes, peu de plaintes** » peut néanmoins amener à deux types de recommandations fort différentes, suivant la lecture, qui est faite, des objectifs sous-tendant à un plan macaron:

1. Le peu de plaintes suggère **une recommandation sous la forme de « statu quo »**, avec une amélioration du découpage tenant compte des situations les plus incohérentes: **l'accent est ici placé sur la notion de communier-client.**
2. La quasi absence de plaintes indique bien que procéder à un morcellement du territoire communal, avec le risque de générer des clivages et de créer des obstacles à peu de déplacements de type privé, ne se justifiait pas; précisément en raison du fait que les habitantes et habitants des actuels secteurs n'expriment pas le besoin d'en utiliser d'autres, ceci implique que moins de secteurs, voire un seul secteur, ne générerait pas de déplacements motorisés d'ampleur, voire l'occupation d'un quartier par les habitants d'autres secteurs: **l'accent est ici placé sur la notion de communier-citoyen.**

La question d'une forme d'appropriation du domaine public par les habitantes et habitants des routes et chemin communaux, avec la mise en place d'un plan de stationnement interprété comme une forme de « location à l'année du domaine public » (le macaron) a également été

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

soulignée dans le cadre du groupe de suivi, avec le risque qui en découle d'une forme d'identification par secteur des habitants de Chêne-Bougeries, au détriment d'une identification à la commune dans son ensemble.

5. Conclusions et recommandations.

L'analyse des données quantitatives à notre disposition ne permet pas de certitudes absolues par rapport aux questionnements initiaux du groupe de suivi: la situation actuelle est-elle optimale, à revoir sous l'angle du découpage uniquement, les zones doivent rester au nombre de plusieurs mais être diminuées, la zone unique représente une solution conforme aux besoins de la commune ?

La logique, d'un point de vue méthodologique, aurait probablement voulu que l'on initie par une zone unique pour la complexifier et la diviser en cas de problèmes concrets, émergeant en raison de comportements non-prévus de la part des utilisateurs de la zone macarons.

Ceci n'ayant pas été l'option retenue, le groupe de suivi n'a pu que procéder par hypothèses et formuler des conclusions qui ne peuvent qu'affiner, voire renforcer, ces mêmes hypothèses, sans pouvoir les démontrer, sous l'angle quantitatif.

La situation actuelle génère peu de plaintes, probablement en raison du fait qu'il n'y a pas de différenciation de zone dans le contrôle du stationnement et, en ce sens, il pourrait ne pas y avoir d'urgence à procéder à des modifications, de fond, en matière de nombre de zones.

Néanmoins, ce nombre restreint de plaintes permet également de conclure que moins de zones, voire une zone unique, ne générerait pas de problèmes majeurs mais faciliterait les déplacements privés de partie des aînés, ceux pour qui la voiture représente un moyen de maintien de l'autonomie, simplifierait le contrôle du stationnement et favoriserait l'identification des résidents à une seule et même commune.

Si la situation actuelle devait être maintenue en l'état, les détenteurs de macarons, stationnés dans une zone différente de celle de leur secteur d'attribution, devraient tôt ou tard être verbalisés: les plaintes auprès de la police municipale resteraient probablement limitées, sous l'angle quantitatif mais elles pourraient devenir difficiles à traiter, provenant d'habitants, ayant fait l'acquisition d'un macaron et s'estimant injustement sanctionnés sur un territoire communal qui comptabilise autant de places presque constamment vides.

La police municipale ferait alors les frais, sous forme d'une péjoration des rapports de confiance avec une partie de la population dont elle est censée être proche, du choix de la complexification des zones, sans pouvoir réellement l'expliquer, en matière d'intérêt public.

L'alternative risquerait de consister en de pseudo-solutions sous forme de « bricolages », présentant un problème de cohérence, d'égalité de traitement et de respect des bases légales, avec le risque d'atteindre, non plus aux rapports de confiance mais à la crédibilité globale des agents de police municipale et des contrôleurs de stationnement.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Lorsqu'une zone comporte trop peu de places de stationnement en comparaison des autres, la logique voudrait que cette zone soit élargie et non restreinte.

Or si la zone 12 D est intégrée dans celle 12 A, afin d'apporter quelques solutions de repli à ces habitants, dans le cadre de prévisions futures, le maintien d'autres zones, au vu du nombre de places en excès dans chaque secteur, ne semblerait plus pouvoir se justifier.

Créer des sectorisations génère des obstacles à des déplacements de type privé et, en ce sens, porte atteinte au libre choix du moyen de transport par les particuliers. Ce type de limitation peut se justifier par des intérêts publics prépondérants, comme celui de limiter le trafic pendulaire ou de privilégier le stationnement des résidents des habitations proches desdites places.

Les données à notre disposition tendent néanmoins à illustrer et démontrer qu'une seule zone est envisageable à Chêne-Bougeries, sans générer de flux de trafic interne, sinon en quantité négligeable par rapport au trafic de transit et au trafic d'échange.

Recommandation conclusive:

Sur la base de ses constats et réflexions et d'une analyse des données à sa disposition, le groupe de suivi émet la conclusion suivante:

Au vu du nombre de places de stationnement disponibles sur le territoire, du nombre limité de déplacements internes à la commune, le groupe de suivi recommande d'opter pour une seule zone, ayant le mérite d'offrir une meilleure flexibilité aux résidents de la zone 12 D, de ne pas présenter de problèmes de découpages et de valoriser l'appartenance des habitantes et habitants à une seule et même réalité communale.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

5.1 Infra§ Proposition d'une démarche participative à Conches.

Les places de stationnement vides, en surnombre, génèrent des problèmes de sécurité routière dans les zones 30. Or un plan de stationnement participe également d'un objectif de « restitution d'espace public en faveur des habitantes et habitants et au détriment des voitures ».

Actuellement, Chêne-Bougéries serait une des rares communes à pouvoir se permettre de supprimer des places pour les restituer à l'espace public.

On peut également craindre qu'une constante vigilance en matière de contrôles de places de stationnement vides, afin d'éviter le retour de voitures ventouses, mobilise trop de ressources à l'interne du service Prévention et sécurité, qui ne pourraient ainsi être utilisées à d'autres fins.

Parallèlement, un projet-pilote est déjà mené à Conches, en coordination avec la DGT, dans le cadre de la mise en place et mise en œuvre des mesures dites « anti-transit »; des séances ont eu lieu avec les habitantes et habitants, dont certains nous ont déjà fait part de leur disponibilité quant à la possibilité d'initier une démarche participative.

On constate, depuis la mise en œuvre de ces mesures, un développement de la mobilité douce également en semaine; par ailleurs, Conches représente un « poumon vert en milieu urbain » où la possibilité de supprimer des places de stationnement mériterait une réflexion plus approfondie, que celle débouchant uniquement sur des solutions, ne favorisant ni la réappropriation de l'espace public de la part des habitantes et habitants, promeneurs et cyclistes, ni la valorisation esthétique du lieu.

En conclusion, il est proposé de constituer un groupe de projet « **Conches: valorisation et sécurisation du réseau de quartier** », composé de la DGT, de Prévention et sécurité, de la Mobilité et de quelques habitantes et habitants prêts à s'investir et considérés « observateurs privilégiés ».

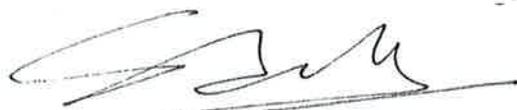
Les commissions Mobilités-Nature et Sécurité pourraient conjointement être associées à cette démarche par le Conseil administratif.

Aucun recours à un mandataire ne serait, par ailleurs, prévu tant que l'administration cantonale, les services communaux et les habitantes et habitants n'auraient formulé leurs recommandations et propositions, soumises au CA et successivement, cas échéant, aux commissions y relatives.

Rapport du groupe de suivi – impact du nouveau plan de stationnement

Au nom du groupe de suivi :

Direction générale des transports



Santiago Achi
Responsable technique Arve-Lac



Raphaël Santoux
Technicien enquêteur Arve-lac

Mairie de Chêne-Bougeries



Viviane Musumeci
Cheffe du service Prévention et sécurité



Sergent Stéphane Vullioud
Remplaçant chef de poste

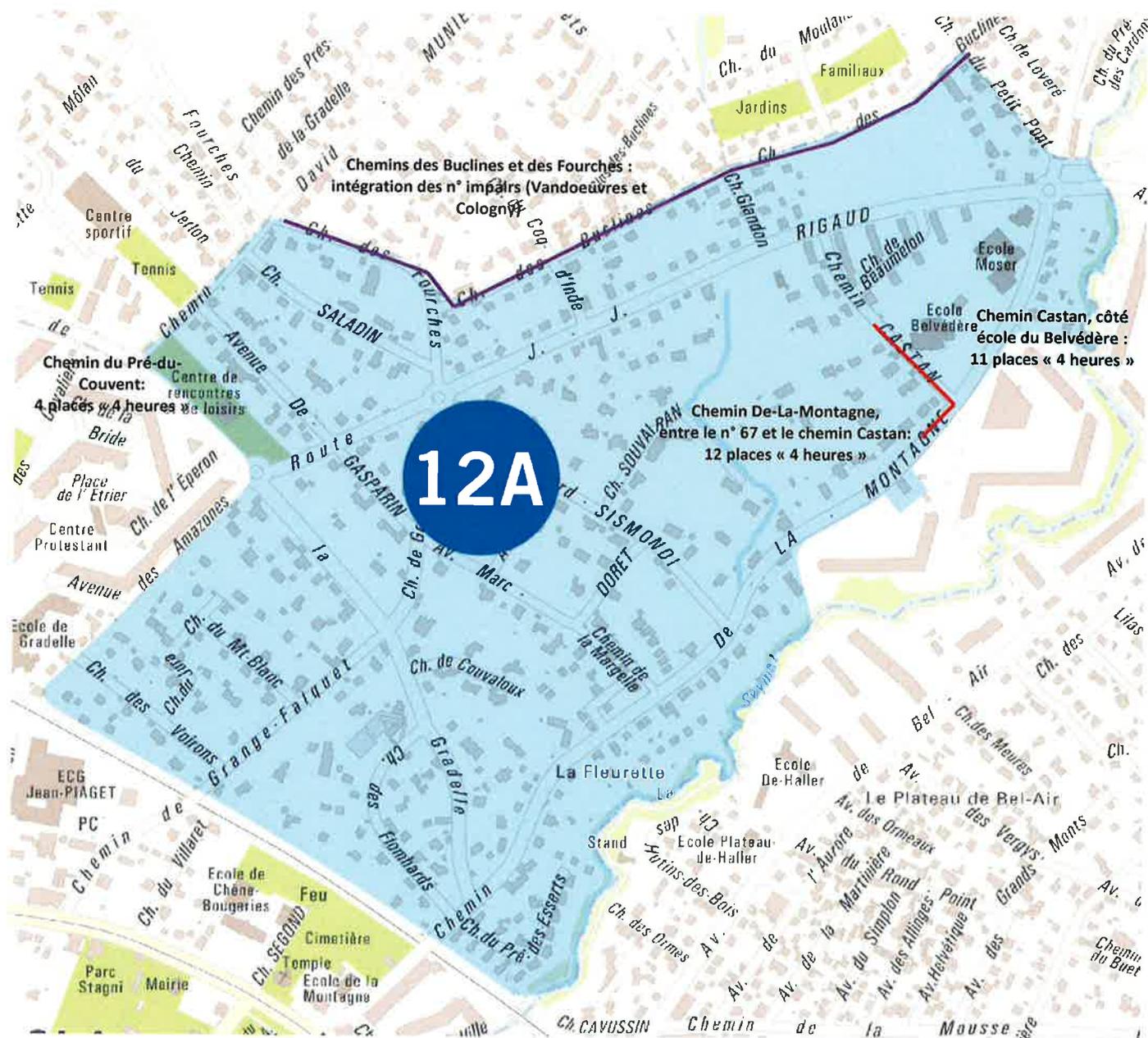
Fondation des parkings



Hanane Arnaud
Directrice administrative et financière

Modifications prévues par arrêté du 07.01.2014

Secteur nord



Nombre de places bleues: 400 places environ

Nombre de macarons vendus: 172 macarons

- 168 macarons habitants
- 4 macarons entreprises

Places limitées à 4 heures: 27 cases

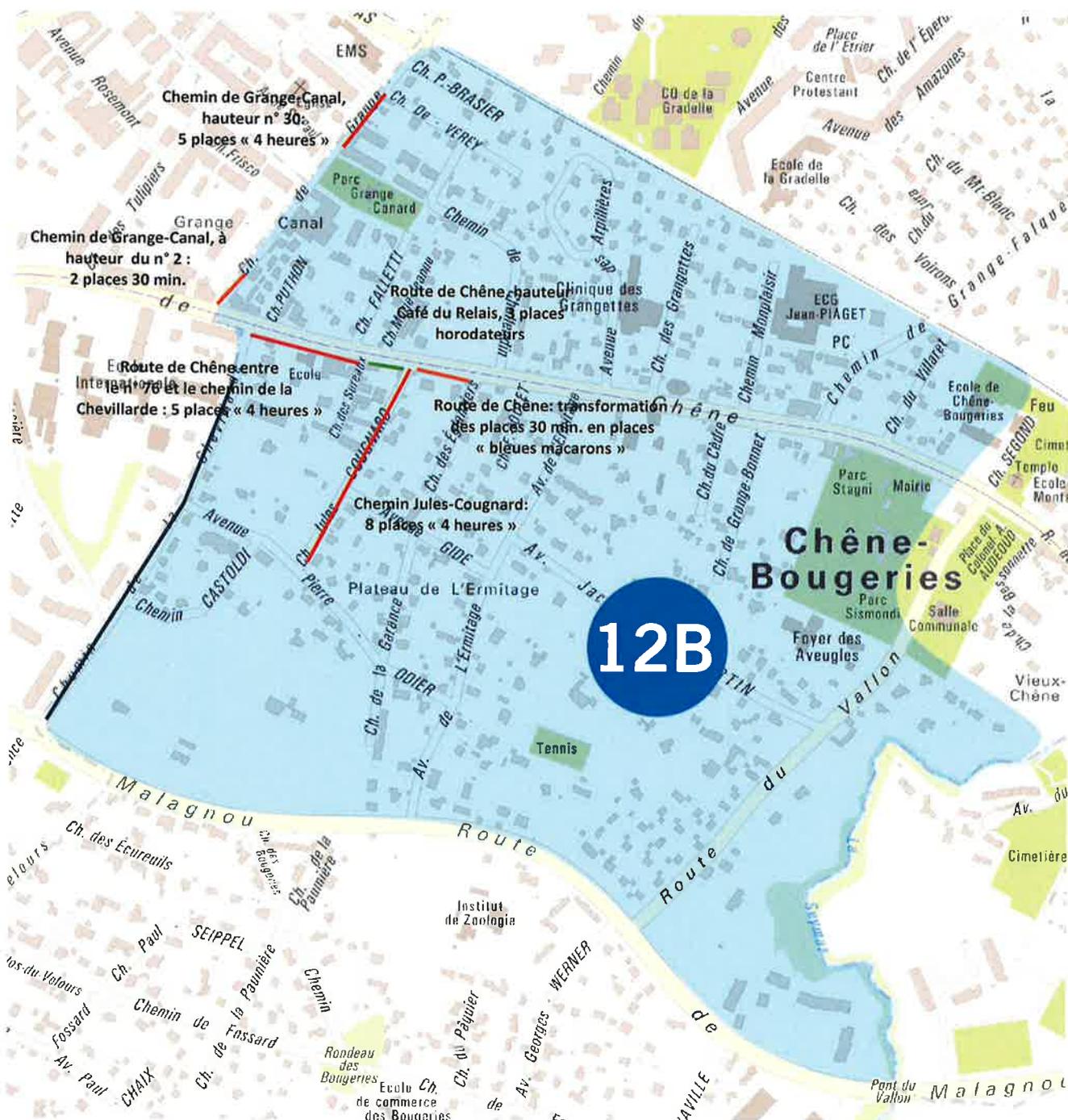
- Chemin du Pré-du-Couvent -> 4 cases à la hauteur du n° 1
- Chemin Castan -> face au N° 5 = 11 cases
- Chemin De-La-Montagne -> tronçon compris entre le N° 65 et le chemin Castan = 12 cases

Fin des exclusions de zones - introduction des chemins suivants:

- chemin De-La-Montagne: N° 70 à 82 et 96 à 136
- chemin de Grange-Canal (N° pairs): N° 38 à 52
- Résidence de la Gradelle (av. des Cavaliers, av. des Amazones, ch. de la Briche, ch. de l'Eperon, Place de l'Etrier)
- Chemin de la Gradelle : N° 2 à 50
- Chemin du Pré-du-Couvent

Modifications prévues par arrêté du 07.01.2014

Secteur centre



Nombre de places bleues: 229 places environ

Nombre de macarons vendus: 53 macarons

- 48 macarons habitants
- 5 macarons entreprises

Places limitées à 4 heures: 18 cases

- Route de Chêne -> tronçon compris entre le N° 76 et le ch. de la Chevillarde = 5 cases
- Chemin Jules-Cougnard -> tronçon compris entre l'av. Gide et l'av. Pierre-Odier = 8 cases
- Chemin de Grange-Canal -> hauteur du N° 30 = 5 cases

Places 30 minutes maximum: 2 cases

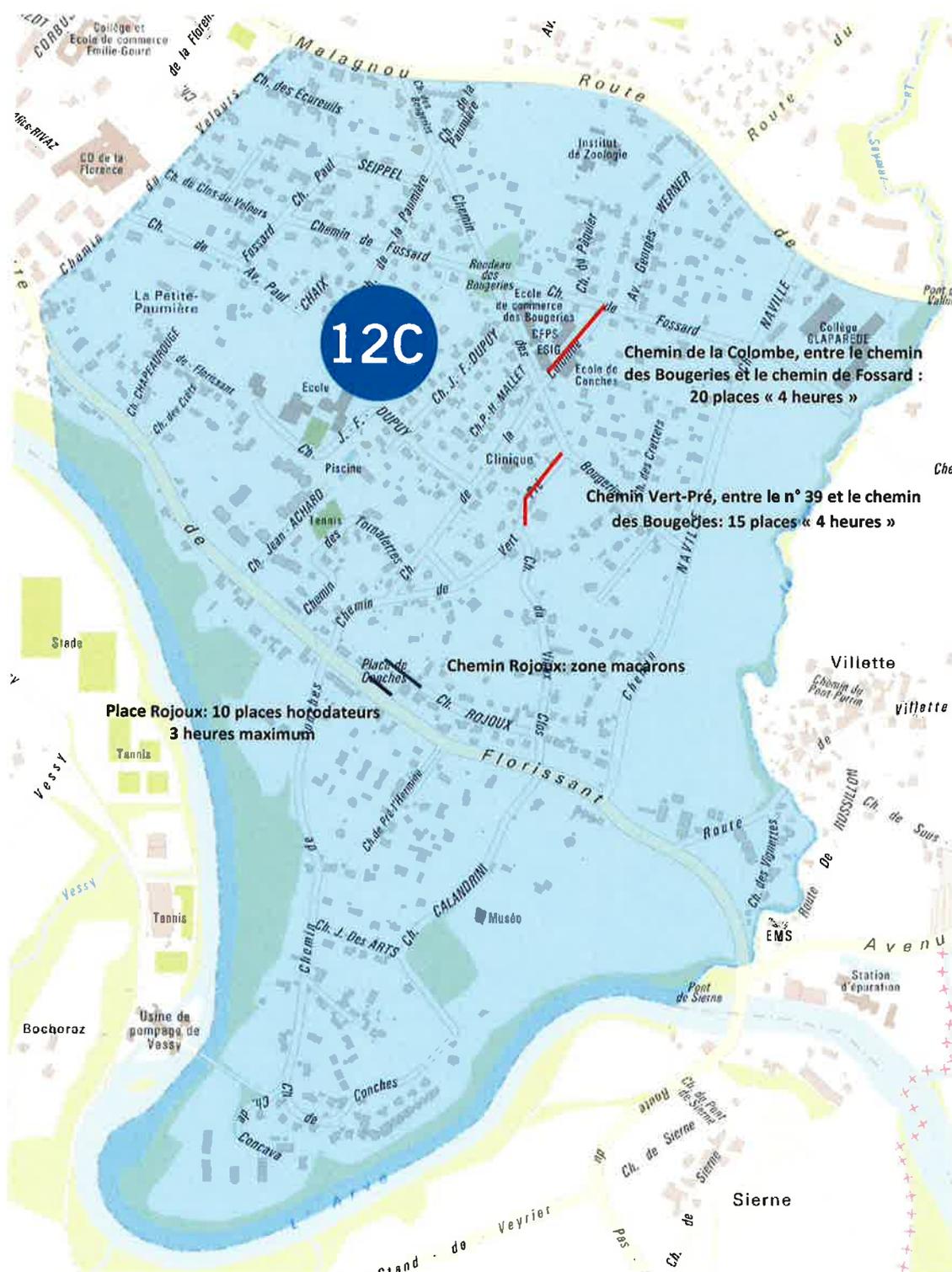
- Chemin de Grange-Canal -> hauteur du N° 2 = 2 cases

Places horodateurs 90 minutes maximum: 3 cases

- Route de Chêne, hauteur ch. des Sureaux = 3 cases

Modifications prévues par arrêté du 07.01.2014

Secteur sud



Nombre de places bleues : 286 places environ

Nombre de macarons vendus : 74 macarons

- 74 macarons habitants

Places limitées à 4 heures : 35 cases

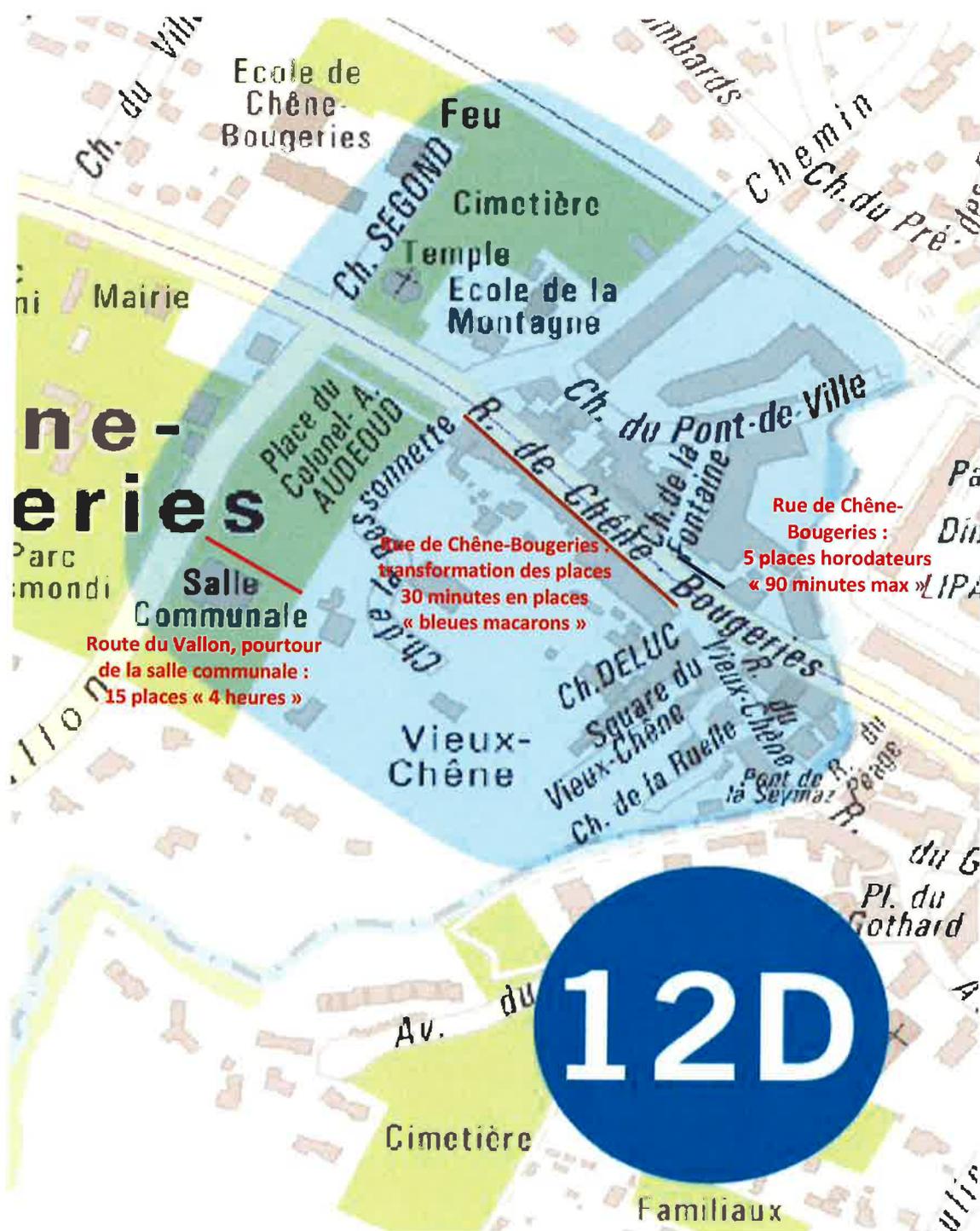
- Chemin de la Colombe -> tronçon compris entre le ch. des Bougeries et le ch. de Fossard = 20 places
- Chemin de Vert-Pré -> tronçon compris entre le N° 39 et le ch. des Bougeries = 15 places

Places horodateurs 3 heures maximum: 10 cases

- Place de Conches -> côté route de Florissant = 10 places

Modifications prévues par arrêté du 07.01.2014

Secteur village



Nombre de places bleues: 138 places environ

Nombre de macarons vendus: 119 macarons

- 104 macarons habitants
- 15 macarons entreprises

Places limitées à 4 heures: 15 cases

- Route du Vallon -> sur le pourtour de la salle communale

Places horodateurs 90 minutes maximum: 5 cases

- Rue de Chêne-Bougeries -> hauteur du N° 31

Analyse GS – impact du nouveau plan de stationnement

Données quantitatives

Nombre d'amendes d'ordre émises du 01.11.2013 au 31.03.2014

MOIS	ZONES						
	A	B	C	D	A ou B	A ou D	TOTAL
NOVEMBRE 2013	153	77	58	267	63	58	676
DECEMBRE 2013	49	75	38	131	32	36	361
JANVIER 2014	114	117	120	227	35	79	692
FEVRIER 2014	46	69	27	166	7	40	355
MARS 2014	125	131	62	120	18	40	496
Total amendes d'ordre	487	469	305	911	155	253	2580

2580 AO pour 5 mois, soit une moyenne de 516 AO par mois.

Nombre d'amendes d'ordre émises du 01.01.2013 au 30.06.2013

Nombre	ZONES						
	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	TOTAL
Amendes d'ordre	191	541	571	356	555	400	2614

2614 AO pour 6 mois, soit une moyenne de 435 AO par mois.

Nombre de places bleues et macarons vendus

(État au 30.03.2014 source: Fondation des Parkings)

Zones Nb macarons vendus	A 400 places*	B 229 places*	C 286 places*	D 138 places*	TOTAL
Macaron « Habitants »	176	50	77	107	410
Macaron « Entreprises »	4	5	0	15	24
Total par zone	180	55	77	122	434

* chiffres approximatifs

Voitures stationnées dans une «mauvaise zone» du 01.11.2013 au 31.03.2014

Zones Mois	Macaron D dans la zone ½ heure	Macaron B dans la zone A	Macaron D dans la zone A	Macaron C dans la zone A	Macaron A dans la zone D
NOVEMBRE	17	8	2	0	0
DECEMBRE	11	1	3	0	2
JANVIER	37	9	3	1	10
FEVRIER	58	2	0	0	13
MARS	44	1	0	0	8
TOTAL	167	21	8	1	33

Contrôles de circulation Gradelle

Période : du 1er novembre 2013 au 8 avril 2014

	Date du contrôle	Début du contrôle	Fin du contrôle	Nombre d'amendes apposées
Gradelle (riverains autorisés)				
Ch. de la Bride/av. des Cavaliers				9
Av. des Amazones	08.11.2013	07h15	08h45	1
Place de l'Etrier				0
Av. des Cavaliers	11.11.2013	07h15	08h45	9
Av. des Amazones	12.11.2013	07h15	08h45	2
Av. des Cavaliers	27.11.2013	07h00	09h00	0
Av. des Amazones	29.11.2013	07h00	09h00	1
Av. des Cavaliers	17.01.2014	07h00	09h00	9
Amazones/Eperon/Etrier/Cavaliers	14.03.2014	07h00	09h15	4
			Total:	35

7 contrôles effectués.



Chêne-Bougeries, le 20 janvier 2014

Aux habitantes et habitants de Chêne-Bougeries

Modification du plan de stationnement ~ nouvel arrêté de la Direction générale des transports.

Chère Madame, cher Monsieur,

Depuis quelques mois, la Ville de Chêne-Bougeries a transformé son système de stationnement sur domaine public, en y introduisant une zone bleue avec possibilité d'acquiescer des « macarons » pour nos résidents.

Parallèlement à l'introduction de ce nouveau système, le Conseil administratif a créé un groupe de suivi composé de représentants de la Direction générale des transports, au niveau cantonal, ainsi que de nos services communaux, avec mission d'évaluer l'adéquation de ces nouvelles mesures.

Dans un premier temps, ce groupe de travail a recueilli les observations et propositions de nos habitantes et habitants, ainsi que de nos partenaires et usagers, les confrontant à une analyse globale des besoins en matière de stationnement.

De cette première analyse, nous avons pu conclure que si ce nouveau système apportait des améliorations significatives en matière de mobilité et de stationnement, des modifications devaient néanmoins y être apportées:

- En introduisant dans chaque secteur, des places limitées à quatre heures;
- En intégrant la route de Chêne et la rue de Chêne-Bougeries, dont le stationnement est limité actuellement à ½ heure, dans les secteurs A et D de la zone « macaron »;
- En prévoyant des places avec horodateurs pour les zones commerces-restaurants.

Enfin, dans un esprit de bon voisinage, notre Conseil administratif a souhaité profiter de cette première révision, afin de donner la possibilité à des habitants de Vandoeuvres, de Cologny et de la Ville de Genève de continuer à se stationner sur leurs propres chemins, en les incluant dans notre plan de stationnement.

Conséquemment à cette analyse et aux successives décisions du Conseil administratif, la Direction générale des transports a publié un nouvel arrêté dans la **Feuille d'avis officielle du 10 janvier 2014**, comprenant ces premières améliorations.

Afin de prendre connaissance du détail des modifications prévues dans ce nouvel arrêté, nous vous invitons à consulter notre site internet sur www.chene-bougeries.ch.

La deuxième étape du travail du groupe de suivi consistera en une évaluation de la pertinence du nombre de secteurs du plan de stationnement, actuellement au nombre de quatre et de leur découpage.

Suivant les résultats de cette analyse, le groupe de suivi pourrait proposer le statu quo en la matière ou recommander de nouvelles améliorations; vos observations, à cet égard, sont les bienvenues et nous vous remercions de les formuler auprès de notre service Prévention et sécurité au 022 869 17 56 ou par courriel (a.paley@chene-bougeries.ch).

Tout en formulant nos meilleurs vœux pour cette année 2014, nous vous prions d'agréer, chère Madame, cher Monsieur, l'expression de notre sincère considération.

Au nom du Conseil administratif
B. Grandjean-Kyburz
 Béatrice Grandjean-Kyburz
 Maire

Verso : description détaillée des modifications contenues dans l'arrêté publié le 10 janvier 2014.



VILLE DE CHÊNE-BOUGERIES

Route de Chêne 136 Case postale 160 CH-1224 Chêne Bougeries

Tel +41 (0)22 869 17 17 Fax +41 (0)22 869 17 18 info@chene-bougeries.ch - www.chene-bougeries.ch

Principales modifications au plan de stationnement par arrêté du 7 janvier 2014

Zone 12A

- **Places de stationnement « 4 heures » : 27**
 - Chemin Castan, côté école du Belvédère: 11
 - Chemin De-La-Montagne entre le n° 67 et le chemin Castan: 12
 - Chemin du Pré-du-Couvent 1: 4.
- **Chemins des Buclines et des Fourches:** intégration des n° impairs (Vandoeuvres et Cologny).

Zone 12B

- **Places de stationnement « 4 heures » : 18**
 - Route de Chêne entre le n° 76 et le chemin de la Chevillarde: 5.
 - Chemin Jules Cougnard: 8
 - Chemin de Grange-Canal, hauteur n° 30: 5
- **Places 30 minutes**
 - Route de Chêne : transformation des places 30 minutes en places « bleues macarons ».
 - Chemin de Grange-Canal, à hauteur du n° 2, places 30 minutes: 2
- **Zones à horodateurs**
 - Route de Chêne, hauteur Café du Relais, places à 90 minutes max.: 3
- **Chemin de la Chevillarde :** intégration des n° pairs (Ville de Genève).

Zone 12C

- **Places de stationnement « 4 heures » : 35**
 - Chemin de la Colombe entre le chemin des Bougeries et le chemin de Fossard: 20
 - Chemin Vert-Pré, entre le n° 39 et le chemin des Bougeries: 15
 - Chemin Rojoux, laissées précédemment en « 4 heures », incluses dans la zone macarons afin qu'elles bénéficient aux résidents dudit chemin: 5
- **Zones à horodateurs**
 - Place de Conches (côté route de Florissant, places à 3 heures max.: 10

Zone 12D

- **Places de stationnement « 4 heures » : 15**
 - Route du Vallon, pourtour de la salle communale.
- **Places 30 minutes**
 - Transformation des places 30 minutes sur la rue de Chêne-Bougeries en places « bleues macarons ».
- **Zones à horodateurs**
 - Rue de Chêne-Bougeries entre les N° 29 et 31, places à 90 minutes max.: 5

Globalement: fin de toute exclusion de zones → tous les habitants de Chêne-Bougeries peuvent acquérir un macaron.

Attention: l'intégration des chemins privés ne modifie pas le régime de stationnement y relatif, mais permet à leurs habitants d'acquérir un macaron pour leur zone d'habitation.