

commandants de compagnie sapeurs-pompiers 2012, le Conseil administratif souhaite vous proposer, le moment venu, la nomination de ce dernier au grade de capitaine, futur commandant de notre Compagnie 21.

4) Proposition du Conseil municipal

4.1 Projet de mise en place d'un système de "macaron" en zone bleue et de création de places à moyenne durée

Le président indique que le projet de délibération a été amené au Bureau par M. Fassbind. Il précise qu'une demande de mise en zone bleue avec « macaron » est déjà en cours. La délibération propose de modifier la teneur de cette demande. Le président passe la parole à M. Gross, président de la commission Mobilités-Nature-Environnement.

M. Gross signale que la commission Mobilités-Nature-Environnement s'est réunie le 7 juin dernier. La commission a préavisé favorablement par 4 voix pour, 3 voix contre et 2 abstentions une proposition de M. Balmer consistant à ne faire qu'une zone unique, avec une zone de stationnement à moyenne durée (3 ou 4 heures). M. Alexandre Prina et Mme Chrystelle Charraz, de la Direction générale de la mobilité, étaient présents lors de cette séance et ont répondu à toutes les questions des commissaires.

Avant de passer la parole à M. Fassbind, le président relève que les conseillers municipaux ont reçu un document intitulé « Projet d'exposé des motifs en vue d'une proposition du Conseil administratif au Conseil municipal ». Il précise que le Conseil administratif ne fait pas de proposition au Conseil municipal, mais que ce document a été joint pour alimenter la réflexion.

M. Fassbind relève que la mise en place de zones avec « macaron » est un thème cher à de nombreux communiers, qui attendent un tel système avec impatience. De nombreuses personnes stationnent longuement sur le territoire communal. Ainsi, des personnes travaillant en ville de Genève cherchent à se garer, engendrant passablement de nuisances, que cela soit dû au gymkhana vers Conches à 6 h 00 du matin afin d'attraper la dernière place libre ou le fait que des habitants qui n'arrivent plus à trouver de places de parc. La solution proposée, qui a été réalisée ailleurs dans le Canton, est celle des zones avec « macaron ». La problématique qui se pose est finalement l'usage du domaine public : à qui veut-on accorder un usage accru du domaine public, c'est-à-dire des places de parc en zone blanche ? Le Conseil municipal est invité à décider ce soir de quelle façon l'on autorise ou non différentes personnes à stationner de différentes manières sur ce domaine public. Il s'agit de faire simple. Tantôt et malgré la chaleur, M. Fassbind a tourné en vélo une demi-heure dans la commune. Il a constaté qu'entre un tiers et la moitié des places de stationnement étaient disponibles. Cela veut dire qu'il existe suffisamment de places de stationnement. Cela veut dire que l'on peut en donner et que l'on ne doit pas être

restrictif : il faut laisser la possibilité à tous les communiers de se parquer où ils le souhaitent sur le territoire communal. Ceci d'une part pour des raisons d'appartenance à la commune. En effet, les communiers ne connaissent pas particulièrement bien le pourtour de la commune. Disposer d'une zone qui permettrait aux habitants de savoir qu'ils peuvent se parquer à l'intérieur d'un périmètre précis serait positif. D'autre part parce que ce système est facile à mettre en œuvre. La commune doit veiller à ne pas mettre en place un système qu'on lui reprochera par la suite. En particulier, elle ne peut pas mettre en œuvre un système qui obligera la Police municipale à infliger des amendes aux communiers, qui seront – à raison – certainement très déçus, parce qu'ils se seront parqués du faux côté de la route ou dans la mauvaise zone. Ils se plaindront auprès des agents de Police municipale, auprès des conseillers municipaux ou des conseillers administratifs. Il est donc proposé de créer une zone unique, tous les habitants de la commune pouvant y stationner avec un seul et même « macaron ». Ce système permettra de résoudre les principaux problèmes. Il permettra également une certaine flexibilité. Il évitera aux habitants de la commune de « tourner en rond » parce que leur zone est saturée, alors qu'ils passent devant des places libres sur lesquelles ils n'ont pas le droit de se parquer. Le système comprenant six zones est compliqué à expliquer et à mettre en place. M. Fassbind précise encore que c'est le conseiller administratif en charge du dossier qui a suggéré que le Conseil municipal soit saisi; c'est donc par la voie de cette délibération que le Conseil municipal est saisi.

Concernant les places de stationnement à moyenne durée le long des axes, M. Fassbind signale qu'il arrive souvent que des communiers se demandent pourquoi il n'y aurait pas de places permettant aux habitants d'autres communes de se rendre facilement en ville de Genève. En tant que politiques, leur but est de faciliter la vie aux gens : si des habitants de Thônex ou de Veyrier viennent se parquer sur ces places pour aller en ville parce que cela les arrange, qu'ils le fassent. C'est pourquoi la délibération prévoit cette possibilité, sans en quantifier le nombre pour laisser au Conseil administratif une certaine marge de manœuvre. Enfin, le texte mentionne le prix de la vignette tel qu'il est prévu actuellement, sans le fixer à l'avenir. Le prix de la vignette constitue donc un levier : si la demande s'avère trop forte, il sera possible de l'adapter pour que le système fonctionne de façon fluide.

Le président passe la parole à M. Karr, responsable du dicastère concerné.

M. Karr relève qu'il est question depuis longtemps de la mise en place d'une zone bleue « macaron ». C'est sous l'empire du conseiller administratif, M. Emile Biedermann, lors de la précédente législature, que ce dossier avait été étudié, principalement en séance de commission avec pour objectif d'obtenir un crédit qui serait accordé au Conseil administratif en temps voulu pour le cas vraisemblable où des aménagements routiers devraient être réalisés. Mais il faut souligner que cette problématique, nonobstant la question du crédit, est de la compétence du Conseil administratif. Comme le président l'a rappelé, le Conseil administratif a déjà déposé une demande auprès de la DGM, sur la base de l'étude d'Urbaplan menée sur les trois communes chênoises, et en coordination avec la commission Mobilités-Nature-Environnement de la précédente législature. M. Karr admet que la demande en cours, envisageant six zones d'ayants droit, est complexe. Le Conseil administratif pourrait

envisager de redimensionner le nombre de zones à la baisse. Mais la proposition faite au Conseil municipal par cette résolution présente un grave inconvénient, qui se décline en trois volets :

- Cette proposition est inapplicable car elle est en contradiction avec la volonté de l'État. Pour en avoir discuté avec M. Prina, directeur *ad interim* de la DGM, M. Karr sait déjà que la création d'une seule zone pour Chêne-Bougeries n'est plus concevable aujourd'hui. En effet, la DGM a découvert, par l'expérience faite à Lancy qui avait initialement déployé une seule zone, qu'une telle approche conduit à l'échec et qu'il faut sectoriser davantage. M. Karr remarque cependant qu'entre six zones et une seule zone, soit entre le noir et le blanc, il y existe toutes sortes de niveaux de gris possibles.
- Cette proposition omet de distinguer les quartiers d'habitation qui ont été dotés de places de stationnement habitants et visiteurs et dont le domaine extérieur ne relève pas du domaine public. M. Karr pense en particulier à l'ensemble résidentiel de la Gradelle, dont les propriétaires n'accepteraient pas volontiers de voir leur domaine privé affublé d'une zone bleue avec « macaron » où tout communier pourrait se stationner. Cela créerait des tensions et une ingérence de la collectivité dans les affaires privées d'un ensemble d'habitations.
- Cette proposition est, de façon générale, incompatible avec le plan directeur cantonal du stationnement. Ce dernier prévoit un certain nombre de principes, dont la sectorisation est une concrétisation. Certes, la notion de sectorisation n'y apparaît pas noir sur blanc, mais il s'agit d'un moyen de parvenir aux objectifs fixés, en donnant aux gens qui habitent dans un quartier un usage préférentiel du domaine public. Sectoriser de façon trop large, en permettant par exemple aux habitants de Conches d'entreposer leur véhicule à la Gradelle, prive les habitants situés à proximité de l'usage du domaine public. Par ailleurs, laisser subsister des zones blanches « 4 heures » est aussi incompatible avec le plan directeur cantonal du stationnement.

M. Karr remarque que le Conseil administratif relayera la demande du Conseil municipal, si cette délibération devait obtenir une majorité : un exécutif est fait pour exécuter. Il faut simplement savoir qu'elle est irrecevable, que cela retarderait le déploiement de la zone bleue macaron et que l'on continuerait entretemps avec ce système pervers qui voit des personnes qui travaillent ailleurs déposer leur camionnette sur le domaine public communal, faire un échange avec leur véhicule privé et, semaine après semaine, occuper une grande partie des places du domaine public communal. Cette demande se heurtera à un refus, ce qui signifie qu'il faudra repasser en commission et devant le Conseil municipal et que l'on perdra du temps, alors que les marquages pourraient se faire cette année encore. M. Karr invite donc le Conseil municipal à ne pas soutenir cette délibération, ou à l'amender pour demander moins de secteurs que le Conseil administratif avait prévu initialement. Il salue le bien-fondé de la délibération qui aura permis de rouvrir la discussion; mais il s'agit d'une solution que M. Fassbind a qualifiée de simplificatrice et que M. Karr craint malheureusement de devoir qualifier de simpliste.

Le président ouvre la discussion.

Mme Stryienski Weisse relève que le choix de créer plusieurs secteurs part d'un bon sentiment, notamment pour aider les habitants du village qui ne disposent que de très peu de places de stationnement. Il faudra pourtant préciser à ces habitants qu'une fois qu'ils disposeront d'un « macaron » pour un tout petit secteur, dès qu'une manifestation communale aura lieu, il n'y aura plus de places de stationnement et qu'ils ne pourront même pas se parquer à l'avenue Jacques-Martin ou au chemin De-La-Montagne. De plus, les projets de rénovation du village prévoient de supprimer des places en surface et de créer des places souterraines. Les habitants auront donc beau posséder un « macaron », ils seront obligés de trouver une place de stationnement souterraine. C'est pour cette raison que les petits secteurs ne sont pas une solution. Pour ce qui est des habitants de la Gradelle, si on les exclut de la zone bleue, Mme Stryienski Weisse ne sait pas s'ils seront ravis qu'on leur laisse des places blanches où stationneront tous ceux qui vont prendre le bus ou se rendent à la salle de gym de l'école.

M. Balmer relève que, selon M. Karr, une zone bleue unique serait irrecevable par la DGM. Or, lors du Conseil municipal du 23 février dernier, M. Karr informait le Conseil municipal : « Dans une prise de position préliminaire, la DGM nous a fait part de sa proposition consistant à ne créer qu'une seule zone avec "macaron" pour l'ensemble de la commune. Le Conseil administratif persistera quant à lui dans sa volonté de voir créer plusieurs secteurs d'ayants droit. » M. Balmer est donc surpris du revirement de la DGM, d'autant plus que la commission Mobilités-Nature-Environnement a entendu deux éminents représentants de la DGM (invités sans que cela ne figure à l'ordre du jour) défendre de manière assez confuse et peu convaincante, d'après M. Balmer, la proposition du Conseil administratif de créer plusieurs zones, et ce soi-disant afin de défendre l'intérêt des habitants des quelques blocs d'immeubles du village. M. Balmer ne pense pas qu'une zone extrêmement réduite réservée aux habitants du village soit réellement à leur avantage, étant donné le nombre très réduit de places disponibles dans ce périmètre. Mieux vaut, pour eux, avoir des places assurées dans un rayon de 500 mètres plutôt qu'aucune dans un rayon de 150 mètres. Que les conseillers municipaux imaginent en outre la frustration des habitants qui ne pourront pas se garer en face de chez eux parce que l'autre côté de la rue appartient à une autre zone. M. Balmer persiste à penser que la crainte de voir une horde de véhicules jusqu'ici garés dans des parkings privés envahir le domaine public grâce à un macaron moins cher, au détriment d'habitants n'en disposant pas, est infondée, et ce pour deux raisons. D'abord, le prix des box a des chances de baisser quand les régies constateront qu'ils ne sont plus loués. Ensuite, la zone bleue va libérer énormément de places actuellement occupées par des pendulaires. Il y aura bien assez de parkings pour tous les ayants droit. Concernant la Gradelle, il faut se rappeler que le quartier est entouré de zones villas dont les habitants, *a priori*, ne vont pas se garer sur le domaine public – et M. Balmer voit mal des habitants du Goulet, de Conches ou de l'Ermitage aller se garer à La Gradelle pour leur bon plaisir.

Mme Garcia est aussi surprise d'entendre M. Karr aujourd'hui, au vu du procès-verbal du Conseil municipal cité par M. Balmer selon lequel la DGM souhaitait visiblement la création d'un seul secteur. Lors du dernier Conseil municipal, elle a également demandé si la DGM obligeait la commune à avoir plusieurs secteurs pour obtenir la mise en place d'un système avec « macaron ». M. Karr lui a répondu par la négative. Elle ne comprend donc pas cette contradiction. Par ailleurs, M. Karr a mentionné l'échec du secteur unique à Lancy. Pourrait-il préciser en quoi consiste cet échec et donner des références où sont mentionnés les problèmes rencontrés ?

Concernant le « revirement » de la DGM, M. Karr répond qu'il est exact que cette dernière souhaitait initialement la création d'une seule zone à Chêne-Bougeries. Depuis, elle a eu le retour d'expérience de Lancy. M. Karr a fait part d'un entretien qu'il a eu avec M. Prina, il y a à peine dix jours. Il lui a demandé si une seule zone conviendrait pour Chêne-Bougeries, M. Prina a répondu qu'expérience faite, le territoire de Chêne-Bougeries était bien trop étendu pour ne pas être sectorisé. M. Karr n'a pas eu le temps matériel de demander à M. Prina une prise de position écrite, mais il peut attester de bonne foi de cette réponse. De plus, il sait que la DGM argumentera le refus d'une zone unique sur la base du plan directeur cantonal du stationnement. M. Karr souhaite maintenant sortir de la question du nombre de secteurs – comme il l'a dit, entre un et six secteurs, il existe bien des possibilités. Certes, le plan est un peu complexe. Il demeure perfectible. Fonctionnellement, il existe trois grands secteurs dans la commune : nord, centre et sud, le village constituant un cas particulier. Les habitants d'un côté du village disposent de places de stationnement à profusion en sous-sol, alors que les habitants de l'autre côté du village n'en ont pas du tout parce qu'il s'agit de bâti ancien. Pour répondre à Mme Stryienski Weisse, le Conseil administratif est sensible à la situation de ces personnes qui seraient privées de places de stationnement en raison d'une manifestation communale. C'est une question de souplesse dans le contrôle, le moment venu, du stationnement : il est clair qu'en cas de manifestation communale, l'on ne va pas faire amender de la même manière les véhicules stationnés à l'avenue Jacques-Martin, s'il devait y avoir un débordement pendant quelques jours. Mais il est vrai que si la manifestation devait durer deux ou trois mois, cela pourrait poser un problème.

M. Karr pense que les conseillers municipaux doivent évaluer si l'inconvénient sur lequel tous les intervenants mettent le doigt l'emporte sur tous les avantages, notamment celui de permettre rapidement la mise en place d'une zone « macaron » qui permettra d'éviter le stationnement de pendulaires qui « squattent » aujourd'hui le domaine public. L'inconvénient principal, c'est qu'un communier ne peut plus stationner son véhicule un temps indéterminé dans un quartier de la commune qui n'est pas le sien. Cette possibilité n'est plus envisagée parce que cette dernière contredit la politique cantonale en matière de stationnement, laquelle veut favoriser d'autres modes de transport pour des séjours dépassant 1 h 30 et éviter ainsi des circulations inutiles à l'intérieur du territoire communal. Sur la commune, d'est en ouest, il existe le bus 9, ainsi que les lignes 12, 8 et 5. En revanche, il n'y a actuellement qu'une ligne de bus qui traverse la commune du nord au sud, à savoir la ligne 34. Pour ceux qui le peuvent (parce que lorsqu'on a 87 ans, ce n'est pas toujours

évident), il existe aussi les mobilités douces. Et il restera toujours, pour les communiers qui visitent leur cousine qui habite un autre secteur, le domaine privé – les places visiteurs au chemin De-La-Montagne, à la Gradelle ou les places de stationnement sur le terrain de la cousine. Toutes ces possibilités subsisteront, il ne s'agit pas de rendre la vie impossible aux communiers.

Mme Tiercy rappelle qu'elle a déposé une motion en 2007 déjà, qu'un grand nombre de séances de commissions ont eu lieu concernant ce sujet et qu'en 2012, on est enfin à bout touchant. Elle va donc maintenir sa ligne. En ce qui concerne la Gradelle, un intervenant a mentionné une certaine injustice. Mme Tiercy aimerait souligner que l'injustice, c'est qu'un groupe d'immeubles vient de refuser au Conseil administratif la pose d'un seuil de ralentissement sur un chemin privé conduisant à une école. Par conséquent, que la commune reste dans son domaine, les chemins privés ne la concernent pas. Mme Tiercy rappelle ensuite que la zone bleue « macaron » laisse la possibilité de se parquer pendant 1 h 30 sans « macaron ». Elle a passé son permis de conduire vers 1974 et elle a toujours connu ces zones de stationnement limitées à 1 h 30, lesquelles existent partout. Tout le monde a donc l'habitude de ce type de zones bleues à 1 h 30. Pour les personnes qui veulent stationner plus longtemps, elle rappelle qu'il existe le parking de Sous-Moulin bien desservi par les bus qui vont en ville. Il n'y a donc aucun problème; même les personnes âgées peuvent aller stationner à Sous-Moulin. Pour ce qui est des zones villas, un intervenant a dit qu'il n'y avait pas besoin de zones « macaron ». Au contraire, il est primordial d'en avoir : sur le chemin Jean-Jacques Rigaud aujourd'hui, les 3/4 des garages font le double de surface que les villas. Pour éviter le bétonnage, les zones « macaron » dans les zones villas sont une absolue nécessité. Quant aux zones blanches, Mme Tiercy se réfère à ce qu'elle a dit plus tôt concernant les places limitées à 1 h 30 ou le parking de Sous-Moulin; de plus, dans quelques années, quand le collège de Frontenex sera construit, il existera un deuxième parking d'échange, dans une autre région de la commune.

Mme Sobanek remercie le groupe libéral-radical pour ce projet de délibération parce que, depuis longtemps, seul le Conseil administratif élaborait des propositions. Le Conseil municipal était quant à lui relativement peu proactif. Elle pense qu'il est également bon de rediscuter de la zone « macaron », laquelle est souhaitée depuis fort longtemps. Le projet du Conseil administratif comprenant six secteurs ne résout par exemple pas le problème d'un secteur qu'elle connaît bien, celui du chemin De-La-Montagne/chemin Pont-de-Ville. Selon l'étude d'Urbaplan, il manque 134 places de stationnement dans cette zone. Il est très difficile de s'y garer, encore plus depuis les récents aménagements dans le cadre desquels des places de stationnement ont été déplacées; la DGM a expliqué aux habitants que les parkings qu'ils avaient perdus se trouvaient maintenant le long du chemin de la Gradelle, mais il est rare qu'un habitant du chemin De-La-Montagne aille se garer là-bas – ces places constituent d'ailleurs de très bonnes places de parking d'échange pour les pendulaires empruntant le bus de la ligne 9. Mme Sobanek est sensible à l'idée de réduire le nombre de zones. Elle pense que le village/chemin du Pont-de-Ville/chemin De-La-Montagne ne devraient former qu'un seul secteur. Il faudrait éviter que les côtés pair et impair du chemin De-La-Montagne soient situés dans deux zones différentes – ce serait aberrant. En revanche,

elle ne pense pas que créer une seule zone et, comme le Bureau en a discuté, en réaliser par la suite plusieurs si la zone unique ne convient pas soit une bonne solution. En général, il est plus facile de simplifier par la suite, plutôt que de complexifier. Elle proposerait donc un amendement à la délibération. Pour elle, l'idéal serait de concevoir trois zones, voire quatre, en prévoyant de faire une évaluation après un ou deux ans pour éventuellement simplifier le système. Mme Sobanek a une dernière question. Il lui semble avoir lu dans le procès-verbal de la commission Mobilités-Nature-Environnement qu'en principe la DGM n'entrait pas en matière sur une modification ultérieure des zones « macaron ». Est-ce bien exact ?

M. Karr répond que la DGM veut en principe un système pérenne, mais qu'elle prévoit une évaluation dans le cadre de la mise en œuvre de la zone « macaron », au terme de laquelle une modification est possible – c'est ce qui s'est passé à Lancy. Par ailleurs, il abonde dans le sens de Mme Sobanek : il est plus simple de passer du complexe au plus simple que l'inverse.

Le président a besoin d'une formulation, si Mme Sobanek souhaite formellement proposer un amendement. Concernant la procédure de vote, il précise que le Conseil municipal voterait d'abord sur l'amendement. Si ce dernier devait être accepté, la délibération incluant l'amendement serait ensuite soumise au vote.

M. Karr rejoint Mme Sobanek sur la complexité du modèle comprenant six secteurs, qui ne le convainc qu'à moitié. Mais si elle propose la création de trois ou quatre zones, il faut qu'elle indique quels sont les secteurs qu'elle souhaite voir réaliser au nord, au centre et au sud du territoire communal, auquel cas il faut savoir ce que devient le village, ou faire du village une zone à part entière.

M. Favarger pense que la méthode expérimentale est une bonne chose – beaucoup de facteurs qui ne sont pas prévisibles entrent en jeu. Il abonde donc dans le sens de Mme Sobanek : puisqu'il est plus facile de réduire le nombre de zones, pourquoi ne pas commencer par réaliser plusieurs zones et éventuellement diminuer leur nombre par la suite ?

M. Gross souhaite en préambule remercier chaque intervenant, parce qu'il trouve le débat cordial et que tous les arguments avancés sont pertinents. Il espère que tous les débats à l'avenir seront aussi exemplaires que celui-ci. Pour en revenir à la présentation de M. Prina devant les membres de la commission Mobilités-Nature-Environnement, celui-ci a fait part de la philosophie sous-tendant la zone « macaron », à savoir de permettre le stationnement à proximité de chez soi. Qui dit proximité dit une zone pas trop grande. La Gradelle est-elle à proximité de Conches ? M. Gross ne pense pas que l'on ait envie de faire un quart d'heure à pieds pour stationner sa voiture. Par ailleurs, M. Fassbind a rappelé l'impatience des citoyens. Comme l'a expliqué M. Karr, si la délibération est adoptée par le Conseil municipal, la commune se retrouvera face à un refus de la DGM, ce qui va retarder la mise en application de la zone « macaron », donc aller à l'encontre de la volonté des communiers. Un autre point : M. Fassbind a fait le tour de la commune en vélo. M. Gross pense que le vélo

est un bon moyen pour aller rendre visite à sa cousine à Conches ou à la Gradelle. Chêne-Bougeries est une très belle commune et, pour autant que l'on ne soit pas nonagénaire, on peut facilement rejoindre le nord et le sud en vélo. Concernant le prix des « macarons », la commune n'a aucun levier en la matière si l'offre venait à être trop abondante. En effet, c'est la Fondation des parkings qui fixe le prix et procède aux encassemens. Et pour répondre à Mme Stryienski Weisse concernant le village, M. Gross ne va se garer ni à Conches ni au chemin De-La-Montagne mais à Chêne-Bourg quand il ne trouve pas de place au village. Or, à l'heure actuelle, il n'existe pas de projet de « macaron » commun avec Chêne-Bourg. Enfin, pour ce qui est de l'amendement éventuel à la délibération, il est difficile de décider maintenant s'il faut deux, trois, quatre ou cinq zones. Un projet est en cours auprès de la DGM. M. Gross pense que le Conseil municipal peut faire confiance au Conseil administratif pour étudier chaque variante, en restant dans une palette de couleur plutôt grisâtre qui ne tend ni à la création d'une seule zone ni à la création de six zones, comme le Conseil administratif l'aura bien entendu ce soir.

Le président a reçu un projet d'avenant. Il propose de poursuivre le débat jusqu'à son terme. Il demandera ensuite à Mme Sobanek si elle souhaite maintenir son projet d'avenant, auquel cas celui-ci sera soumis au vote.

M. Fassbind remarque que, selon M. Karr, il faudrait anticiper ce que souhaite la DGM. Sur d'autres sujets, il l'a vu plus combatif vis-à-vis de l'État – il l'a vu régulièrement remettre en cause ce que dit l'Etat, ne pas avoir peur de retard et vouloir aller de l'avant dans l'intérêt des communiers. Il relève ensuite un certain nombre de contradictions dans le débat. Pour Mme Tiercy, il est très important que les habitants de la zone villas disposent de « macarons ». Or, avec un système à six zones, toute la boucle de Conches serait exclue. Cela signifie que les habitants de la boucle de Conches ne pourront pas se parquer de l'autre côté de la route de Malagnou, par exemple. Ensuite, M. Karr a parlé de souplesse lors de manifestations communales. Il pourra s'en rendre compte demain : généralement, les gens partent en vacances juste après la Fête des Promotions. Même si l'on se montre souple pour les promotions, un habitant qui se gare demain soir et prend l'avion très tôt après-demain, aura une amende s'il laisse sa voiture deux semaines hors de sa zone de stationnement – et M. Karr sait, après le drame qu'a connu Genève, que faire « sauter » une amende est extrêmement compliqué. Reconnaître qu'il va falloir de la souplesse en matière de contrôle du stationnement, c'est reconnaître que le système est inapplicable parce que, par définition, on ne sait pas où commence et s'arrête la souplesse. Enfin, M. Fassbind paraphrasera M. Karr selon lequel les conseillers municipaux doivent prendre leurs responsabilités. Ceux qui accepteront le système à six zones devront assumer leurs responsabilités. Par exemple, dans la zone de Conches, Mme Wyss devra expliquer à son voisin qu'il ne peut plus garer sa voiture en face. Si un voisin de M. Perrin veut se parquer à Conche pour prendre le bus 5 et aller à l'aéroport en laissant là sa voiture pendant une semaine, il faudra lui expliquer pourquoi cela n'est plus possible. Il faudra expliquer à l'habitant de la boucle de Conches qui a un ennui de santé pourquoi il ne peut pas acquérir un « macaron » pour pouvoir stationner à proximité de l'arrêt de bus. Il faudra expliquer à celui qui gare son camping-car devant l'école de Conches entre

les weekends qu'il ne peut plus le faire parce qu'il habite du côté du chemin De-La-Montagne. On trouve encore une bonne illustration de la problématique au chemin de Grange-Bonnet, qui serait inclus dans la zone sur l'avenue de l'Ermitage. Pour aller stationner sur l'avenue de l'Ermitage, il faut emprunter la route de Chêne et l'avenue de l'Ermitage, alors qu'on trouve des places de stationnement en zone blanche en face du chemin de Grange-Bonnet, derrière le garage Caveng. Il faudra donc expliquer aux habitants du chemin de Grange-Bonnet pourquoi, s'ils achètent un « macaron », ils devraient faire 200 mètres pour trouver une place de parc alors qu'il en existe à 50 mètres de chez eux. Les conseillers municipaux devront assumer cette responsabilité, s'ils acceptent le projet comprenant six zones. Ils devront répondre à toutes ces questions qu'il vient de soulever.

M. Karr souriait en entendant la première observation de M. Fassbind, parce qu'il se faisait exactement la même remarque au moment même où il prononçait ses propres paroles – il se disait qu'il était autrement plus combatif dans d'autres domaines avec l'État. Mais il faut faire une distinction entre les mauvais projets que l'État essaie d'imposer à la commune, qui sont rejetés à 58% en votation populaire et qui sont précisément ceux que M. Karr combat, et les bons projets comme celui consistant à mettre en zone « macaron » la ville de Chêne-Bougeries, une chose voulue également par un grand nombre de personnes, dans l'entourage de M. Fassbind. Il se montre effectivement un peu plus mou à combattre l'État sur les bons projets que sur les mauvais.

Mme Tiercy relève à l'attention de Mme Sobanek qu'une diminution du nombre de zones ne résoudra pas les problèmes qu'elle a relevés concernant son quartier. À la page 2 de l'argumentation du Conseil administratif, on observe que les deux petites zones prévues visent justement à essayer de trouver une solution pour ce quartier. Pour en revenir aux propos de M. Fassbind concernant Conches, elle a entendu à plusieurs reprises en commission qu'il n'y avait de toute façon pas de places pour se parquer dans la boucle de Conches. S'il n'y a pas de places, en quoi consiste le problème d'inclure ou non la boucle de Conches en zone bleue « macaron » ?

M. Fassbind relève qu'il en va de la possibilité pour les habitants de la boucle de Conches d'acquérir des « macarons ». S'ils ne sont pas situés dans une zone d'ayants droit, ils ne pourront pas acheter de « macaron ». Par exemple, si les personnes qui habitent en face de la poste de Conches n'ont pas de « macaron », elles ne pourront pas stationner leur voiture de l'autre côté de la route de Florissant au cas où elles n'auraient pas envie de la garer devant chez elles.

M. Karr précise que la boucle de Conches sera incluse dans le secteur de Conches, ceci pour des raisons politiques. Si elle a été exclue dans un premier temps, c'est en raison du principe « qui ne contribue pas ne peut pas bénéficier » puisqu'elle n'apporte pas de places de stationnement au domaine public.

Mme Tiercy poursuit son intervention. Dans l'argumentaire de la délibération, on trouve l'exemple dramatique des vacances d'un M. ou Mme Gradelle qui voudrait

stationner son véhicule à Conches pour aller prendre l'avion. Or, depuis la Gradelle, on prend la ligne 9 jusqu'à la gare, on traverse le tunnel, on prend le train et se trouve dans l'aéroport. Mme Tiercy ne comprend donc pas la démarche de ce M. ou Mme Gradelle.

M. Perrin souligne que le sujet a été abordé en séance de commission. Les zones n'ont pas été définies par des personnes d'un département ou d'un service communal, mais par un bureau spécialisé qui a été mandaté pour établir ce plan. Il est ressorti des discussions que ce plan pouvait être sujet à de petites améliorations, comme la boucle de Conches qui est maintenant incluse. M. Perrin est opposé à un avenant proposant la création de trois ou quatre zones. Il faut se baser sur l'étude qui a été faite, en étant conscient que des adaptations sont possibles, principalement dans le village – la DGM a du reste reconnu cette approche. Vu l'outil à disposition, vu tout ce qui a été discuté jusqu'à présent, la sagesse voudrait que la commune avance rapidement et mette en place les secteurs proposés, en adaptant éventuellement certains points particuliers.

Mme Garcia souhaite que le Conseil municipal raisonne de façon globale. Pourquoi parler de secteurs, alors que tous les citoyens de Chêne-Bougeries devraient avoir le droit de se garer partout sur le territoire communal ? Il est contraire à tout bon sens de sectoriser une commune : le communier dira « Moi, j'appartiens au secteur x ou y. » Pour ce qui est de Lancy, il paraît que la DGM estime qu'il y a un échec. Or, Mme Garcia n'a trouvé aucun élément qui le lui prouve – elle est allée sur Internet et elle constate qu'à Lancy, on est satisfait du système avec « macaron ». Elle n'a pas lu dans le procès-verbal de la commission Mobilités-Nature-Environnement, alors que les représentants de la DGM étaient présents, qu'il était exclu de n'avoir qu'une seule zone à Chêne-Bougeries. Si vraiment une telle approche était exclue elle imagine que les représentants de la DGM l'auraient dit. Pour en revenir à l'intervention de M. Perrin, qui parlait d'experts, on voit beaucoup d'experts dans le domaine de l'architecture et pourtant on peut observer un bon nombre de problèmes. C'est intéressant d'écouter ce que les experts ont à dire, mais ensuite il est bien plus sain de faire confiance à son bon sens. Or, réaliser un petit secteur ici, un autre un peu plus grand là, encore un autre là-bas n'a aucun sens. Finalement, si l'on veut pouvoir stationner partout dans la commune, on devrait acheter plusieurs macarons et dépenser plus de CHF 1'000.– ? C'est insensé. Mme Garcia ne voit pas pourquoi il ne serait pas possible d'avoir un seul secteur et de se garer selon les disponibilités.

Le président demande si, dans le projet proposé par le Conseil administratif, il est possible d'acheter un macaron pour une zone dans laquelle on n'habite pas.

M. Karr répond par la négative.

Premièrement, M. Sapey ne voit pas ce que Lancy a à voir avec Chêne-Bougeries. Deuxièmement, voilà dix ans qu'il voit se dégrader la situation en matière de stationnement, ceci dans toute la région – à la route de Malagnou, à la route de Florissant, au chemin Jean-Jacques Rigaud, etc. Et maintenant, la commune voudrait

encore compliquer les choses. M. Sapey et son collègue rejoignent donc les opposants aux secteurs.

Mme Tiercy remarque à l'attention de Mme Garcia que la ville de Genève aurait pu avoir la même réflexion, mais elle a réalisé des secteurs, qui donnent entière satisfaction.

Mme Sobanek rappelle le Sommet de Rio. En principe, on ne devrait plus du tout ou très peu utiliser la voiture. Cela nous dérange dans notre confort, mais peut-être faudrait-il un jour penser aux générations futures qui vont nous demander des comptes en tant que génération qui a utilisé l'ensemble des ressources et qui a laissé la planète dévastée.

M. Gross élargit aussi le débat. Un véhicule Mobility sera bientôt accueilli en face de la salle communale. Une réflexion de fond sur le partage de voiture pourrait aussi avoir lieu : vaut-il la peine d'avoir 10'000 véhicules sur Chêne-Bougeries ou vaut-il mieux n'en avoir que 1'000 que les habitants se partageraient et 9'000 places de parc qui deviendraient des espaces verts ?

La parole n'étant plus demandée, le président demande à Mme Sobanek si elle souhaite maintenir son avenant.

Mme Sobanek le maintient. Elle préfère un système pratique et qui puisse être mis en œuvre rapidement. Elle souhaite cependant s'assurer que si cet avenant était accepté, il ne retarderait pas la mise en œuvre, parce qu'il pourrait être interprété comme une adaptation du projet du Conseil administratif.

Le président commence à donner lecture de l'avenant. À la page 3, le paragraphe « de mettre toutes les autres places de stationnement de la commune en une zone bleue unique avec un système de « macaron » permettant un stationnement illimité. » serait remplacé par « de mettre toutes les autres places de stationnement de la commune *en trois zones bleues* avec un système de « macaron » permettant un stationnement illimité. » Le paragraphe suivant resterait inchangé...

Concernant le paragraphe mentionnant que « Les "macarons" seraient délivrés pour tous les véhicules appartenant à des habitants de Chêne-Bougeries », Mme Sobanek se rend compte d'un problème de formulation concernant les ayants droit. Il faut tenir compte de la réflexion concernant le quartier de la Gradelle. Elle précise par ailleurs qu'elle propose de charger le Conseil administratif de trouver la meilleure définition des zones en fonction des besoins des habitants.

M. Perrin demande une suspension de séance.

Pour se prononcer, M. Sapey a besoin de connaître la délimitation exacte des zones proposées.

Le président suspend la séance de 22 h 13 à 22 h 22.

Le président indique que l'avenant proposé modifie la délibération comme suit (page 3) :

- le deuxième alinéa « de mettre toutes les autres places de stationnement de la commune en une zone bleue unique avec un système de "macaron" permettant un stationnement illimité » devient « de mettre toutes les autres places de stationnement de la commune *en quatre zones bleues* avec un système de "macaron" permettant un stationnement illimité ».
- Les autres points demeurent inchangés.
- Vient s'ajouter un nouvel alinéa à la fin : « *de charger le Conseil administratif de définir au mieux les zones selon les besoins des habitants* ».

Mme Tiercy demande si l'avenant maintient la demande « d'installer quelques places de parc à durée moyenne (3 à 4 heures) aux alentours des arrêts de transports publics sur les grands axes. »

Mme Sobanek sait bien que la DGM n'acceptera pas cette demande, mais elle ne veut pas réécrire la délibération. Elle maintient donc ce paragraphe.

M. Perrin demande si « illimité » se rapporte à n'importe quelle région ou s'il s'agit d'un stationnement illimité dans le temps.

Mme Sobanek répond qu'il s'agit d'un stationnement illimité dans le temps.

M. Fassbind rappelle que Mme Sobanek avait demandé si le passage à un nombre plus réduit de zones induisait les mêmes problématiques de délai que la zone unique. Il n'a pas entendu la réponse.

M. Karr répond par la négative. Cela amènerait le Conseil administratif à demander à l'État de remplacer la carte de sectorisation par une autre carte de sectorisation qui n'exposerait pas la commune à un refus qui obligerait à reposer la question au Conseil municipal.

La parole n'étant plus demandée, le président procède au vote de l'avenant.

- **L'avenant est refusé par 14 voix contre et 4 voix pour.**

Le président procède au vote de la délibération d'origine.

M. Fassbind demande le vote nominatif.

Le président constate que cette demande est soutenue par au moins trois conseillers municipaux.

Le président, la parole n'étant plus demandée, passe au vote nominatif :

	OUI	NON	ABSTENTION
F. BALMER	X		
A. BAUDUCCIO		X	
F. BORDA D'AGUA	X		
O. DUPONT		X	
M. FASSBIND	X		
P-Y. FAVARGER		X	
M. GARCIA-BEDETTI	X		
F. GROSS		X	
L. HEIMENDINGER		X	
J.-P. LECOUR	X		
D. MESSERLI		X	
F. PERRIN		X	
C. SABA	X		
M. SAPEY	X		
M. SOBANEK		X	
B. STRYIENSKI WEISSE	X		
C. TIERCY		X	
H. WYSS		X	

Puis, le Conseil municipal prend la délibération suivante :

**PROJET DE MISE EN PLACE D'UN SYSTEME DE "MACARON" EN ZONE
BLEUE ET DE CREATION DE PLACES A MOYENNE DUREE**

Vu les articles 24, 30 et 48 de la Loi sur l'administration des communes,

vu les articles 30 et 31 du règlement du Conseil municipal de Chêne-Bougeries,

vu le préavis de la commission Mobilités-Nature-Environnement,

sur proposition du conseiller municipal M. Marc Fassbind,

le Conseil municipal, par **8 voix pour et 10 voix contre**,

DÉCIDE - d'ouvrir un crédit de CHF 50'000.– afin de réaliser les infrastructures routières suivantes :

- d'installer quelques places de parc à durée moyenne (3 à 4 heures) aux alentours des arrêts de transports publics sur les grands axes.
- de mettre toutes les autres places de stationnement de la commune en une zone bleue unique avec un système de "macaron" permettant un stationnement illimité.
- les "macarons" seraient vendus pour une année. Le prix actuel

serait de CHF 180.–. Les "macarons" seraient délivrés pour tous les véhicules appartenant à des habitants de Chêne-Bougeries.

- de veiller à ce que la sécurité communale vérifie régulièrement le stationnement.
- de comptabiliser les dépenses dans le compte des investissements, puis de les porter à l'actif du bilan de la commune dans le patrimoine administratif.
- d'amortir la dépense au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de fonctionnement de 2013 à 2022.

Le président souhaite une explication du Conseil administratif sur ce qu'implique le rejet de la délibération : la demande faite auprès de la DGM demeure-t-elle telle valable ?

M. Karr répond que le cap n'est pas changé. Cet objet relève formellement de la compétence du Conseil administratif. Le Conseil municipal s'en est emparé – ce qui est une bonne chose – pour essayer de trouver un consensus sur une autre solution que celle déjà en cours. Cette tentative n'a pas abouti. L'instruction du dossier tel que déposé sur la base du rapport élaboré par Urbaplan et des nombreuses discussions en commission va donc se poursuivre auprès de la DGM.

5) Propositions du Conseil administratif

5.1 Réfection du terrain de football du préau de l'école de Chêne-Bougeries avec création d'un terrain multisports : vote du crédit d'investissement et financement (CHF 100'100.– TTC)

Le président précise que la commission Bâtiments et Infrastructures et la commission Jeunesse se sont réunies pour traiter ce point et ont émis un préavis commun. La commission Finances a également émis un préavis. Il passe la parole à M. Gross, membre de la commission Bâtiments et Infrastructures.

M. Gross indique que la commission Bâtiments et Infrastructures ainsi que la commission Jeunesse se sont retrouvées le 11 juin. Elles ont reçu à cette occasion M. Silvio Rodrigues, de l'Association « Actions en Chêne », qui est venu présenter le projet de terrain multisports. Les deux commissions étaient enchantées par ce projet, qu'elles ont préavisé favorablement à l'unanimité.

Le président passe la parole à Mme Garcia, membre de la commission Finances.

Mme Garcia indique que la commission Finances a également préavisé à l'unanimité le crédit de Fr. 100'100.– TTC.

Le président passe la parole à M. Locher, responsable du dicastère concerné.