

*Date de dépôt : 23 août 2010*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur du stationnement**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le Plan directeur du stationnement qui vous est remis énonce les lignes de conduite générale relatives à la politique du stationnement et guide l'action des services de l'Etat en la matière. Il résulte de la nécessité pour l'Etat de disposer d'une planification directrice pour le stationnement, tant sur voie publique que sur domaine privé, ainsi que pour les parcs-relais P+R. Il répond également à un souhait du Grand Conseil.

En effet, par la motion M 1796, le Grand Conseil a souhaité que la politique soit explicitée dans un plan directeur du stationnement qui énonce les lignes de conduite générale, rassemble les données chiffrées disponibles sur le sujet et situe l'action menée en matière de stationnement dans un cadre plus large.

Le présent rapport expose les éléments clés de ce premier plan directeur du stationnement. Il inscrit la politique du stationnement comme l'un des quatre piliers de la politique de mobilité du canton, établie en étroite coordination avec la politique des transports individuels motorisés, la politique des transports collectifs et la politique des mobilités douces (vélo, marche à pied).

Sur cette base, il est présenté au Grand Conseil afin qu'il puisse se prononcer sous forme de résolution dans un délai de trois mois, selon les mêmes modalités que les autres planifications directrices en matière de transport. Sur la base de cette résolution, le Conseil d'Etat adoptera alors formellement le plan directeur du stationnement, qui constituera l'une des bases pour l'élaboration d'un plan d'actions pour les années 2011-2014, qui sera également présenté au Grand Conseil.

## 1. Introduction

Le stationnement des véhicules est une demande sociale légitime, une offre contrainte et un levier de l'action publique.

### *Une demande légitime*

Puisqu'ils sont autorisés à circuler, les véhicules motorisés doivent aussi pouvoir s'arrêter. La légitimité de la demande de stationnement est d'ailleurs inscrite dans la Constitution genevoise (art. 160b al.3 let.c) : « *le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers* ». Il en découle que le rôle de l'Etat est de définir les règles du jeu, les modalités et l'organisation de cette ressource limitée qu'est le stationnement.

### *Une offre contrainte là où la demande est la plus forte*

La demande de stationnement est logiquement la plus forte dans les centres-villes, qui attirent le plus grand nombre de déplacements à destination des emplois, commerces et loisirs. Or c'est aussi là que l'offre de stationnement est la plus limitée, étant donné la densité des utilisations multiples de l'espace, ce qui oblige à effectuer des arbitrages entre les divers utilisateurs.

### *Un levier d'action publique*

Toutes les enquêtes le montrent : l'assurance de trouver une place de stationnement à destination incite très fortement à utiliser l'automobile. Dès lors, la gestion de l'offre de stationnement est l'un des principaux moyens disponibles pour réguler les flux automobiles, notamment pendulaires, aux heures de pointe et inciter à un transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités douces.

La politique du stationnement se trouve au croisement de plusieurs problématiques (mobilité, aménagement du territoire, droit des constructions, etc.), sur lesquelles l'Etat n'a pas les mêmes leviers d'actions; leviers qui diffèrent également selon que l'on considère l'offre publique ou privée de stationnement.

Les trois principaux leviers d'actions sont à la disposition de l'Etat, selon le droit en vigueur :

- la réglementation du stationnement à usage public ;
- le développement de l'offre de parc-relais P+R ;
- les normes cantonales de stationnement pour les nouvelles constructions sur fonds privés.

La mise en œuvre de ces outils à la disposition de l'Etat dans le cadre de la politique de la mobilité nécessite qu'ils reposent sur des principes généraux qui permettent d'en orienter l'usage et de fixer un objectif général. En d'autres termes, cela nécessite la définition d'une politique du stationnement. C'est là le but recherché pour ce plan directeur.

Le présent plan directeur du stationnement, qui est le premier du genre, a fait l'objet d'échanges entre les services de l'administration et le Conseil des déplacements (CODEP), composé de représentants des milieux concernés en matière de transports (Groupement Transports et Economie (GTE) / Coordination Transports (CT)).

## **2. Cadre légal et institutionnel**

Selon la loi genevoise d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (H 1 05), et son règlement d'exécution (H 1 05.01), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève est l'autorité compétente en matière de stationnement. Il est arrêté que le département de l'intérieur et de la mobilité est l'autorité d'exécution.

Des éléments de la politique du stationnement avaient été énoncés dès les années 90 dans le cadre des études Circulation 2000, notamment dans le rapport S10 « Stationnement au centre-ville. Une politique. Des solutions » de juillet 1996. Depuis cette date, les orientations de base de l'action publique n'ont pas fondamentalement changé, mais ont été complétées et adaptées en fonction des résultats observés et de l'évolution de la conjoncture du canton et de l'agglomération.

Les missions principales en matière de stationnement recouvrent la gestion de l'offre publique de stationnement (voirie et parkings publics propriétés de l'Etat, macarons de stationnement pour résidents), le contrôle du stationnement (contrat de prestations avec la Fondation des parkings), le développement de l'offre publique de stationnement (construction de parcs-relais, construction de parkings habitants) et l'établissement de normes de stationnement pour les nouvelles constructions.

Le stationnement est présenté comme un volet déterminant des plans de mesures OPAir (révision du 23 juillet 2008, mesures 2.3 et 2.4) et OPB (lutte contre le bruit), du plan directeur cantonal (fiche de mesure 4.08 mise à jour le 15 février 2007), des plans directeurs relatifs aux transports collectifs et aux réseaux routiers, du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, des plans directeurs communaux, des projets localisés, etc.

### 3. Portée de ce plan directeur

Ce plan directeur doit être pour l'administration un outil de planification et un guide pour sa gestion (quantitative et qualitative) du stationnement.

La stratégie générale retenue répond à plusieurs principes de base pour la répartition de l'offre de stationnement entre les utilisateurs :

#### *Stationnement des habitants*

Il s'agit de satisfaire la demande dans la mesure des possibilités, tout en encourageant la réduction de la dépendance automobile et en favorisant les mobilités alternatives (transports collectifs, vélo, auto-partage, etc.). L'objectif poursuivi n'est pas d'empêcher les habitants de posséder une voiture, mais de les inciter à l'utiliser de manière plus rationnelle et optimale. Si un manque de places pour les habitants est mis en évidence par un diagnostic, il est nécessaire d'examiner les solutions possibles pour augmenter l'offre en utilisant d'éventuelles réserves dans les parkings existants, voire en autorisant la construction de parkings pour les habitants.

#### *Stationnement des pendulaires*

Le but poursuivi est d'agir sur l'offre afin de limiter le trafic motorisé aux heures de pointe en incitant les pendulaires à utiliser les investissements lourds réalisés dans les transports collectifs et les parcs-relais P+R, par exemple en renforçant les contrôles sur voie publique et en révisant les conditions d'octroi d'abonnements dans les parkings publics, afin d'inciter un meilleur usage des infrastructures existantes. Pour les parcs-relais P+R, la réflexion sur les actions à développer se déroule dès à présent à une échelle régionale et transfrontalière, afin de permettre aux personnes actives résidant dans le canton de Vaud ou en France voisine et travaillant à Genève de laisser leur véhicule et de prendre les transports collectifs avant de franchir la frontière.

#### *Stationnement des visiteurs et des clients*

L'objectif est de renforcer l'accessibilité des centres urbains, élément de leur vitalité dans un contexte de concurrence avec des commerces périphériques, plus accessibles par l'automobile. Cette amélioration de l'offre s'opère par une gestion plus marquée de la durée du stationnement, par l'éventuelle adaptation des conditions d'utilisation des parcs-relais pour les visiteurs de moyenne durée et par un renforcement des contrôles afin de libérer les places de stationnement de leurs occupations illicites et les rendre aux usagers prioritaires. L'amélioration du fléchage des parkings à usage public pourrait également être plus incitative.

#### **4. Objectifs de ce plan directeur**

Sur la base du bilan des actions menées en matière de stationnement depuis 1990, de nouvelles cibles de l'action publique, qui n'avaient pas été identifiées auparavant ou qui avaient été sous-estimées, sont définies dans ce plan directeur comme prioritaires.

##### ***La récupération d'espaces publics urbains***

Pour améliorer la qualité des rues et des places des centres urbains, clé essentielle de leur attractivité, il faut libérer une partie des voies publiques du stationnement, grand consommateur d'espace. Lors de la création de parkings à usage public en ouvrage, cette récupération d'espaces publics s'opère en compensation des places créées. Lors de travaux supprimant des places sur voie publique (par exemple, lignes de tramway, etc.), les places supprimées en surface pourraient faire dans certains cas l'objet de compensation en ouvrage.

##### ***Distinction du stationnement des deux-roues motorisés et des vélos***

Aujourd'hui, conformément à la législation fédérale, les places de stationnement sont les mêmes pour les deux-roues motorisés et non motorisés, ce qui provoque de fréquents conflits d'usages. De plus, compte tenu de leurs impacts très différents sur l'environnement (air, bruit), la santé de la population, l'ambiance des quartiers et la croissance de l'usage des vélos, une plus grande distinction en matière de stationnement de ces deux modes est devenue indispensable.

##### ***Etendre la gestion dynamique du stationnement dans les autres communes que la ville de Genève***

Certaines des communes les plus urbaines de Genève nécessitent la mise en place d'une gestion du stationnement plus marquée, soit pour garantir leur fonctionnement propre, soit pour se prémunir des effets de bord du contrôle du stationnement en Ville de Genève. En fonction des situations particulières à évaluer de cas en cas, l'Etat de Genève soutiendra l'application du système « zone bleue-macarons » sur leur territoire.

##### ***Une tarification cohérente du stationnement sur voie publique et en ouvrage***

Les tarifs de stationnement (horodateurs, abonnements, etc.) doivent être mis en plus grande cohérence de façon à inciter les automobilistes à se garer plutôt en ouvrage (parkings en sous-sol ou en surface) que sur la voie publique, afin d'en libérer l'usage à d'autres fins.

## 5. Mise en œuvre

Ce plan directeur fixe les principes généraux de la gestion du stationnement à Genève. Il ne s'agit pas encore d'un plan d'action concret. Pour en assurer la mise en œuvre, il conviendra, une fois ce plan directeur adopté par le Conseil d'Etat, d'assurer la constitution (ou la poursuite des travaux) de différents groupes de travail, transversaux, associant les communes concernées, la Fondation des parkings, les représentants de l'immobilier, les propriétaires, ainsi que les milieux économiques et associatifs concernés. A ce stade, les thèmes retenus, sur lesquels ces groupes de travail devront plancher, sont :

- l'amélioration du taux d'occupation des parkings liés aux logements pour les habitants : l'objectif est d'augmenter le taux d'occupation des parkings d'immeuble en privilégiant les habitants des quartiers avec des actions simultanées sur voie publique. Les questions du prix du macaron habitants et du bilan du stationnement seront traitées;
- la gestion du transport professionnel et organisation des livraisons au centre-ville : l'objectif de ce groupe de travail, déjà actif, est de trouver des améliorations au fonctionnement des livraisons en milieu urbain avec une écoute particulière aux préoccupations des professionnels de la branche;
- l'exploitation des parkings en ouvrage à usage public : l'objectif de ce groupe est d'analyser les conditions d'attribution des abonnements pendulaires, de mettre en cohérence les tarifs de stationnement sur voie publique et dans les parkings en ouvrage, ainsi que de réfléchir à un développement de l'offre en ouvrage pour le stationnement des 2 roues motorisés;
- le suivi du contrôle du stationnement : l'objectif de ce groupe de travail, déjà actif, est de suivre le contrat de prestations entre la Fondation des parkings et l'Etat de Genève pour le contrôle du stationnement.

La composition des groupes de travail sera définie à l'automne 2010. De ces groupes de travail devront surgir les mesures qui composeront un plan d'action quadriennal ayant pour but de traduire les objectifs du plan directeur du stationnement.

## 6. Le cas particulier des parcs-relais

Comme évoqué ci-dessus, la thématique des parcs-relais P+R est particulière, car elle fait déjà l'objet d'un plan d'actions 2007-2010. Le plan directeur du stationnement vient en quelque sorte expliciter l'articulation entre les parcs-relais P+R et les autres types de stationnement (sur voie publique, sur domaine privé et parkings à usage public) et donner le cadre général dans lequel il s'inscrit.

L'objectif principal des parcs-relais P+R est de permettre le report modal en offrant des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle jusque sur le lieu de travail. Il vise à favoriser l'utilisation des transports publics ou d'un vélo même pour les personnes habitant dans des régions mal desservies par les transports collectifs.

Le plan d'actions parcs-relais P+R 2011-2014 est en cours de rédaction, sous le pilotage de la Direction générale de la mobilité et sera disponible à fin 2010.

Par rapport au précédent, ce plan d'actions situera la réflexion sur les actions à développer également à une échelle régionale et transfrontalière, afin de permettre aux personnes actives résidant dans le canton de Vaud ou en France voisine et travaillant à Genève de laisser leur véhicule et de prendre les transports collectifs avant de franchir la frontière. Cela traduit la ferme volonté des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

Il comprendra les développements (infrastructures, exploitation, services, etc.) à apporter sur la période 2011-2014 et les pistes d'actions pour le développement des P+R après 2014 en lien avec le développement des réseaux de transports collectifs et routiers à cet horizon. Il intégrera également les études de dimensionnement des P+R de Trèfle Blanc, Bernex 1 et 2 et Bachet, ainsi que les études d'opportunité et de faisabilité de nouveaux P+R dans le couloir Genève Sud et dans le secteur de Mon-Idée.

## 7. Conclusion

Le stationnement constitue l'un des quatre piliers de la mobilité. Jusqu'à ce jour, les principes qui régissent ce domaine n'étaient pas explicitement définis et ont encore moins fait l'objet d'un débat politique à l'image de celui qui porte sur les transports publics ou l'exploitation du réseau routier. Ce plan directeur, premier du genre, vise à combler ces lacunes.

Le Conseil d'Etat soutient les principes énoncés par ce document et souhaite qu'il permette d'apaiser les échanges autour de cette problématique très discutée.

C'est pourquoi, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver un accueil favorable à ce rapport et à ce plan directeur.

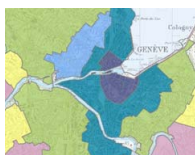
AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP

*Annexe : plan directeur du stationnement*





# Plan directeur du stationnement

---

**TABLE DES MATIERES**

1	PREAMBULE.....	2
2	CADRAGE DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT.....	2
2.1	Contexte fédéral.....	2
2.2	Contexte cantonal.....	2
2.3	Périmètre du plan directeur du stationnement.....	2
3	BILAN DU STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE.....	2
3.1	Réglementation des places sur voie publique de 1996 à 2004 : un bilan positif... 2	2
3.2	Evolution globale de l'offre de stationnement de 1990 à 2008.....	2
3.3	Utilisation du stationnement automobile sur voie publique : évolution entre 1998 et 2009.....	2
3.4	Utilisation des parkings à usage public.....	2
3.5	Autres communes.....	2
3.6	Synthèse.....	2
4	LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT, AUJOURD'HUI.....	2
4.1	Stratégie générale.....	2
4.2	Sept objectifs sectoriels.....	2
4.3	Mesures de mise en œuvre.....	2
4.4	Le développement de l'offre P+R à l'échelle régionale et transfrontalière.....	2
5	CONCLUSION.....	2
	Abréviations.....	2
	Bibliographie.....	2
	Glossaire.....	2
	Annexe 1 : Comparaison avec d'autres villes suisses.....	2
	Annexe 2 : éléments pour un diagnostic et mécanismes de compensation.....	2

**Elaboration**

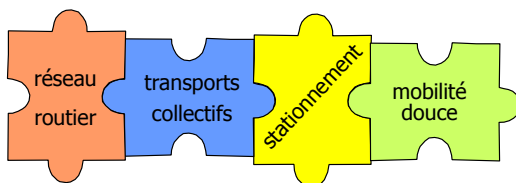
Direction Générale de la Mobilité  
Gérard Widmer  
avec la participation d'Olivia Vogtle

**Mandataires**

Rédaction : Permis de construire, 1207 Genève  
Mobilité : Transitec Ingénieurs Conseils, 1010 Lausanne

## 1 PREAMBULE

La politique de stationnement est un des quatre piliers de la politique de mobilité du canton. Elle est établie en étroite coordination avec la politique des transports individuels motorisés, la politique des transports collectifs et les politiques des mobilités douces (vélo, marche à pied).



Les planifications directrices dans le domaine de la mobilité

Le plan directeur du stationnement complète les documents suivants :

- le plan directeur des transports collectifs 2011-2014, adopté par le Conseil d'Etat le 23 juin 2010
- le plan d'action P+R 2007-2010 adopté par le Conseil d'Etat en décembre 2006
- le plan directeur du réseau routier 2007-2010 de juin 2007
- le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L 5 05.10) adopté par le Conseil d'Etat le 23 juillet 2008
- les plans directeurs des chemins pour les piétons établis par les communes et la stratégie vélo de l'Etat.

Il s'articule également avec les planifications directrices en préparation, à savoir le plan directeur du réseau routier 2011-2014, le plan d'actions des parcs-relais P+R 2011-2014 et le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014.

## Pourquoi un plan directeur du stationnement ?

Des éléments de la politique du stationnement avaient été énoncés dès les années 90 dans le cadre des études Circulation 2000, notamment dans le rapport S10 « Stationnement au centre-ville. Une politique. Des solutions » de juillet 1996. Depuis cette date, les orientations de base de l'action publique n'ont pas fondamentalement changé, mais ont été complétées et adaptées en fonction des résultats observés et de l'évolution de la conjoncture du canton et de l'agglomération.

Le Grand Conseil a souhaité que cette politique soit explicitée dans un plan directeur du stationnement qui énonce les lignes de conduite générale, rassemble les données chiffrées disponibles sur le sujet et situe l'action menée en matière de stationnement sur le centre-ville dans un cadre plus large<sup>1</sup>.

Une version de travail de ce plan directeur a fait l'objet de nombreux échanges au sein du Conseil des déplacements (CODEP) entre septembre 2008 et juin 2009<sup>2</sup> et d'une séance de la plateforme interdépartementale (PFI) du 16 octobre 2008. En marge du CODEP, un groupe de négociations des divers groupements et associations s'est formé depuis juillet 2009 pour proposer un consensus. Enfin, une présentation a été faite à la Délégation aux transports et aux affaires régionales du 16 avril 2010.

Le plan directeur du stationnement a été adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010. Il est présenté au Grand Conseil qui est appelé à formuler ses observations par voie de résolution.

---

<sup>1</sup> PL 9659 du 12 septembre 2005, P 1614 du 21 février 2007, M 1763 du 15 juin 2007, M 1763-A Rapport du Conseil d'Etat du 10 janvier 2008

<sup>2</sup> Le document "Lignes directrices pour le plan directeur du stationnement" y a également été présenté au CODEP à deux reprises au printemps 2008.

## 2 CADRAGE DE LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Le stationnement est à la fois une demande sociale légitime, une offre contrainte et un levier de l'action publique.

### → Une demande légitime

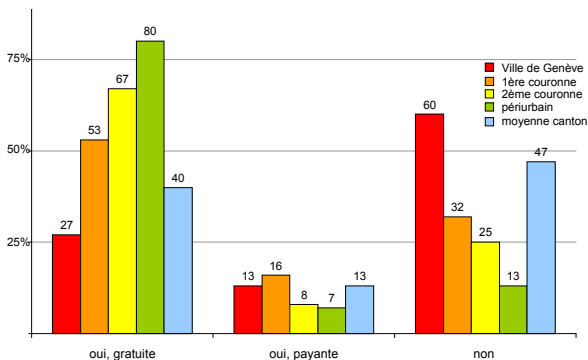
Puisqu'ils sont autorisés à circuler, les véhicules motorisés doivent aussi pouvoir s'arrêter. La légitimité de la demande de stationnement est inscrite dans la Constitution genevoise (art. 160b al.3 let.c) : « *le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers* ».

### → Une offre contrainte là où la demande est la plus forte

La demande de stationnement est la plus forte dans les centres-villes, qui attirent le plus grand nombre de déplacements à destination (emplois, commerces, loisirs). Or, c'est aussi là que l'offre de stationnement est la plus limitée, étant donné la densité des utilisations de l'espace, ce qui oblige à effectuer des arbitrages entre les divers utilisateurs.

### → Un levier d'action publique

Toutes les enquêtes le montrent : l'assurance de trouver une place de stationnement à destination incite très fortement à utiliser l'automobile. Dès lors, la gestion de l'offre de stationnement est l'un des principaux moyens disponibles pour réguler les flux automobiles, notamment pendulaires, aux heures de pointe et inciter à un transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités douces.



Disposition d'une place de stationnement pour la voiture au lieu de travail à Genève

sources Microrévisionnement Transports 05-ARE/OFS- suréchantillonnage genevois OUM déc.07

La part des personnes actives disposant d'une place de stationnement à destination apparaît comme très liée au type de commune où l'on travaille, et s'accroît avec l'éloignement de la commune centre. Déjà relativement élevée en Ville de Genève (40%), elle est largement majoritaire dans les trois autres types de contextes (1ère couronne : 69% ; 2ème couronne : 75% ; périurbain : 87%)

## 2.1 Contexte fédéral

L'action publique sur le stationnement s'inscrit dans un contexte fédéral.

Plusieurs orientations de la Confédération visent à une meilleure coordination entre transports et urbanisation, condition indispensable d'un développement durable :

- pour préserver la vitalité économique du pays, il faut inverser la tendance à la dispersion des activités, de l'habitat et des loisirs, qui a contribué à l'accroissement de la mobilité des personnes et des ménages, saturant les réseaux au détriment des transports professionnels.
- pour préserver la qualité de l'environnement et la santé de la population (bruit, air, énergies fossiles, climat), il faut réduire la dépendance automobile, la consommation de sol et de paysages par les transports et l'urbanisation.
- pour préserver l'équité sociale, il faut favoriser la « ville des proximités », qui offre les meilleures conditions d'accessibilité à l'habitat, aux emplois, aux commerces et aux loisirs pour toutes les catégories de population, y compris les personnes qui ne conduisent pas (enfants, personnes âgées et handicapées, notamment).

Ces orientations de base inspirent de nombreuses politiques fédérales. Deux d'entre elles sont particulièrement structurantes pour la question du stationnement :

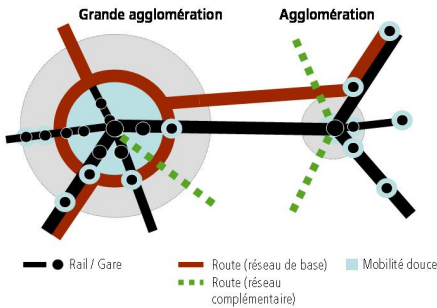
- le plan sectoriel des transports
- la politique des agglomérations.

### Plan sectoriel des transports

Dans sa partie « Programme » du 26 avril 2006, le plan sectoriel des transports de la Confédération coordonne les modes de transport des personnes et des marchandises relevant de compétence fédérale.

Au niveau des agglomérations, il met en avant un concept général (schéma ci-dessous) reposant sur deux principes :

- la complémentarité des modes de transport
- leur utilisation différenciée selon les territoires à relier et à desservir.



### schéma de principe pour la coordination des modes et infrastructures de transport dans et entre les agglomérations

- > Le rail assure à la fois des liaisons intervillees et une desserte interne des agglomérations (RER).
- > Le réseau routier de base relie les agglomérations.
- > Le réseau routier complémentaire dessert les campagnes et les localités.
- > Les mobilités douces sont prioritaires dans le coeur d'agglomération et dans les autres centres.

source : Plan sectoriel des transports, partie programme, 26 avril 2006, p.17

Dans ce concept, le stationnement pose en principe moins de problème en périphérie, où l'espace est moins contraint. Mais il oblige à un réglage délicat dans les centres, où le stationnement doit être à la fois :

- suffisant pour garantir l'accessibilité nécessaire aux habitants et à l'économie
- limité pour ne pas inciter à l'usage de l'automobile dans des secteurs prioritairement desservis par les transports collectifs et les mobilités douces.

### Politique des agglomérations, fonds d'infrastructure

Lancée par le Conseil fédéral fin 2001, la politique des agglomérations a débouché sur la loi sur le fonds d'infrastructures, en vigueur depuis le 1er janvier 2008, qui prévoit d'aider les agglomérations à financer leurs infrastructures de transport. L'obtention de co-financements fédéraux pour les infrastructures de transports est conditionnée par l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'agglomération, coordonnant les transports et l'urbanisation dans la perspective d'un développement durable.

La maîtrise du stationnement dans les centres fait partie des conditions fixées. D'une part, la Confédération n'entend pas financer le développement des transports collectifs si ceux-ci devaient rester sous-utilisés faute d'une politique restrictive du stationnement dans les centres, principal outil de dissuasion de l'usage de l'automobile. D'autre part, la Confédération préconise de réduire la demande de déplacements automobiles en construisant des urbanisations denses et mixtes, permettant d'effectuer un grand nombre de déplacements à pied et à vélo, voire, pour un nombre croissant de ménages, de vivre sans voiture.

En signant en décembre 2007 le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Genève et ses partenaires se sont engagés à satisfaire aux exigences fédérales

relatives à l'organisation des transports et de l'urbanisation et, en particulier, à la gestion du stationnement.

## 2.2 Contexte cantonal

L'action publique sur le stationnement s'inscrit également dans un contexte cantonal. Très urbanisé et donc touché très tôt par les problèmes de transports et d'environnement, le canton de Genève n'a pas attendu les politiques fédérales pour engager divers programmes de rééquilibrage du système de mobilité et de l'urbanisation.

Le stationnement figure en bonne place dans ces programmes. Ainsi, il est présenté comme un volet déterminant des plans de mesures OPAir (révision du 23 juillet 2008, mesures 2.3 et 2.4) et OPB (lutte contre le bruit), du plan directeur cantonal (fiche de mesure 4.08 mise à jour le 15 février 2007, voir encadré ci-dessous), des plans relatifs aux transports collectifs et aux réseaux routiers, du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, des plans directeurs communaux, des projets localisés, etc.

### **Plan directeur cantonal, fiche de mesure 4.08 - Politique de parcage, mise à jour le 15 février 2007, résumé**

« La disponibilité ou non d'une place de stationnement à destination est l'un des principaux facteurs de choix d'un mode de transport individuel ou collectif. Le parcage est donc un levier important d'une politique des transports visant à encourager les transports collectifs.

La politique de parcage est restrictive à l'égard des pendulaires. Les parkings d'accès visiteurs au centre sont soumis à certaines conditions. La politique en matière de parkings liés à la desserte des équipements et emplois périphériques sera également définie. »



### Un politique de stationnement, trois leviers d'actions coordonnés

La politique du stationnement se trouve au croisement de plusieurs planifications, sur lesquels l'Etat n'a pas les mêmes pouvoirs d'actions. C'est pourquoi elle ne fait pas l'objet d'un document unique, mais est déclinée en trois leviers d'actions coordonnés.

En effet, le stationnement appelle une régulation particulièrement délicate dans les centres (ville de Genève, autres centres de l'agglomération, zones denses), où l'espace est rare et où il s'agit de concilier l'accessibilité, l'attractivité et la qualité d'habitation – trois objectifs-clés pour permettre à la « ville des proximités » de concurrencer la « ville dispersée ».

Ainsi, les leviers d'actions à disposition de l'Etat diffèrent selon que l'on considère l'offre publique ou privée de stationnement. De manière évidente, les actions sur le domaine public sont nettement mieux contrôlées et contrôlables par les autorités publiques que celles concernant l'offre de stationnement à usage privé. Il s'agit là d'une restriction importante, puisque l'on estime que 60% de la capacité de stationnement en ville de Genève est sur domaine privé.

Les trois principaux leviers d'actions sont :

1. la réglementation du stationnement à usage public
2. le développement de l'offre de parc-relais
3. les normes cantonales de stationnement pour les nouvelles constructions sur fonds privés

#### → la réglementation du stationnement à usage public dans les centres

Cette réglementation du stationnement à usage public dans les centres urbains s'exerce dans le cadre suivant :

- elle s'applique aux places de stationnement publiques, sur voie publique, dans les parkings en ouvrage à usage public, dans les parkings habitants;
- elle porte sur un stock limité de places sur le domaine public et dans les parkings en ouvrage existants;
- ses acteurs sont principalement l'Etat de Genève (Direction générale de la mobilité DGM), la Fondation des parkings, les propriétaires de certains parkings et les autorités communales, notamment la Ville de Genève.

#### → le développement de l'offre de parc-relais

Dans les périphéries d'habitat dispersé, les transports collectifs ne parviennent pas à assurer une desserte de haut niveau à des coûts supportables pour le contribuable. Au contraire, les centres sont avantageusement desservis par les transports collectifs et les mobilités douces. Les parcs-relais P+R permettent de passer d'un secteur à l'autre en adaptant ses conditions de mobilité : automobile d'un côté, transports collectifs de l'autre. L'usage des parcs-relais P+R est encouragé par l'offre d'abonnements combinés « parking + billet TPG/Unireso ».

Un premier programme de construction de parcs-relais P+R des années 90 a été relayé par un plan d'action des parcs-relais P+R 2003-2006, auquel a succédé le plan d'action des parcs-relais P+R 2007-2010 adopté par le Conseil d'Etat en décembre 2006. Pour l'élaboration du plan d'actions des parcs-relais P+R 2011-2014, la réflexion sur les actions à développer se déroule dès à présent à une échelle régionale et transfrontalière, afin de permettre aux personnes actives résidant dans le canton de Vaud ou en France voisine et travaillant à Genève de laisser leur véhicule et de prendre les transports collectifs avant de franchir la frontière. La stratégie à mettre en œuvre pour chaque autorité organisatrice sur son territoire a été définie dans le cadre

d'une étude régionale et transfrontalière réalisée sous l'égide du Comité stratégique DTPR (cf. point 4.4) Elle traduit la ferme volonté des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

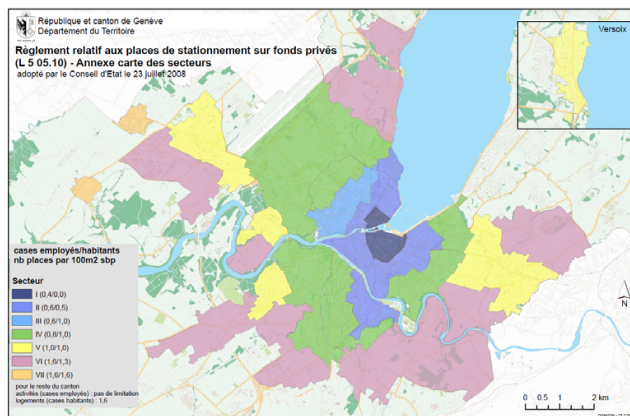
### → les normes cantonales de stationnement pour les constructions nouvelles sur fonds privés

En application des législations sur les transports, l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement, le Conseil d'Etat a adopté le 23 juillet 2008 un « Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés » (L5 05.10).

Ce document fixe les normes de stationnement à appliquer aux constructions nouvelles sur fonds privés :

- un nombre minimal de places à construire par surface brute de logement (auto, vélo), pour ne pas reporter toute la demande sur le domaine public
- un nombre maximal de places à construire par surface brute d'activité, pour réduire le trafic automobile généré par les activités, particulièrement aux heures de pointe.

Les normes varient selon les lieux (centralité, densité, voir carte), le niveau de desserte par transports collectifs et la nature des programmes (variations des ratios pour les affectations d'utilité publique)<sup>3</sup>.



Carte des secteurs du Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L5 05.10)

Une première évaluation du règlement est en cours au sein de la Direction générale de la Mobilité afin de le consolider selon différents axes et d'évaluer si une évolution des secteurs ou ratios paraît opportune.

<sup>3</sup> En date du 18 novembre 2009, le Conseil d'Etat a modifié le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, supprimant dorénavant, dans les secteurs I, II et III de la carte des secteurs, l'exigence de prévoir de nouvelles places de stationnement dans le cas de surélévation d'immeubles ou l'aménagement de combles.

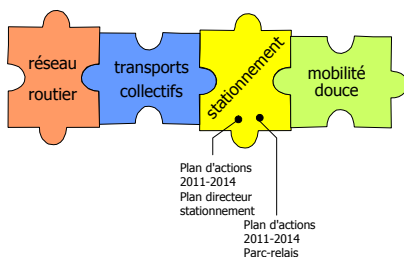
## 2.3 Périmètre du plan directeur du stationnement

Le périmètre d'actions du plan directeur du stationnement se situe principalement sur l'ensemble des places à usage public, sur voie publique et dans les parkings à usage public.

Toutefois, les sept objectifs qui sont présentés ci-après intègrent dans leur conception une action sur les places privées, notamment par l'intermédiaire du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, mais également des plans de mobilité d'entreprise par exemple.

Ainsi, il s'agit bien d'une conception générale sur l'ensemble des thématiques du stationnement qu'y fait l'objet de ce plan directeur du stationnement.

Sa période de validité dépasse la durée quadriennale habituelle des plans directeurs comme celui des transports collectifs par exemple. Il sera décliné à partir de 2011 en plan d'actions pour la période 2011-2014, sur le modèle du plan d'actions P+R 2011-2014 en cours d'élaboration<sup>4</sup>.



Après le préambule (chapitre 1) et le cadrage (chapitre 2), la présentation du plan directeur du stationnement se poursuit en trois parties :

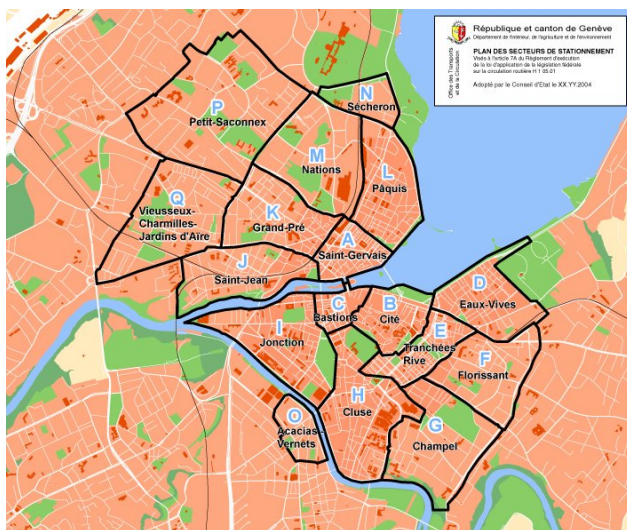
- le bilan du stationnement au centre-ville depuis 1990 (chapitre 3)
- la politique du stationnement aujourd'hui (chapitres 4.1 et 4.2)
- les mesures de mise en œuvre liées aux sept objectifs identifiés (chapitre 4.3).

<sup>4</sup> NB : Le plan d'actions P+R en vigueur est celui portant sur 2007-2010.

### 3 BILAN DU STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE

La réglementation du stationnement s'est d'abord imposée au centre de la ville de Genève, là où se situent les problèmes les plus aigus et les enjeux les plus importants. Elle couvre aujourd'hui l'hypercentre et les quartiers denses bénéficiant de macarons "résidents", soit 72% du territoire de la Ville de Genève (carte ci-dessous). Ce secteur a fait l'objet de plusieurs séries d'enquêtes, dont les résultats sont synthétisés dans le présent chapitre.

Pendant cette période, les autres communes du canton n'ont pas fait l'objet de mesures de réglementation du stationnement ayant justifié des enquêtes et des études particulières. Les conditions de stationnement (offre, demande) y restent donc mal connues, ce qui devra être complété à l'avenir dans les communes les plus urbaines.



Périmètre du bilan du stationnement : les zones macarons A à Q, soit 72% du territoire de la Ville de Genève

### **3.1 Réglementation des places sur voie publique de 1996 à 2004 : un bilan positif**

Elaboré par l'Etat de Genève en 1996, le rapport S10 «Stationnement au centre-ville. Une politique. Des solutions.» fixait une stratégie de réglementation du stationnement public sur voie publique, mise en œuvre les années suivantes.

La démarche consistait à limiter la capacité de stationnement sur voie publique au centre-ville, puis à fixer une clé de répartition de cette capacité limitée entre trois groupes d'utilisateurs : les résidents (les habitants et les commerçants des quartiers), les visiteurs et les pendulaires.

**> Pour les habitants et les commerçants** du centre, l'objectif a été de répondre à la demande de stationnement dans la mesure du possible en les favorisant vis-à-vis des pendulaires avec l'introduction des zones bleues avec macarons. En effet, le macaron « résidents » autorise, à titre dérogatoire, le stationnement de longue durée dans une zone bleue déterminée (et limité à 89 minutes). Le système a été appliqué progressivement à tous les quartiers denses de la ville de Genève (carte page précédente).

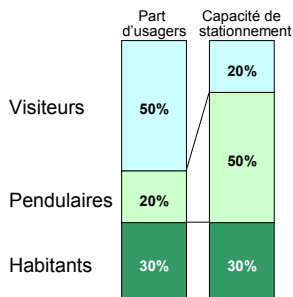
**> Pour les visiteurs** (notamment clientèle des commerces), l'objectif a été de renforcer l'accessibilité du centre-ville en convertissant le stationnement illimité (1 usager pendant 10 heures) en stationnement de courte durée (10 usagers pendant 1 heure) partant du principe que l'élévation du taux de rotation des usagers est un moyen efficace d'augmenter la capacité de stationnement, à nombre de places constant.

**> Pour les pendulaires**, l'objectif a été de réduire l'offre de stationnement de longue durée, en coordination avec le développement de l'offre de transports collectifs et de parkings P+R, de façon à inciter à un transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et les mobilités douces : Depuis la généralisation des zones bleues avec macarons (dès 1998), les « voitures-ventouses », grandes consommatrices de capacité de stationnement, ont quasiment disparu du centre-ville sur voie publique.

### L'effet de la gestion du stationnement sur voie publique

En 2004, une enquête sur les véhicules stationnant sur voie au centre-ville a permis d'évaluer les effets des mesures réalisées en 1997-2000. Les résultats font apparaître un bilan globalement positif, même si des possibilités d'améliorations existent.

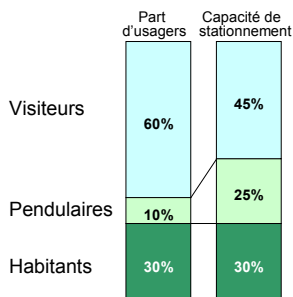
En 1995, 20% de pendulaires consommaient 50% de la capacité de stationnement en surface.



Utilisation du stationnement sur voie publique au centre-ville en 1995

En 1996, les objectifs pour 2005 étaient :

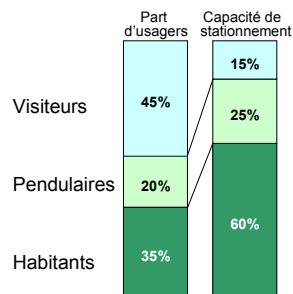
- augmenter la part offerte aux visiteurs et aux clients du centre-ville
- réduire le stationnement pendulaire
- maintenir inchangé le stationnement habitants.



Objectifs horizon 2005 (en 1996)

En 2004, la situation a évolué comme suit :

- le stationnement habitants a augmenté, surtout en durée illimitée.
- la part des visiteurs/clients a légèrement diminué
- les pendulaires ne consommaient plus que 25% de la capacité de stationnement



Utilisation du stationnement sur voie publique au centre-ville en 2004

Autrement dit, la stratégie définie en 1996 a produit les effets escomptés pour les résidents, voire les a même dépassés, mais le bilan est encore améliorable pour les visiteurs et les pendulaires.

> Les résidents sont les grands gagnants de l'opération. En effet, grâce au système macaron, ce sont eux qui ont récupéré les capacités de stationnement de longue durée dégagées par les pendulaires.

> Contrairement à l'objectif initial, les visiteurs et les clients du centre-ville n'ont pas utilisé une part plus importante du stationnement public en surface (bien que leur nombre ait augmenté en valeur absolue, en raison de l'augmentation des places sur horodateurs). Il semble que ces usagers ont préféré utiliser les parkings publics en ouvrage, notamment grâce au système Info-parkings renseignant en temps réel sur la disponibilité de places dans chaque parking.

> Les pendulaires viennent toujours aussi nombreux, mais stationnent deux fois moins longtemps. Les voitures-ventouses ont très fortement diminué sur voie publique. Les éléments d'explication sont multiples. Dans une certaine mesure, le type de pendulaires se parquant sur voie publique a changé. Au lieu de rester sur l'ensemble de la journée, ce sont plutôt des pendulaires utilisant plus souvent leur véhicule au cours de la journée pour des séances à différents endroits du centre-ville. Certains se sont également reportés sur l'offre dans les parkings en ouvrage ou sur l'offre privée (dans le cadre des entreprises ou par location ou sous-location d'une place dans des immeubles notamment). Enfin, d'autres pendulaires viennent sûrement toujours se parquer sur voie publique, mais déplacent leur voiture au cours de la journée ou tournent le disque de stationnement avec le risque d'être amendé.

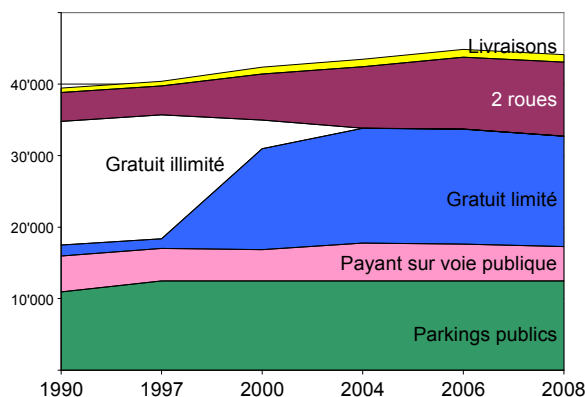
### 3.2 Evolution globale de l'offre de stationnement de 1990 à 2008

Des relevés effectués entre 1990 et 2008 permettent d'observer l'évolution du nombre de places publiques au centre-ville, sur voie publique et en ouvrage, pour les principaux types d'usages.

Ils montrent qu'en 18 ans, l'offre de stationnement public au centre-ville s'est renforcée avec 4'670 places supplémentaires (+11.8%) et diversifiée :

- + 1'530 places voitures dans les parkings publics (+14%)
- - 3'590 places voitures sur voie publique (-15%), avec :
  - une diminution de 210 places payantes (-4.2%)
  - un remplacement des places gratuites illimitées par des places gratuites en zone bleue (- 3'380 places, -17,9%)
- - 1'630 places voitures, tous types confondus (-4.6%)
- + 6'300 places pour deux-roues (motos, scooters et vélos, +156%)
- + 430 des places de livraisons (+68%).

Pendant cette période 1990-2008, la surface totale de voie publique (en m<sup>2</sup>) utilisée pour les divers stationnements est restée pratiquement inchangée.



	1990	1997	2000	2004	2006	2008	90>08	%
Parking public	10'940	12'470	12'470	12'470	12'470	12'470	+1'530	+14.0%
Payant sur voie publique	5'030	4'560	4'380	5'290	5'150	4'820	-210	-4.2%
Gratuit limité	1'530	1'330	14'110	16'070	16'080	15'430	+13'900	-18.0%
Gratuit illimité	17'290	17'360	4'010	10	10	10	-17'280	
Deux-roues	4'050	4'050	6'450	8'580	10'070	10'350	+6'300	+155.6%
Livraisons	630	630	970	1'070	1'080	1'060	+430	+68.3%
<b>Total</b>	<b>39'470</b>	<b>40'400</b>	<b>42'390</b>	<b>43'490</b>	<b>44'860</b>	<b>44'140</b>	<b>+4'670</b>	<b>+11.8%</b>

sources : relevés DGM/SITG

Evolution de l'offre en places de stationnement dans les quartiers denses de Genève de 1990 à 2008, par catégorie



### 3.3 Utilisation du stationnement automobile sur voie publique : évolution entre 1998 et 2009

Trois enquêtes réalisées en 1998, 2004 et 2009 sur des secteurs échantillons représentatifs permettent d'observer l'évolution de l'utilisation des places de stationnement automobile sur la voie publique en ville de Genève.

Il faut distinguer deux contextes : les secteurs centraux à forte densité commerciale et les quartiers denses d'habitats et d'emplois.

#### > Secteurs centraux à forte densité commerciale : horodateurs

Dans l'hypercentre et les rues très commerçantes, la mise en place progressive des horodateurs (stationnement payant de durée limitée) à partir de 1998 a eu des effets significatifs :

- le taux de rotation des places est passé de 5.1 en 1998 à 6.3 en 2009, ce qui, combiné à l'extension des parkings publics, a renforcé l'accessibilité aux commerces de centre-ville<sup>5</sup>. Avec des contrôles renforcés, le taux de rotation pourrait atteindre des taux de 10, voire 12. Entre 2004 et 2009, on constate une légère baisse de 6.5 à 6.3
- le stationnement de longue durée a subi une forte réduction, passant de 65% en 1998 à 21% en 2004 en termes de la durée totale d'occupation des places (capacité de stationnement).

Ces données concordent avec l'expérience des utilisateurs. Aujourd'hui, on sait que l'on peut assez facilement trouver une place de courte durée pour accéder aux commerces en ville de Genève.

En revanche, les enquêtes de 2004 et 2009 ont relevé une part importante de stationnements illicites en dépassement de la durée autorisée. En moyenne, on assiste à une légère augmentation de la part de stationnement illicite dans les zones équipées d'horodateurs. Suivant les zones, cette part varie entre 17% et 30%. En revanche, dans un secteur très central comme la rue Frank-Martin, cette proportion a tendance à diminuer, même si elle reste la plus forte (de 58% en 2004 à 50% en 2009).

L'accessibilité des rues commerçantes pourrait encore être sensiblement améliorée, particulièrement aux abords des Rues Basses, moyennant un renforcement du contrôle (voir encadré page suivante).

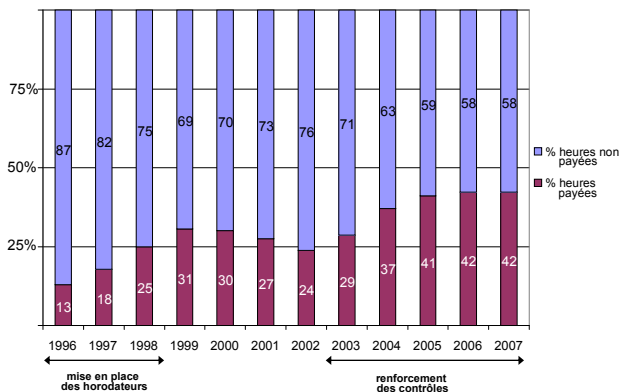
A ce sujet, la mission de contrôle de l'ensemble du stationnement sur le domaine public de la Ville de Genève a été confiée par l'Etat de Genève à la Fondation des Parkings pour l'année 2010 via un contrat de prestations. Selon les termes de ce contrat, la Fondation s'engage à trois types de contrôles selon les modalités prévues dans les différentes lois applicables en matière de circulation routière : des contrôles systématiques, des contrôles du stationnement illicite et des contrôles complémentaires, ponctuels et ciblés dans les zones et les rues qui le nécessitent.

<sup>5</sup> Le taux de rotation est calculé sur l'ensemble de la période réglementée (8h-18h ou 8h-19h). Un taux de 5,1 signifie que 5,1 voitures en moyenne se sont stationnées pendant ces heures sur un secteur de stationnement.

**Renforcement du contrôle : une efficacité vérifiée**

Le renforcement du contrôle du stationnement de durée limitée sur voie publique depuis 2003 a provoqué une modification significative du comportement des automobilistes. C'est ce que montre l'évolution de la part des heures de stationnement payées, considérée comme un indicateur du respect de la limitation de la durée de stationnement, pendant la période 1996-2007 :

- à partir de la mise en place des horodateurs en 1996, la part des heures payées<sup>6</sup> connaît d'abord une croissance continue. Elle passe de 13% en 1996 à 31% en 1999.
- mais à partir de 2000, les limitations de la durée de stationnement sont de moins en moins respectées
- avec le renforcement des contrôles, la part des heures payées augmente pour dépasser les 40% depuis 2005. Si ce taux pourrait être amélioré, il se situe néanmoins dans une fourchette haute par rapport à d'autres agglomérations.



**Heures de stationnement payées, évolution 1996-2007**

source : Fondation des parkings

<sup>6</sup> Le calcul des heures non payées se fait à partir d'une situation théorique où toutes les places seraient occupées pendant la durée légale (8h-18h/19h), avec une occupation immédiate d'une place laissée libre. Dans la pratique, cette occupation maximale se vérifie rarement. Ainsi, la part des heures payées est plus élevée que celle indiquée sur la figure.

**> Quartiers denses d'habitats et d'emplois : zone bleue et macarons**

Dans les quartiers denses d'habitats et d'emplois, le système associant la zone bleue (stationnement gratuit de durée limitée à 90 minutes) et le système macarons (voir encadré ci-dessous) a produit les effets suivants :

- le stationnement de courte durée a fortement diminué, libérant 75% de la capacité de stationnement
- le taux de rotation des places est passé de 4.7 en 1998 à 2.3 en 2004
- le stationnement « habitants » de longue durée a fortement augmenté, ce qui se reflète par exemple dans la durée moyenne de stationnement, passée de 113 minutes en 1998 à 173 minutes en 2004.

Les mesures en faveur du stationnement « résidents » ont été une indéniable réussite, même s'il reste difficile de trouver une place sur voie publique dans certains quartiers.

En zone bleue, le taux de stationnement illicite est plus faible qu'en zone horodateurs. En 2009, il est de l'ordre de 20%. Les détenteurs de macarons occupent 75% de l'offre en stationnement.

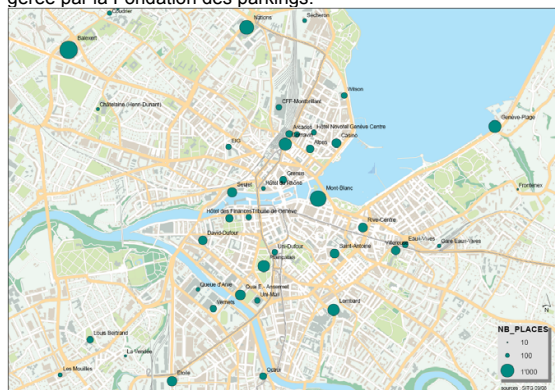
**Le macaron « résidents » : une simple autorisation de durée**

Le macaron permet aux habitants des zones instituées de stationner sans limite de temps dans la zone bleue de leur secteur de résidence. Les commerçants et les entreprises peuvent également en bénéficier à certaines conditions. Le macaron coûte 180.- par année pour les habitants et 360.- par année pour les entreprises.

Le macaron ne donne pas droit à une place réservée – comme le fait la location d'une place de stationnement privée (louée de 1'200 à 3'600 francs par an). Sans vouloir résoudre tous les problèmes de stationnement dans les quartiers, il permet de répondre à un certain nombre de besoins dans la mesure des capacités disponibles afin d'améliorer la qualité de la vie résidentielle (sécurité, affectation des espaces publics par exemple).

### 3.4 Utilisation des parkings à usage public

En ville de Genève, il existe 28 parkings à usage public en ouvrage, dont la moitié est gérée par la Fondation des parkings.



Parkings à usage public sources : SITG

Leurs caractéristiques en termes d'occupation sont variables de cas en cas.

#### → des parkings souvent saturés la journée et bien remplis la nuit

Comme exemple, le parking Saint-Antoine est régulièrement saturé la journée avec un taux de rotation de 3. Des abonnements « habitants » (jour et nuit) et uniquement de nuit occupent 35% de la capacité, mais ne représentent que 15% des entrées/sorties.

→ des parkings présentant des réserves de capacité la journée, fortement orienté pour les pendulaires, et la nuit. Comme exemple, le parking David-Dufour est occupé au maximum à 65-70% la journée. Le taux de rotation très faible (1.2) montre qu'il abrite de nombreuses « voitures-ventouses ». Les abonnements « habitants » et « nuit » représentent 20% de la capacité et les abonnements permanents plus de 70%.

#### → des parkings proches de la saturation la journée et présentant des réserves la nuit.

Comme exemple, le parking des Finances a une occupation maximale variant de 80% à 100% selon les jours. La part d'abonnements « habitants » et « nuit » est faible (7 à 8%), par rapport à la part d'abonnements permanents (80%).

Dans ces trois parkings, près de 30% des places sont occupées la nuit, essentiellement par des habitants et des abonnés de nuit. Le potentiel nocturne est donc important, à la différence du potentiel diurne, variable selon les cas.

### 3.5 Autres communes

Etant donné l'importance des enjeux, la ville de Genève est à ce jour la seule commune qui a fait l'objet d'une gestion dynamique du stationnement. Dans les autres communes du canton, le stationnement est pour l'essentiel gratuit et illimité.

Ainsi, à Carouge, Grand-Saconnex et Meyrin, les places sur voie publique sont très majoritairement gratuites (plus de 96%) et de durée illimitée (64% à Carouge, 66% au Grand-Saconnex, 91% à Meyrin).

Ce régime expose les communes proches de la ville de Genève à fonctionner comme des réservoirs de places de stationnement pour pendulaires (effet de bord). Cela n'est pas durable à terme, et de nombreuses communes demandent une application du système de zone bleue avec macaron à plusieurs quartiers se trouvant sur leur territoire.

### 3.6 Synthèse

Par rapport aux principaux leviers d'actions, le bilan de la politique du stationnement fait apparaître plusieurs éléments :

- les effets de la mise en place des zones bleues avec macarons répondent aux objectifs fixés pour les résidents des quartiers
- l'offre publique reste un élément complémentaire à l'offre privée. Ainsi, la mise en application du règlement de stationnement sur fonds privés est à poursuivre.
- il subsiste des réserves de capacité dans certains parkings à usage public qui pourraient être utilisées pour les habitants dans les quartiers avec peu de places de stationnement privées.
- l'offre P+R se développe et est fortement utilisée dans la plupart des cas. Un renforcement est à prévoir pour les prochaines années.
- la récupération de places de stationnement pour de l'espace public ne s'est fait que trop timidement par rapport aux attentes.
- l'offre de stationnement pour les vélos est trop systématiquement occupée par les deux roues motorisés. Les espaces sécurisés de stationnement pour vélos sont également à développer.

## 4 LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT, AUJOURD'HUI

Le bilan des actions antérieures a légitimé le réexamen de la politique de stationnement sur les places publiques en contexte urbain dense. La stratégie générale a été précisée et complétée, sept objectifs ciblés ont été identifiés et les mesures à mettre en œuvre ont été explicitées.

### 4.1 Stratégie générale

La stratégie générale répond à plusieurs principes de base pour la répartition de l'offre de stationnement entre les utilisateurs :

→ **stationnement des habitants** : satisfaire la demande dans la mesure des possibilités, tout en encourageant la réduction de la dépendance automobile et en favorisant les mobilités alternatives (transports collectifs, vélo, auto-partage, etc.). L'objectif n'est pas d'empêcher les habitants de posséder une voiture, mais de les inciter à moins l'utiliser. Si un manque de places pour les habitants est mis en évidence par un diagnostic (cf. annexe 2), il est nécessaire d'examiner toutes les solutions possibles pour augmenter l'offre en utilisant d'éventuelles réserves dans les parkings existants, voire en autorisant la construction de parkings pour les habitants.

→ **stationnement des pendulaires** : réduire l'offre afin de limiter le trafic motorisé aux heures de pointe en incitant les pendulaires à utiliser les investissements lourds réalisés dans les transports collectifs et les parcs-relais P+R, en révisant les conditions d'octroi d'abonnements dans les parkings publics et en renforçant les contrôles sur voie publique.

→ **stationnement des visiteurs et des clients** : renforcer l'accessibilité des centres urbains, élément de leur vitalité dans un contexte de concurrence avec des commerces périphériques, plus accessibles par l'automobile. Cette amélioration de l'offre s'opère grâce à un renforcement des contrôles afin de libérer les places de stationnement de leurs occupations illicites et les rendre aux usagers prioritaires.

### **Nouvelles cibles de l'action publique**

Le bilan a fait apparaître de nouvelles cibles de l'action publique, qui n'avaient pas été identifiées auparavant comme prioritaires ou qui avaient été sous-estimées :

#### **→ la récupération d'espaces publics urbains :**

pour améliorer la qualité des rues et des places des centres urbains, clé essentielle de leur attractivité, il faut libérer une partie des voies publiques du stationnement, grand consommateur d'espace, en coordination avec la réalisation simultanée d'aménagements d'espaces publics par les communes lorsque la route est de compétence communale. Lors de la création de parkings à usage public en ouvrage, cette récupération d'espaces publics s'opère en compensation des places créées. Lors de travaux supprimant des places sur voie publique (par exemple, lignes de tramway, etc.), les places supprimées en surface pourraient faire dans certains cas l'objet de compensation en ouvrage.

#### **→ la distinction du stationnement des deux-roues motorisés et des vélos :**

aujourd'hui, conformément à la législation fédérale, les places de stationnement sont les mêmes pour les deux-roues motorisés et non motorisés, ce qui provoque de fréquents conflits d'usages. De plus, compte tenu de leurs impacts très différents sur l'environnement (air, bruit), la santé de la population et l'ambiance des quartiers, il faut sortir de la confusion et recentrer l'action publique sur l'encouragement concret des deux-roues non motorisés.

#### **→ l'extension de la gestion dynamique du stationnement dans les autres communes que la ville de Genève :**

certaines des communes les plus urbaines de Genève nécessitent la mise en place d'une gestion du stationnement, soit pour garantir leur fonctionnement propre, soit pour se prémunir des effets de bord du contrôle du stationnement en Ville de Genève. En fonction des situations particulières à évaluer de cas en cas, l'Etat de Genève soutiendra l'application du système « zone bleue-macaron » sur leur territoire.

#### **→ une tarification cohérente du stationnement sur voie publique et en ouvrage :**

les tarifs de stationnement (horodateurs, abonnements, etc.) doivent être mis en cohérence de façon à inciter les automobilistes à se garer plutôt en ouvrage (parkings en sous-sol ou en surface) plutôt que sur la voie publique.

#### **→ un développement de l'offre de parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière :**

pour les parcs-relais P+R, il s'agit de développer l'offre à une échelle régionale et transfrontalière afin de réduire le plus possible la portée du déplacement en voiture individuelle en proposant une alternative en transports collectifs au plus près du lieu de domicile. Cela traduit la ferme volonté des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

## 4.2 Sept objectifs sectoriels

La politique du stationnement public dans les centres urbains se structure en sept objectifs sectoriels, résumés dans le présent chapitre.

Les mesures de mise en œuvre sont détaillées au chapitre 4.3 par fiche spécifique.

### Objectifs généraux liés au stationnement

- Meilleure qualité de vie
- Respect de l'environnement
- Promotion de l'économie



#### Objectif 1 Vie urbaine

Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement



#### Objectif 2 Habitants

Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers



#### Objectif 3 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



#### Objectif 4 Visiteurs

Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs



#### Objectif 5 Cyclistes

Développer une offre de stationnement pour deux roues non-motorisés répondant à l'augmentation de la demande



#### Objectif 6 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



#### Objectif 7 Autres usagers

Mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, livraisons, cars, taxis, etc.



## **Objectif 1, vie urbaine      récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement**

Le stationnement automobile est un grand consommateur d'espace. Or, si l'espace disponible est souvent abondant en périphérie, il est particulièrement limité dans les centres urbains. En outre, les espaces publics sont sollicités par de multiples usages et porteurs d'enjeux majeurs pour la vie sociale et l'attractivité commerciale et touristique. Depuis 1990, la surface de voie publique utilisée pour le stationnement est restée quasi inchangée. Pour améliorer l'attractivité des centres et la qualité des espaces publics, la libération de la fonction de stationnement d'une partie des voies publiques s'avère nécessaire.

Le moyen envisagé est de compenser la création de places en ouvrage par la suppression de places en surface, comme cela a déjà été fait lors de la construction du parking Saint-Antoine (libération de la promenade) ou des parkings pour habitants des Tilleuls et du Prieuré, selon des modalités définies précisément dans la fiche de mesures liée à cet objectif (cf. p.28 et annexe 2).

De telles politiques de valorisation des espaces publics accompagnées de compensation des places créées en ouvrage par un nombre équivalent de places supprimées en surface sont opérationnelles à Berne et à Zurich, sur la base d'accords négociés avec les parties concernées définis par rapport à un nombre de places de référence («Compromis de circulation pour le centre-ville» à Berne, «Compromis historique» à Zurich).

Dans le centre-ville de Genève où la pression sur l'espace public est forte, le principe de compensation doit se baser sur le nombre total de places à usage public de 2010, comme année de référence.

Valable pour l'ensemble du canton, la réalisation de cet objectif passe par la mise au point d'une méthode pour un diagnostic de la situation du stationnement dans les quartiers en tenant compte des offres privée et publique de stationnement, des activités présentes dans le quartier, des taux de motorisation, etc. Cette méthode implique une connaissance du nombre total de places de stationnement public et privé. Elle sera un outil d'aide à la décision pour les six autres objectifs également (cf. annexe 2).

## **Objectif 2, habitants      améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers**

Dans les contextes urbains les plus denses, certains quartiers présentent un déficit de places de stationnement pour habitants. Pour y remédier, trois groupes de mesures sont envisagés :

- renforcer l'offre de stationnement pour habitants en utilisant les places libres dans les parkings en ouvrage ou en libérant des places dans ces parkings au profit des habitants.
- soutenir la mise en place de zones bleues + macarons dans d'autres communes que la ville de Genève, présentant un caractère de centres urbains secondaires ou étant victimes des effets de bords liés à leur non intégration dans le système existant en ville de Genève
- dans les secteurs où un manque de places de stationnement pour les habitants serait avéré, construire des places en ouvrage pour les habitants sans

suppression de place de stationnement en surface après avoir pris toutes les mesures possibles pour exploiter d'éventuels réserves de capacité dans les parkings à usage public existants.

- permettre aux habitants d'abandonner leur voiture (aujourd'hui 36% des ménages en ville de Genève) en améliorant les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle (vélo, auto-partage, transports collectifs, etc.), notamment en réservant des places de stationnement pour des véhicules en autopartage et en instaurant une tarification du stationnement plus dissuasive pour l'automobile.

### **Objectif 3, 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**

Dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs (centres, axes, noeuds d'interfaces), l'offre de stationnement pour pendulaires doit être réduite, pour que les intéressés utilisent plutôt les transports collectifs, les parkings P+R et les mobilités alternatives à la voiture individuelle, en cours de développement grâce à des investissements considérables consentis par les pouvoirs publics.

Les moyens envisageables sont :

- revoir les conditions d'attribution d'abonnements dans les parkings en ouvrage (coûts, gestion, conditions)
- s'inscrire dans un partenariat avec les représentants des milieux de l'immobilier afin de diminuer les sous-locations de places de stationnement à des pendulaires, envisager une modification du système d'attributions des macarons habitants, par exemple uniquement pour ceux dont l'immeuble n'est pas doté d'un parking.
- renforcer la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle (plans de mobilité, parcs-relais P+R, auto-partage, vélo, etc.)
- renforcer le contrôle du stationnement sur voie publique

Les parcs-relais P+R représentent une thématique à part entière, pour laquelle il convient d'orienter le développement de l'offre à une échelle régionale et transfrontalière de manière à réduire les kilomètres parcourus en voiture individuelle en proposant une alternative en transports collectifs au plus près du lieu de domicile. Le développement conjoint et simultané de l'offre de transports collectifs et de l'offre des parcs-relais P+R se traduira également par une diminution des charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

**Objectif 4, visiteurs**                    **garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs**

L'accessibilité des services, des commerces et des loisirs des centres urbains doit être garantie pour les différents moyens de transports et notamment pour les voitures en complément aux transports collectifs et aux modes doux. Toutefois, l'offre répondant à ces besoins est prioritairement celle des parkings en ouvrage à usage public.

Trois groupes de mesures peuvent la conforter :

- l'extension du stationnement de courte durée à d'autres communes que la ville de Genève, pour améliorer leur capacité d'accueil de visiteurs et de clients
- l'élargissement des conditions d'utilisation des parcs-relais P+R pour des visiteurs de moyenne durée (carte journalière touristique, par exemple).
- le renforcement du contrôle des stationnements illicites

**Objectif 5, cyclistes**                    **développer une offre de stationnement pour deux-roues non motorisés répondant à l'augmentation de la demande**

Le vélo est efficace pour des trajets jusqu'à 5 km en ville. Son utilisation est en forte augmentation à Genève, provoquant des problèmes croissants de stationnement (manque de places, gênes pour les vélos et les piétons).

Pour soutenir ce moyen de transport favorable à l'environnement, il faut adapter l'offre de stationnement à la demande.

Les moyens utilisables sont notamment :

- augmenter, sur le domaine public, les places de stationnement sécurisées et de qualité pour vélos (systèmes du type rack ou Pédale-Parc)
- utiliser les possibilités réglementaires pour différencier l'usage des cases deux-roues pour réserver certains de ces espaces de stationnement sur voie publique aux vélos uniquement
- créer des pôles vélos multiservices (stationnement, entretien, location, etc.) aux grandes interfaces multimodales (notamment gares CEVA)
- établir une norme pour la réalisation, sur domaine public, de places de stationnement vélos aux abords immédiats des équipements publics existants
- équiper les nouvelles constructions de garages à vélos
- veiller au respect des normes d'introduction de places vélos dans les nouvelles constructions
- prévoir l'équipement de bornes de recharge électrique pour les places de stationnement afin de rendre plus aisée l'utilisation des vélos à assistance électrique.

**Objectif 6, 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**

L'explosion de l'usage de motos et scooters à Genève pour les déplacements pendulaires profite d'avantages pas toujours licites (utilisation des aménagements cyclables, stationnement débordant sur les trottoirs, etc.) pour éviter les contraintes de circulation et de stationnement automobile, au détriment des cyclistes et des piétons.

Et comme les deux-roues motorisés sont plus polluants que l'automobile et contribuent à dégrader la qualité des espaces publics et des quartiers : il faut en limiter l'expansion, au profit des modes doux et des transports collectifs.

Les moyens utilisables sont notamment :

- définir des conditions de stationnement pour deux-roues motorisés comparables à celles appliquées aux voitures (cases, tarif, durée, contrôle) en utilisant les possibilités réglementaires pour différencier l'usage des cases deux-roues entre deux-roues motorisés et vélos
- encourager le stationnement des deux-roues motorisés en ouvrage, où l'offre existante est aujourd'hui sous-utilisée, en limitant la durée du stationnement sur voie publique et en pratiquant une tarification attractive en ouvrage
- augmenter les contrôles de circulation et de stationnement des deux roues motorisés

**Objectif 7, autres usagers mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, livraisons, cars, taxis, etc.**

Des mesures différenciées sont à renforcer pour répondre aux besoins des autres usagers. On relève notamment :

- personnes à mobilité réduite : répondre à la demande de stationnement de ces personnes à leur domicile, à leur travail, sur les lieux de loisirs, de commerces, de soins, etc.
- livraisons : après un doublement de l'offre entre 1990 et 2006, préciser les conditions d'utilisation de l'offre de cases de livraisons en fonction du type de commerce desservi
- professionnels : envisager la possibilité d'une dérogation pour un stationnement longue durée sur les places horodateurs en cas d'intervention
- cars : offrir des lieux clairement définis pour le stationnement des cars, l'embarquement et la dépose des passagers
- taxis : réviser la localisation des aires de prise en charge des clients.

#### **4.3 Mesures de mise en œuvre**

La mise en œuvre de ces mesures passe initialement par une concertation avec les acteurs concernés (Etat, communes, commerçants, police, associations, etc.) de manière à déterminer en commun un programme de travail.

Les mesures envisagées pour ces sept objectifs sont détaillées dans les fiches synthétiques suivantes.

## Objectif 1 Vie urbaine: Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement



- L'espace public est contraint et convoité dans les zones denses, spécialement dans le centre-ville
- Une gestion adaptée du stationnement peut permettre de réduire ou de relocaliser le nombre de places et ainsi d'améliorer la qualité de vie pour une plus grande convivialité de l'espace public

**Principales localisations de cet enjeu :**  
Centre-ville et centres secondaires

### Des résultats acquis

- Libération d'espace public pour des aménagements publics (parcs, promenades, trottoirs plus larges...) suite à la construction de parkings en ouvrage réaffectés: parkings St-Antoine, Tilleuls, Prieuré

### L'orientation directrice

La Ville de Genève étant déjà fortement dotée en parkings à usage public, **l'offre totale de places pour les parkings en ouvrage à usage public doit y être maintenue à son niveau de 2010**. Ainsi, **toute nouvelle place de stationnement construite en ouvrage doit être supprimée sur voie publique de manière compensatoire**

L'objectif est de récupérer l'espace public à d'autres fins que le stationnement voitures en remplaçant les places sur voie publique par des places en ouvrage. L'espace public libéré peut être converti en zone piétonne ou de rencontre, redistribué en faveur des vélos, d'espaces de livraison ou transformé en espaces verts.

Dans les autres communes et surtout les centres urbains secondaires, la même orientation directrice peut être poursuivie, sans fixation d'un niveau de référence et même si la densité actuelle du bâti ne le nécessite pas encore.

### Les mesures à développer

- Optimiser l'usage des parkings à usage public en ouvrage existants afin de permettre de compenser d'éventuelles suppressions de places sur voie publique.
- Conditionner la réalisation de parkings en ouvrage à la suppression de places sur voie publique selon le mécanisme de compensation défini (cf. annexe 2).
- En cas de suppression de places sur voirie destinées aux habitants d'un quartier et s'il n'y existe pas d'alternatives adéquates de stationnement en ouvrage, étudier la possibilité de reporter la compensation hors du quartier sur des axes bien desservis par les transports collectifs.
- Poursuivre le recensement du stationnement privé en partenariat avec les propriétaires, les caisses de pension et les régies immobilières.
- Etablir un suivi du nombre de places de stationnement, tous types, dans les quartiers concernés

### La démarche

Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat, la Ville et la Fondation des parkings pour la définition de le diagnostic de la situation du stationnement dans les quartiers et les communes.

## Objectif 2 Habitants: Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers



- De nombreux habitants utilisent le stationnement public sur voie publique, soit pour pallier à l'absence de stationnement privé, par méconnaissance de l'offre privée disponible ou pour ne pas payer une location.
- L'enjeu est de répondre aux besoins en stationnement des habitants avec :
  - Un objectif de diminuer la génération de trafic par la possibilité offerte aux habitants de ne pas utiliser leur voiture durant la journée
  - Un objectif de limiter le trafic lié à la recherche de places de stationnement dans un quartier

**Principale localisation de cet enjeu :**  
Centre-ville et centres secondaires

### Des résultats acquis

- Meilleure satisfaction des habitants grâce à l'introduction des zones macarons pour le stationnement sur voie publique, doublement de la consommation du stationnement sur voie publique en 10 ans par cette catégorie d'utilisateurs

### L'orientation directrice

- Favoriser le plus possible le stationnement pour les habitants dans tous les quartiers
- Tirer parti des marges de capacité existantes aujourd'hui dans les parkings en ouvrage à usage public et, à défaut, construire de nouvelles places, avec des principes de gestion adéquats.

### Les mesures à développer

- Soutenir la mise en place de zones bleues avec macarons « résidents » dans d'autres communes que la ville de Genève, sollicitées par un important stationnement pendulaire (voitures « ventouses ») pour offrir des capacités supplémentaires de stationnement dans les secteurs faiblement pourvus de stationnement privé ou en ouvrage
- Renforcer l'usage des parkings en ouvrage à usage public présentant des réserves de capacité par les habitants via une augmentation des quotas de places habitants (au détriment des pendulaires)
- Augmenter le prix du macaron pour éviter des transferts entre stationnement sur fonds privés et stationnement sur voie publique
- Envisager une modification du système d'attributions des macarons habitants, par exemple uniquement pour ceux dont l'immeuble n'est pas doté d'un parking, afin de diminuer les sous-locations de places de stationnement
- Si le besoin est mis en évidence par le diagnostic, créer de nouveaux parkings en ouvrage à usage public pour les habitants, avec des tarifs favorisant une génération de trafic minimale (tarif progressif selon l'usage) et relativement attractif pour éviter que l'habitant stationne son véhicule sur voie publique
- Veiller au respect des normes relatives aux places voitures dans les nouvelles constructions selon le règlement L.5.05.10

**La démarche**

- Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat, la Ville et d'autres communes, la Fondation des parkings, gestionnaires et propriétaires des parkings privés à usage public, grands propriétaires privés ou para-publics (CIA, GIM, etc.) pour la définition des modalités d'exploitation des parkings en ouvrage.
- Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat et de la Fondation des parkings pour développer une cohérence entre les tarifications du stationnement sur la voie publique, en ouvrage et les abonnements macarons permettant d'atteindre les objectifs visés.
- Présenter aux communes le processus de mise en place d'une zone bleue avec macarons

**Les mesures ne relevant pas directement de la politique du stationnement**

- Offrir aux ménages l'opportunité de ne pas posséder de voiture individuelle et soutenir les ménages sans voiture (aujourd'hui 36% des ménages en ville de Genève) : en améliorant les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle (vélo, auto-partage, etc.).
- Mesures liées à l'aménagement du territoire (création d'éco-quartiers, limitation de l'étalement urbain, etc.)
- Développement de l'offre de transports collectifs

### Objectif 3 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



- L'offre privée de stationnement présente encore une forte attractivité pour les pendulaires, notamment aux heures de pointe
- L'enjeu est de diminuer les flux automobiles pendulaires dans les secteurs où les transports collectifs sont les plus performants
- Dans les secteurs moins bien desservis de l'agglomération franco-valdo-genevoise, une offre de parcs-relais P+R doit permettre de réduire les kilomètres parcourus en voiture individuelle avant de franchir la frontière

#### Principales localisations de cet enjeu :

Centre-ville, centres secondaires, axes forts TC, gares

#### Des résultats acquis

- Diminution de la présence des pendulaires dans le centre par des mesures de gestion du stationnement au centre-ville, le long des axes forts des transports collectifs et par le développement des parcs-relais P+R : -50% de la consommation du stationnement sur voirie en 10 ans.

#### L'orientation directrice

- Dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs (centres, axes, noeuds d'interfaces), l'offre de stationnement pour pendulaires doit être réduite, pour que les travailleurs utilisent davantage les transports collectifs, les P+R et les mobilités alternatives à la mobilité individuelle, mis en place grâce à des investissements publics considérables.

#### Les mesures à développer

- Soutenir la mise en place de zones bleues avec macarons « résidents » dans d'autres communes que la ville de Genève, sollicitées par un important stationnement pendulaire (voitures « ventouses »)
- Améliorer l'offre P+R cantonale, régionale et transfrontalière, de manière à traduire la volonté forte des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.
- Renforcer les mesures de gestion du stationnement au centre-ville (stationnement privé, sur voie publique et en ouvrage) et les contrôles
- Etendre les mesures de gestion du stationnement le long des axes de transports collectifs (stationnement sur voie publique prioritairement, mais également parkings en surface sans contrôle)
- Revoir les conditions d'attribution des abonnements dans les parkings gérés par la Fondation des parkings et des entités publiques pour éviter un usage massif par les pendulaires
- Revoir les conditions d'octroi des places de stationnement pour les collaborateurs de l'Etat dans le cadre de la démarche de plan de mobilité de l'administration cantonale.
- Envisager une modification du système d'attributions des macarons habitants, pour diminuer les sous-locations de places de stationnement à des pendulaires, par exemple uniquement pour ceux dont l'immeuble n'est pas doté d'un parking.
- Veiller au respect des normes relatives aux places voitures dans les nouvelles constructions selon le règlement L.5.05.10



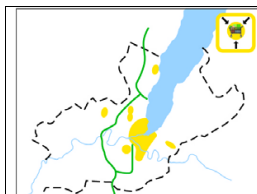
**La démarche**

- Présenter aux communes les possibilités de gestion du stationnement permettant d'éviter une occupation des places sur voirie par les pendulaires (notamment processus de mise en place d'une zone bleue avec macarons au lieu de zone blanche illimitée).
- Elaborer le plan d'actions parcs-relais P+R 2011-2014 avec les sites P+R validés par le comité stratégique DTPR sur le territoire du canton de Genève et assurer la coordination avec les autorités organisatrices des parties vaudoises et françaises de l'agglomération franco-valdo-genevoise pour les sites P+R validés sur leurs territoires respectifs.
- Constituer un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat et de la Fondation des parkings pour la détermination des conditions d'attribution des abonnements pendulaires
- Définir des objectifs quantitatifs de contrôle du stationnement sur la voie publique sur la base du contrat de prestations entre la Ville et la Fondation des parkings. Sur cette base, adapter les objectifs au stationnement le long des axes de transports collectifs

**Les mesures ne relevant pas directement de la politique du stationnement**

- Mesures liées à l'aménagement du territoire (localisation adaptée des nouvelles entreprises et des grands générateurs de déplacements dans les centres urbains et à proximité des axes de transports collectifs performants)
- Développement de l'offre de transports collectifs
- Lancer les démarches pour établir une offre tarifaire commune dans le cadre de la communauté tarifaire Unireso pour les usagers des parcs-relais et des P+Rail CFF
- Soutenir l'élaboration des plans de mobilité d'entreprise et des plans de mobilité de site
- Renforcer la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle (auto-partage, vélos, etc.)
- Extension et amélioration des contrôles d'accès par régulation lumineuse pour la gestion du trafic individuel afin de favoriser la vitesse commerciale des transports collectifs.

#### Objectif 4 Visiteurs: Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs



- L'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs doit être garantie pour les différents modes de transports et notamment pour les voitures (en complément aux transports collectifs et aux modes doux)
- L'enjeu est d'offrir un nombre de places de stationnement adapté à ces différents besoins.

**Principales localisations de cet enjeu :**  
Centre-ville et centres secondaires

#### Des résultats acquis

- Limitation de la durée du stationnement ayant pour but d'augmenter le taux de rotation et donc le nombre d'usagers de courte durée : généralisation du stationnement limité à maximum 30 minutes ou 90 minutes dans le centre-ville de Genève

#### L'orientation directrice

L'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs doit être garantie pour les différents moyens de transports et notamment pour les voitures (en complément aux transports collectifs et aux modes doux). L'offre répondant à ces besoins est en priorité celle des parkings en ouvrage à usage public et subsidiairement celle du stationnement sur voie publique. Le périmètre dans lequel cette offre doit exister peut être relativement élargi (rayon de 500m à 750m autour des activités).

#### Les mesures à développer

- Favoriser le stationnement de courte durée dans le centre-ville et les centres secondaires pour accroître le nombre d'usagers potentiels
- Orienter les usagers courte durée (moins de 90 minutes) vers les parkings en ouvrage à usage public
- Faire connaître les parkings offrant des billets combinés pour l'usage des transports collectifs pour leurs clients
- Proposer une cohérence de tarification entre le stationnement sur voie publique et en ouvrage à usage public (augmenter le tarif de stationnement sur voirie et en baisser celui des parkings en ouvrage pour les durées inférieures à 90 minutes afin d'orienter les usagers courtes durées vers les parkings en ouvrage à usage public)
- Ne pas privilégier l'accessibilité aux centres commerciaux périphériques par rapport aux commerces du centre-ville en réfléchissant sur la généralisation du stationnement payant dès la première heure dans tous les centres commerciaux du canton
- Renforcer le contrôle du stationnement sur voie publique
- Élargir les conditions d'utilisation des P+R pour des visiteurs de moyenne durée, essentiellement les soirs et les week-ends (tarif combiné parkings et transports collectifs attractif), mais également la journée

**La démarche**

- Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat et de la Fondation des parkings pour développer une cohérence entre les tarifications du stationnement sur la voie publique et en ouvrage permettant d'atteindre les objectifs visés et assurer un suivi des concessions d'utilisation des parkings à usage public.
- Définir des objectifs quantitatifs de contrôle du stationnement sur la voie publique sur la base du contrat de prestations entre la Ville et la Fondation des parkings
- Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat et des centres commerciaux genevois pour généraliser le paiement de la première heure de parking
- .Constitution d'un groupe de travail réunissant notamment des représentants de l'Etat et de la Fondation des parkings pour développer un produit P+R pour les visiteurs de moyenne durée.

**Les mesures ne relevant pas directement de la politique du stationnement**

- Soutenir le développement des systèmes de livraison à domicile ou à destination des parcs-relais respectueux de l'environnement
- Développer l'offre de transports collectifs
- Favoriser l'usage des modes doux

## Objectif 5 Cyclistes: Développer une offre de stationnement pour deux roues non-motorisés répondant à l'augmentation de la demande



- Le nombre d'utilisateurs du vélo est en constante augmentation
- Le vélo est le moyen idéal pour les déplacements inférieurs à 5km
- Leur stationnement est par endroit problématique en termes d'encombrements et d'utilisation des cases deux-roues par les motocycles et scooters
- L'enjeu est d'adapter l'offre à la demande pour permettre l'augmentation de l'usage du vélo

### Principale localisation de cet enjeu :

Centre-ville, centres secondaires, interfaces TC et gares

### Des résultats acquis

- Une augmentation du nombre de places de stationnements deux roues de +156% entre 1990 et 2008 (non différenciées entre motocycles et vélos pour la plupart).
- L'occupation des cases deux-roues dans les secteurs les plus centraux montre une forte prépondérance des deux-roues motorisés par rapport aux vélos.

### L'orientation directrice

- Continuer à favoriser l'utilisation du vélo en adaptant l'offre de stationnement à la demande sur voie publique et aux abords des grands générateurs de déplacements.
- Utiliser les possibilités réglementaires pour différencier le stationnement deux-roues motorisés du stationnement vélos sur les cases 2 roues sur voie publique

### Les mesures à développer

- Expérimenter la différenciation du stationnement vélos de celui des deux-roues motorisés dans des secteurs-test
- Aménager et sécuriser des places de stationnement vélos (arceaux, emplacements abrités et éclairés, rack à vélos sur voie publique, etc.) dans les lieux les plus centraux en utilisant les possibilités réglementaires actuelles.
- Créer des pôles multiservices pour les vélos (stationnement, entretiens, locations, etc.) à proximité des interfaces TC structurantes
- Veiller au respect des normes relatives aux places vélos dans les nouvelles constructions selon le règlement L.5.05.10
- Etablir une norme pour la réalisation sur domaine public de places de stationnement aux abords immédiats des équipements publics existants
- Prévoir l'équipement de bornes de recharge électrique pour les places de stationnement afin de rendre plus aisée l'utilisation des vélos à assistance électrique.

**La démarche**

Comme la réglementation en vigueur permet de distinguer des cases réservées aux vélos de celles pour les motocycles par la pose de panneaux, la démarche retenue est de procéder à des expérimentations dans des secteurs-test.

L'objectif du test est d'évaluer l'efficacité des différents systèmes de différenciation de l'usage des cases 2 roues. Le stationnement des deux-roues motorisés sera orienté vers des parkings en ouvrage ou vers de cases deux-roues moins centrales, tout en accentuant les contrôles de stationnement par les services de police. Ces expérimentations seront accompagnées de mesures de communication ciblées dans les secteurs-test.

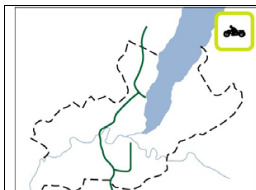
Il y a lieu également de poursuivre le recensement de l'offre de cases deux-roues hors domaine public aux abords des équipements publics dans un premier temps puis dans l'ensemble du canton.

Parmi les partenaires de la démarche, figurent notamment les services de l'Etat et de la Ville de Genève (planification mobilité, police, communication, etc.) et les autres communes.

**Les mesures ne relevant pas directement de la politique du stationnement**

- Poursuite du développement des aménagements routiers afin de sécuriser les déplacements à vélos.

## Objectif 6 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



- Le nombre de motocycles (scooters inclus) est en forte augmentation, leur stationnement est problématique
- Cette augmentation pose également des problèmes d'environnement indéniables (bruit, pollution, etc.)
- L'enjeu est de maîtriser l'offre pour diminuer l'usage des deux-roues motorisés dans le centre-ville

**Principale localisation de cet enjeu :**  
Centre-ville, centres secondaires, gares

### Des résultats acquis

- Une augmentation du nombre de places de stationnement deux-roues de +156% entre 1990 et 2008 (non différenciées entre motocycles et vélos pour la plupart)
- L'occupation des cases deux-roues dans les secteurs les plus centraux montre une forte prépondérance des deux-roues motorisés par rapport aux vélos.

### L'orientation directrice

- Maîtriser l'augmentation du nombre de deux-roues motorisés (motocycles, scooters)
- Utiliser les possibilités réglementaires pour différencier le stationnement deux-roues motorisés du stationnement vélos sur les cases 2 roues sur voie publique

### Les mesures à développer

- Expérimenter la différenciation du stationnement vélos de celui des deux-roues motorisés dans des secteurs-test
- Recenser l'offre de cases deux-roues hors voie publique, aux abords des équipements publics dans un premier temps puis dans l'ensemble du canton
- Favoriser une complémentarité de l'offre sur voie publique avec celle en ouvrage à usage public
- Renforcer le contrôle du stationnement hors cases, principalement dans les lieux où cela gêne les piétons
- Évaluer les effets de l'instauration d'un système de gestion (tarification, durée limitée, etc.) après avoir utilisé les possibilités réglementaires pour différencier le stationnement deux-roues motorisés du stationnement vélos sur les cases 2 roues sur voie publique

**La démarche**

Comme la réglementation en vigueur permet de distinguer des cases réservées aux vélos de celles pour les motocycles par la pose de panneaux, la démarche retenue est de procéder à des expérimentations dans des secteurs-test.

L'objectif des tests est d'orienter le stationnement des deux-roues motorisés vers des parkings en ouvrage ou vers de cases deux-roues moins centrales, tout en accentuant les contrôles de stationnement par les services de police. Ces expérimentations seront accompagnées de mesures de communication ciblées dans les secteurs-test.

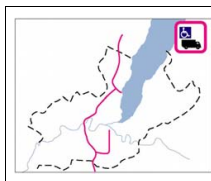
Il y a lieu également de poursuivre le recensement de l'offre de cases deux-roues hors domaine public aux abords des équipements publics dans un premier temps puis dans l'ensemble du canton.

Parmi les partenaires de la démarche, figurent les services de l'Etat et de la Ville de Genève (planification mobilité, police, communication, etc.).

**Les mesures ne relevant pas directement de la politique du stationnement**

- Augmentation des contrôles de circulation routière pour le respect des règles de circulation par les motocycles

## Objectif 7 Autres usagers: Mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, livraisons, cars, taxis, etc.



- La prise en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, des livraisons, des cars, des taxis est complémentaire aux autres types de stationnement.
- L'enjeu est d'adapter ce stationnement spécifique à la demande réelle et d'en garantir le respect

**Principales localisations de cet enjeu :**  
Centre-ville et centres secondaires

### Des résultats acquis

Une augmentation du nombre de places de stationnement sur voie publique réservées aux handicapés et aux livraisons : +100% en 15 ans pour les livraisons.

Pour les handicapés, une vignette dispense les conducteurs handicapés de s'acquitter de la taxe horaire de parcage sur la voie publique, à l'endroit des places munies de parcomètres ou horodateurs depuis février 2008.

### L'orientation directrice

- Afficher les objectifs visés pour les différents types d'usagers spécialisés
- Répondre à la demande exprimée de la manière la plus satisfaisante
- Garantir le respect de l'offre mise en place

### Les mesures à développer

- Pour les cases livraisons :
  - Préciser les conditions de l'utilisation des cases livraisons en fonction du type de commerce desservi pour les entreprises de livraison et les clients
  - Etablir une carte des cases livraisons
  - Définir un nombre de places nécessaires par mètre linéaire et types de commerce
- Pour les cases handicapés :
  - Répondre à la demande de proximité du domicile et du lieu de travail de la personne concernée
  - Proposer une norme de stationnement concernant les équipements publics et le stationnement sur voirie
- Pour les cars :
  - Evaluer l'adéquation entre les lieux de dépose des passagers et les lieux de stationnement des cars et proposer d'éventuelles adaptations en fonction de la demande
- Pour les taxis :
  - Adapter la localisation des aires de prise en charge en fonction des demandes et de l'espace à disposition

### La démarche

- Pour chaque groupe d'usagers, création de groupes de travail spécifiques regroupant des professionnels de la branche et leurs représentants, la Police, les agents municipaux et les associations afin d'établir une liste des améliorations possibles et déterminer un programme de travail.

### Les mesures ne relevant pas directement de la politique du stationnement

- Réglementation sur l'accès et la circulation des livraisons.
- Contrôle de l'octroi du macaron "handicapés" en lien avec les associations



#### 4.4 Le développement de l'offre P+R à l'échelle régionale et transfrontalière

L'objectif principal des parcs-relais P+R est de permettre le report modal en offrant des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle jusque sur le lieu de travail. Il vise à favoriser l'utilisation des transports publics même pour les personnes habitant dans des secteurs de l'agglomération mal desservis par les transports collectifs.

Ainsi, en décembre 2008, les autorités organisatrices des transports ont décidé dans le cadre du Comité stratégique DTPR une stratégie visant à développer l'offre de parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière afin de permettre aux personnes actives résidant en France voisine ou dans le canton de Vaud et travaillant à Genève de laisser leur véhicule au plus près de leur domicile et de prendre les transports collectifs avant de franchir la frontière.

Les effets attendus de cette stratégie sont d'une part la réduction des kilomètres parcourus en voiture individuelle dans l'ensemble de l'agglomération pour préserver au mieux l'environnement, d'autre part la diminution des charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

L'étude régionale et transfrontalière sur laquelle est basée la stratégie des autorités organisatrices identifie notamment les sites d'implantation des P+R à court (2009-2010), moyen (2011-2014) et long (2015-2018 et au-delà) termes à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les horizons de réalisation correspondent aux tranches du projet d'agglomération.

L'étude indique également le membre du DTPR qui est l'interlocuteur pour chaque site P+R identifié. Cet interlocuteur, qui n'est pas forcément le maître d'ouvrage désigné, doit assurer le rôle de facilitateur en contribuant à l'identification du ou des maître(s) d'ouvrage(s) pour la réalisation de l'infrastructure et le développement de l'offre TC en cas de nécessité. Il est aussi désigné pour les études des sites P+R à moyen et long termes.

L'étude évoque également l'évolution de l'exploitation des parcs-relais P+R selon la demande et l'évolution des affectations des parcs-relais P+R existants. Au fur et à mesure du développement de l'offre à l'échelle régionale et transfrontalière, les infrastructures les plus proches du centre-ville pourraient être affectées à d'autres demandes de stationnement.

Avec cette stratégie, les autorités organisatrices des transports de l'agglomération franco-valdo-genevoise disposent d'un outil de planification partagé qui permettra à chacune d'entre elles de développer l'offre P+R sur son territoire, de manière coordonnée.

## 5 CONCLUSION

La mise en œuvre des objectifs et des mesures de réglementation du stationnement dans les centres urbains s'effectuera en coordination avec les autres composantes de la politique de mobilité du canton, et tout particulièrement notamment les deux documents suivants :

- le plan d'action des parcs-relais P+R 2007-2010 adopté par le Conseil d'Etat le 19 décembre 2006
- le « Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés » (L5 05.10) adopté par le Conseil d'Etat le 23 juillet 2008

Ces objectifs sont pour certains d'entre eux une confirmation de tendances préexistantes, mais d'autres se révèlent être particulièrement novateurs pour Genève et le fruit d'une approche cohérente.

Leur mise en œuvre impliquera la constitution (ou la poursuite des travaux) de différents groupes de travail, transversaux, associant les communes concernées, la Fondation des parkings, ainsi que les milieux économiques et associatifs concernés. Elle nécessitera également de poursuivre le suivi de l'offre et de la demande de stationnement dans les secteurs concernés, surtout en Ville de Genève, mais également dans les communes les plus urbaines du canton.

En outre, des compléments d'étude seront nécessaires pour mieux maîtriser certains leviers d'action, notamment :

- le diagnostic de la situation du stationnement dans un secteur avec notamment un bilan exhaustif des places de stationnement public et privé.
- la tarification du stationnement pour parvenir à une meilleure cohérence entre les diverses offres de stationnement
- le contrôle du stationnement pour atteindre à une meilleure efficacité.

Enfin, il est judicieux d'être conscient que cette planification directrice cantonale pourrait servir de base à l'élaboration d'une stratégie de gestion du stationnement à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise s'inscrivant dans la démarche des projets d'agglomération.

Un des premiers pas de cette stratégie à l'échelle régionale et transfrontalière sera inclus dans le plan d'actions parcs-relais P+R 2011-2014. Par rapport au précédent, il situera la réflexion sur les actions à développer également à une échelle régionale et transfrontalière, afin de permettre aux personnes actives résidant dans le canton de Vaud ou en France voisine et travaillant à Genève de laisser leur véhicule et de prendre les transports collectifs avant de franchir la frontière. Cela traduit la ferme volonté des autorités de part et d'autre de la frontière de trouver des solutions pragmatiques afin de diminuer les charges de trafic dans les communes proches de la frontière.

## Abréviations

ARE	Office (fédéral) du développement territorial
C2000	Etudes Circulation 2000 (dès août 1992, plusieurs volets)
CEVA	(Liaison ferroviaire) Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CRFG	Comité régional franco-genevois
DGM	Direction générale de la mobilité de l'Etat de Genève (anciennement OCM)
DT	Département du territoire de l'Etat de Genève
DTPR	Développement des transports publics régionaux
EPFL	Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
OCM	Office cantonal de la mobilité, aujourd'hui DGM
OPAir	Ordonnance (fédérale) sur la protection de l'air
OPB	Ordonnance (fédérale) sur la protection contre le bruit
OUM	Observatoire universitaire de la mobilité de l'Université de Genève
P+R	Parcs-relais (interfaces voiture - transports collectifs)
RER	Réseau (ferroviaire) express régional
TC	Transports collectifs
TIM	Transports individuels motorisés

## Bibliographie

- Direction générale de la Mobilité, *Lignes directrices pour le plan directeur du stationnement*, Département du Territoire, Etat de Genève, mai 2008
- Observatoire Universitaire de la Mobilité, *Analyse des politiques de stationnement en Suisse : Etude des cas de Bâle, Berne et Zurich*, Université de Genève, Office cantonal de la Mobilité, Département du territoire, Etat de Genève, décembre 2007
- Office des Transports et de la Circulation, *Stationnement au centre-ville. Une politique. Des solutions.*, rapport S10, Département de Justice et Police et des Transports, Etat de Genève, 1996
- Observatoire Universitaire de la Mobilité, *Stationnement et macarons: enquête auprès des habitants détenteurs de macarons en Ville de Genève*, Office cantonal de la Mobilité, Département du territoire, Etat de Genève, Service de la Mobilité, Ville de Genève, mars 2006
- Office cantonal de la Mobilité, *Stationnement : analyse du fonctionnement sur voie publique de 1998 à 2004*, Département du territoire, Etat de Genève, juin 2006
- Office des Transports et de la Circulation, *Evolution du stationnement sur voie publique dans le centre de Genève de 1985 à 2004*, Département de l'Intérieur, de l'Agriculture et de l'Environnement, Etat de Genève, 2004
- Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP), L 5 05.10, du 23 juillet 2008

## Glossaire

### **Capacité de stationnement**

Offre totale en stationnement multipliée par le nombre d'heures où le stationnement est réglementé. La capacité de stationnement rend compte de l'utilisation de l'offre de stationnement

### **Case deux-roues**

Espace de stationnement marqué au sol sur la voie publique utilisable par les deux-roues motorisés et les vélos.

### **Consommation de stationnement**

Utilisation de la capacité de stationnement en tenant compte des taux de rotation, est souvent exprimée en pourcentage de la capacité

### **Demande de stationnement**

Besoins en stationnement, pour tous les types de stationnement.

### **Habitant**

Personne domiciliée dans un périmètre donné.

### **Horodateurs**

Borne permettant à l'utilisateur de s'acquitter de la taxe de stationnement sur la voie publique ou dans les parkings collectifs.

### **Macarons**

Vignette permettant aux habitants, aux commerçants et aux entreprises de stationner sans limite de temps sur les places de stationnement en zone bleue dans leur secteur de résidence. Le macaron est valable dans un secteur donné de stationnement.

### **Offre de stationnement**

Nombre total de places de stationnement dans un périmètre donné.

### **Parc-relais ou P+R**

Espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport collectifs. A Genève, les conditions habituelles pour l'obtention d'un abonnement P+R sont d'habiter et de travailler à plus de 2 km de chaque parking et ne pas disposer de transports collectifs à proximité du domicile. L'abonnement combine le stationnement et l'offre Unireso.

### **Parking habitants**

Parking en ouvrage ou sur voie publique dont les places de stationnement de longue durée sont affectées aux habitants d'un secteur donné.

### **Parking à usage privé**

Parking dont les places de stationnement ne sont pas ouvertes à tous, le plus souvent situé sur fonds privé.

### **Parking à usage public ou parking public**

Parking dont les places de stationnement sont ouvertes à tous, moyennant le paiement d'une taxe horaire. Il se situe le plus souvent sur domaine public, mais peut aussi être en mains privées tout en étant ouvert au public.

### **Pendulaires**

Personnes actives qui quittent leur domicile pour se rendre sur leur lieu de travail. On les retrouve dans un sens le matin et dans l'autre le soir, d'où leur nom de "pendulaires". Terme s'utilisant aussi comme adjectif.

### **Résidents**

Personnes domiciliées ou étant actives professionnellement dans un secteur donné. Ce sont les habitants, les commerçants et les employés des entreprises d'un secteur donné.

### **Stationnement vélos**

Espace de stationnement hors voie publique strictement réservé aux vélos par le biais d'infrastructures propres à ce moyen de transport (pédale-park, rack à vélos, arceaux, etc.) ou par du marquage délimitant une zone dans laquelle le mot "VELOS" est inscrit.

### **Taux d'occupation du stationnement**

Rapport entre le nombre de véhicules stationnés à un moment de la journée et l'offre de stationnement.

### **Taux de rotation**

Rapport entre le nombre de véhicules stationnés tout au long d'une période et l'offre de stationnement.

### **Visiteurs**

Personnes se rendant dans un secteur pour y faire des achats, des loisirs, des démarches administratives, des visites à des proches ou simplement flâner. Plus généralement, se dit de toute personne se rendant dans un secteur sans en être un habitant, un commerçant ou y avoir son lieu de travail.

## Annexe 1 : Comparaison avec d'autres villes suisses

Une étude réalisée par l'Université de Genève (Observatoire universitaire de la mobilité OUM) a permis de comparer les taux et les tarifs de stationnement à Genève, Bâle, Berne, Lausanne et Zurich. Une étude complémentaire de la Direction générale de la mobilité a porté sur les politiques du stationnement dans ces cinq villes.

### Densités humaines et niveau de l'offre de stationnement

L'offre de stationnement est-elle plus ou moins importante à Genève que dans les autres villes suisses? Les données disponibles ont permis d'établir des comparaisons avec les centres denses de Bâle et Zurich (données non disponibles pour Berne et Lausanne).

	Bâle zone dense	Genève ville	Zurich zone dense
superficie (ha)	1'575	1'582	1'731
population résidente	146'200	185'700	134'700
emplois	140'900	145'800	204'500
habitants + emplois	287'100	331'500	339'200
densité d'habitants (pop. résidente / ha)	93	117	78
densité d'emplois (pop. résidente / ha)	89	92	118
densité d'habitants et d'emplois	182	210	196
places à usage public	29'500	37'000	26'800
places privées	55'900	55'000	76'500
places totales	85'400	92'000	103'300
ratio public / privé (en %)	35 / 65	40 / 60	26 / 74
places totales / habitant	0.58	0.50	0.77
places totales / emploi	0.61	0.63	0.50
places totales / habitant et emploi	0.30	0.28	0.30
places publiques / habitant et emploi	0.10	0.11	0.08
densité de stationnement (places totales par ha)	54	58	60

sources : Analyse des politiques de stationnement en Suisse – OUM/UNIGE - 2007

Ces données font apparaître que :

- > la proportion de places publiques par rapport aux places privées est la plus importante à Genève, le stationnement privé jouant un rôle plus important à Bâle et surtout à Zurich
- > le nombre de places de stationnement par habitant/ou/emploi est très voisin dans les trois centres urbains : à Genève, il est comparativement plus faible pour les habitants, plus fort pour les emplois
- > la densité de places par hectare est comparable, Genève se situant entre Zurich et Bâle.

### Tarification

Pour tous les types de stationnement, les tarifs sont généralement plus faibles à Genève que dans les autres villes suisses.

> Sur voie publique : 2.- francs l'heure à Genève contre 2.50 à Lausanne ou 3.- à Berne (mais .50 à 2.- à Bâle)

> En ouvrage (variable selon les parkings et les heures) : de 2.- à 3.- francs à Genève, dans la moyenne des autres villes ; Genève est la seule ville à pratiquer le jour et la nuit un tarif progressif dans le temps, pénalisant le stationnement de longue durée (seulement la nuit à Zurich).

> Macaron résidents : 180.- francs par an à Genève pour habitant, contre 240.- à Berne et Zurich et 400.- à Lausanne; Genève est la seule ville à pratiquer un tarif différent pour les entreprises (360.- par an).

### Politiques de stationnement

Malgré des répartitions de compétences différentes, les cinq villes ont des politiques de stationnement très proches. Elles partagent notamment les objectifs suivants :

- > maîtriser les nuisances environnementales tout en assurant l'accessibilité aux activités
- > limiter le trafic pendulaire et favoriser le stationnement des habitants et des visiteurs
- > réduire le trafic de recherche d'une place de stationnement
- > améliorer et redistribuer l'espace public
- > dégager la surface en reportant le stationnement en ouvrage
- > démarches de participation et de concertation – notamment à Bâle, « Table ronde » avec les associations.

Les instruments de ces politiques sont également similaires : « Stratégie partielle de stationnement » à Zurich, « Concept d'exploitation du stationnement » à Bâle, « Plan directeur du stationnement » à Berne (en cours). En outre, Berne et Zurich ont développé un instrument original, le « Compromis historique » à Zurich et le « Compromis de circulation pour le centre-ville » à Berne, liant la suppression du stationnement en voie publique à la construction de parkings en ouvrage.

## Annexe 2 : éléments pour un diagnostic et mécanismes de compensation

### Diagnostic

Tous les quartiers de la Ville et des communes genevoises ne présentent pas une situation uniforme de saturation du stationnement sur leur périmètre, de même que la structure des activités. Certains présentent un caractère résidentiel plus marqué, ou plus axés sur une mixité activités/logements, d'autres sont dotés de bâtiments plus récents, avec souvent des parkings souterrains, ou sont plus anciens avec un report du stationnement des habitants sur voie publique. En fonction du type de secteur, la demande de stationnement ou la superposition des demandes de stationnement varient au cours de la journée, de la soirée ou de la nuit.

Pour apprécier la situation du stationnement dans un périmètre, il y a lieu d'observer l'équilibre entre l'offre et la demande de stationnement dans un quartier.

En matière d'offre de stationnement, l'ensemble de l'offre publique et l'offre privée est nécessaire à connaître. Par offre publique, il faut entendre toutes les places de stationnement sur voie publique, les places en ouvrage à usage public, les parkings habitants. Par offre privée, les places n'étant pas accessibles à tous, sans avoir d'autorisation ou de bail spécifique. Suivant les quartiers, notamment les plus centraux avec une mixité habitat-activités élevée, il peut tout à fait être considéré que les cases deux roues soient incluses pour le calcul de l'offre de stationnement.

Concernant la demande de stationnement, son estimation est très complexe.

Il y a lieu de distinguer entre celle émanant par les habitants d'un secteur, celle des commerçants, celle des travailleurs y étant actifs et celle des visiteurs. Les éléments à disposition sont les données issues des divers recensements ou sources de données (habitants, logements, emplois, voitures immatriculées, déplacements domicile-travail, surfaces commerciales, types d'activités, etc.). A ces éléments, il faut ajouter une batterie d'hypothèses sur les parts modales et se baser sur les objectifs de répartition modale pouvant être déduits par exemple du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés.

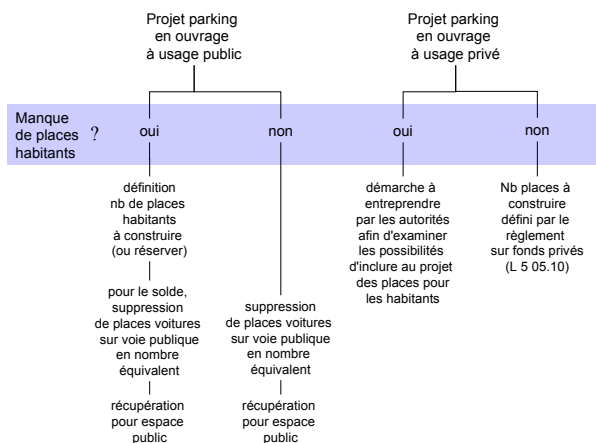
Cette méthode de diagnostic novatrice servira d'outil d'aide à la décision pour les sept objectifs du plan directeur et sera utilisée pour l'évaluation de tout nouveau projet de création de parkings.

La connaissance du nombre de places privées est une première étape qu'il s'agira de compléter par une connaissance de l'utilisation de ces places. Il conviendra notamment de définir si une place est liée à un bail et si cette place est accessible à un habitant en faisant la demande. L'évaluation et le suivi précis de l'utilisation des places privées est une tâche relativement lourde, étant donné le nombre de propriétaires et le nombre de régies concernées. Une démarche avec les plus importants propriétaires, notamment les caisses de pensions, ainsi que les représentants des propriétaires et les régies pourrait permettre d'avoir une meilleure connaissance des situations du stationnement dans les immeubles.

Sa définition et sa mise en œuvre impliquent la création d'un groupe de travail transversal pour assurer de son utilisation la plus pertinente et adéquate possible.

### Mécanismes de compensation

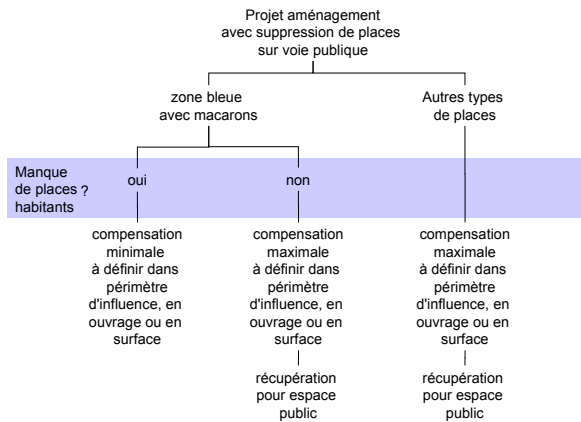
Dans les secteurs où un manque de places de stationnement pour les habitants serait mis en évidence par le diagnostic tenant compte du stationnement sur fonds privés (cf. annexe 2), il pourrait être construit des places en ouvrage pour les habitants sans suppression de places de stationnement en surface.



Pour les parkings en ouvrage à usage privé, dans les secteurs présentant un déficit de places pour les habitants, les autorités publiques entreprennent des démarches auprès des promoteurs afin d'examiner les possibilités d'inclure au projet un nombre défini de places pour les habitants du secteur, le cas échéant avec participation financières des autorités au surcoût engendré.

Dans le cadre de projet d'aménagement entraînant une suppression de places sur voie publique, le mécanisme de compensation s'applique différemment selon le type de place. Pour les places en zone bleue avec macarons "résidents", dans les secteurs présentant un déficit de places pour les habitants, une compensation minimale au moins équivalente au nombre de places bleues supprimées doit être appliquée, soit en ouvrage, soit en surface. Suivant les opportunités, une compensation supérieure au nombre de places supprimées pourrait être appliquée, le cas échéant avec participation financières des autorités au surcoût engendré.





Selon notamment la situation du stationnement, la desserte en transports collectifs et les activités présentes dans la zone le nombre de places nécessaires à compenser pour le bon fonctionnement de la vie dans le quartier les compensations à trouver ne sont pas les mêmes.

Ainsi, par compensation minimale, il est entendu le nombre minimal de places à compenser dans le périmètre d'influence. Le nombre de places à compenser peut ainsi être supérieur à ce minimal requis, en cas de manque de places pour les habitants. Par compensation maximale, il est entendu le nombre maximal de places à compenser, équivalent au nombre de places supprimées, mais ce nombre peut être inférieur selon les cas. Une analyse des besoins déterminera le nombre nécessaire. Pour déterminer le nombre de places à compenser dans les secteurs centraux, le principe d'équivalence entre places voitures et deux roues est admis. Selon ce principe, le remplacement d'une case voiture par cinq cases deux roues revient à augmenter l'offre de stationnement de quatre places.