

Date de dépôt : 19 juin 2013

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'action du stationnement 2013-2019

Mesdames et
Messieurs les députés,

Préambule

Le plan d'action du stationnement 2013-2019 qui vous est remis est une déclinaison opérationnelle du plan directeur du stationnement, voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012.

Le plan directeur mettait en évidence la nécessité de structurer la politique de stationnement autour de 7 objectifs :

- la récupération de l'espace public pour le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement,
- l'amélioration du stationnement des habitants,
- la maîtrise du stationnement des pendulaires,
- la garantie de l'accessibilité des visiteurs,
- le développement de l'offre de stationnement pour les vélos,
- le développement approprié de l'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés,
- la prise en compte des besoins en stationnement des autres usagers (personnes à mobilité réduite, taxis, livraisons, cars, etc.).

Dès lors, le plan d'action du stationnement résulte de la nécessité pour l'Etat de disposer d'un outil de planification permettant de programmer à court et moyen termes des actions concrètes, conformes à ces 7 objectifs.

Etabli en étroite coordination avec l'ensemble des planifications directrices menées par le canton (« Mobilités 2030 ») et les planifications sectorielles relatives au réseau routier, aux transports collectifs et à la

mobilité douce), le présent rapport expose les éléments clés de ce premier plan d'action du stationnement.

Sur cette base, il est présenté au Grand Conseil afin qu'il puisse se prononcer sous forme de résolution dans un délai de 3 mois, selon les mêmes modalités que les autres planifications directrices en matière de transport.

1. Introduction

Selon la loi genevoise d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05), et son règlement d'exécution (RaLCR – 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, de la mobilité et de l'environnement est l'autorité d'exécution.

Conformément à l'article 7, alinéas 2 et 3, de la LaLCR, sur la base du plan directeur du stationnement, le Conseil d'Etat établit un plan d'action pour une période pluriannuelle.

Son objectif est à la fois de mettre en place des mesures concrètes dont le périmètre ou la nature sont clairement définis à ce jour, et d'identifier les champs qui devront faire l'objet d'études complémentaires avant toute mise en œuvre. En conséquence, sa temporalité dépasse la période d'une seule législature.

Le plan d'action du stationnement intègre le volet « parc-relais », qui initialement faisait l'objet d'un plan d'action spécifique. Le plan d'action des P+R 2011-2014 a en effet été renvoyé au Conseil d'Etat par le Grand Conseil le 25 janvier 2013, au motif que l'ambition de la politique P+R devait être repensée, notamment en changeant d'échelle territoriale.

Le présent plan d'action a été réalisé sur la base d'une consultation organisée à partir de la constitution de 6 groupes de travail thématiques couvrant l'essentiel de la problématique : le stationnement dans les communes suburbaines, le stationnement privé, les parkings publics, les parcs-relais, le stationnement des deux-roues motorisés et le transport professionnel. Ce mode opératoire a permis d'associer l'ensemble des partenaires, internes et externes à l'Etat, pouvant être concernés par le sujet : les offices de l'urbanisme, du logement, de la statistique, des communes (ville de Genève et communes suburbaines), des gestionnaires de parkings (Fondation des parkings, Parkgest, Socopar), des exploitants de réseaux de transport (TPG, Unireso, CFF), des associations (Touring Club Suisse, Groupement Transfrontalier Européen, Handicap Architecture Urbanisme, Association Transport et Environnement), des régies immobilières publiques

et privées (GIM, CPEG, FIDP, USPI, Naef) et des collectivités françaises (Région Rhône-Alpes, Conseil Général de Haute-Savoie).

Ce plan d'action a fait l'objet d'une présentation au Conseil des déplacements (CODEP), composé de représentants des milieux concernés en matière de transports et d'une séance plénière en présence de tous les membres des groupes de travail précités.

Il en ressort des mesures partagées et consensuelles émanant des différents milieux consultés. Sans reprendre la totalité des pistes esquissées dans le plan directeur, ce plan d'action se concentre sur des mesures dont l'intérêt et la faisabilité sont avérés à court et moyen terme, tout en proposant aussi de poursuivre des investigations innovantes, dont la mise en œuvre peut être envisagée à plus long terme.

2. Le stationnement, un outil au service de la politique de mobilité

Le stationnement des véhicules est une demande légitime, une offre à réguler et un levier de l'action publique complexe.

Une demande légitime

Puisqu'ils sont autorisés à circuler, les véhicules motorisés doivent aussi pouvoir se stationner. Il en découle que le rôle de l'Etat est de définir les modalités et l'organisation de cette ressource limitée qu'est le stationnement.

Une offre à réguler notamment dans les centres-villes

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, qui oblige à effectuer des arbitrages entre les divers utilisateurs.

Un levier d'action publique qui se complexifie

Le stationnement est un levier de l'action publique, qui dépend pour une partie des autorités publiques genevoises et pour une autre de l'adhésion d'autres partenaires.

Pour exemple, 60% du stationnement se situe sur domaine privé. La recherche d'une articulation public/privé, dans le cadre d'une démarche « gagnant-gagnant », est donc fondamentale. De la même manière, l'évolution des pratiques en matière de mobilité, comme l'augmentation de l'usage des deux-roues motorisés par exemple, et les besoins en stationnement suscités, nécessite une nouvelle approche concertée. Aussi, l'extension des problématiques de mobilité à l'échelle du Grand Genève,

milite-t-elle pour le développement indispensable des coopérations transfrontalières.

3. Etat des lieux et perspectives

Le stationnement sur domaine public : une nouvelle donne

Le stationnement sur domaine public a considérablement évolué depuis une vingtaine d'année. La nécessité d'une gestion du stationnement n'apparaît plus seulement sur le territoire de la ville de Genève, mais concerne désormais les communes situées sur la première couronne (notamment phénomène de « voitures ventouses »).

Le stationnement privé : un enjeu essentiel

Le recours au stationnement privé est à envisager pour faire face, d'une part à la volonté de récupérer de l'espace public en surface, mais aussi plus globalement pour éviter la réalisation d'investissements publics alors qu'il existe une offre de stationnement disponible sur domaine privé. Parallèlement, cette approche permet aussi de rentabiliser les investissements des propriétaires privés en leur assurant une nouvelle clientèle.

Les parkings publics : des équipements à valoriser

La zone centrale du canton bénéficie d'un taux d'équipement en parkings publics déjà avantageux (plus de 12 000 places). Les projets de construction des parkings Carré vert, Clé de Rive ou encore de la gare des Eaux-Vives vont venir augmenter cette offre. Ce contexte permet d'envisager une récupération de l'espace public à d'autres usages que le stationnement, sous réserve que ces équipements soient valorisés.

Les parcs-relais : la nécessité d'une nouvelle approche

Offrir une alternative crédible aux automobilistes se rendant dans la zone dense du canton passe par un rabattement sur les transports publics, le plus en amont possible. La localisation des parcs-relais, programmés de manière concomitante avec les projets de développement des transports publics performants, doit être pensée à une échelle pouvant dépasser les limites du canton. De plus, la réaffectation de parcs-relais existants doit aussi être envisagée dans le temps pour accompagner les évolutions de l'urbanisation et des réseaux de transport.

Les deux-roues motorisés : une évolution à prendre en compte

L'usage des deux-roues motorisés a connu un essor sans précédent depuis les 20 dernières années : un doublement des immatriculations sur le canton qui s'élèvent à 50 000 en 2010. Pour faire face à cette évolution, l'offre en stationnement doit être adaptée pour mieux répondre aux besoins et aussi

pour pouvoir lutter contre le stationnement illicite, source de conflit avec les autres modes de transport.

Le transport professionnel : un retard à rattraper

La problématique du stationnement des professionnels est un champ qui, même si des solutions spécifiques ont déjà été mises en place (macarons professionnels, macarons multizone « plus »), doit être approfondi. En effet, l'organisation des livraisons, par exemple, doit être repensée à la fois pour faciliter le travail des professionnels, mais aussi pour une meilleure coordination de l'usage de l'espace public et améliorer la circulation des flux (routiers et transports publics).

4. Les mesures du plan d'action du stationnement 2013-2019

Au total, 18 actions ont été identifiées et regroupées dans 6 thématiques.

Le stationnement dans les communes autres que la ville de Genève

Le dispositif le plus souvent plébiscité par les communes en matière de régulation du stationnement est la « zone bleue macaron ». Elle permet à la fois de favoriser le stationnement des habitants, sans pénaliser les visiteurs, tout en décourageant le stationnement des pendulaires habitant en dehors de la commune. Fort de l'expérience de la ville de Genève en matière de zone bleue macaron, il est apparu essentiel que figurent des actions permettant d'améliorer le dispositif en vigueur. De plus, compte tenu de la pression exercée sur le stationnement dans les communes suburbaines pourvues de parcs-relais, une action en faveur d'une réglementation sur le domaine public a été identifiée afin que celui-ci ne soit pas utilisé comme un parc-relais « à ciel ouvert ».

Les actions prévues dans ce domaine sont les suivantes :

- action 1a : adapter les règles d'attribution des macarons;
- action 1b : adapter le prix du macaron;
- action 1c : réguler le stationnement aux abords des parcs-relais.

Le stationnement privé

La volonté d'avoir une approche globale en matière de stationnement a prévalu pour parvenir à la définition des actions à mettre en œuvre. En effet, la recherche d'une complémentarité entre domaine public et privé est apparue comme une nécessité face aux besoins à satisfaire. La condition sine qua non de cette complémentarité est une connaissance des places vacantes afin de pouvoir ensuite communiquer aux usagers, sous la forme d'une base de données accessible au public, les parkings disponibles sur fonds privés. Dans la même logique, l'optimisation des ressources passe également par une

réflexion sur la création d'un fonds de compensation alimenté par les constructeurs de parkings dans le cas où ils ne réaliseraient pas les places prévues. Ils verseraient à ce moment-là un montant, dont le niveau reste à définir, qui pourrait être utilisé ultérieurement au profit du stationnement des habitants. Enfin, les évolutions en matière d'urbanisation sur le domaine privé doivent pouvoir être répercutées en matière de stationnement.

Les actions prévues dans ce domaine sont les suivantes :

- action 2a : connaître les places privées vacantes;
- action 2b : explorer l'idée d'un fonds de compensation;
- action 2c : définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier.

Les parkings publics

La valorisation des parkings publics nécessite un partenariat étroit entre les exploitants et les autorités publiques. Les actions proposées dans le plan d'action sont de nature à améliorer la fréquentation, notamment en mettant l'accent sur les services rendus à la clientèle : accessibilité, lisibilité des informations et prestations nouvelles.

Les actions prévues dans ce domaine sont les suivantes :

- action 3a : améliorer la fréquentation actuelle;
- action 3b : améliorer la signalétique et le jalonnement;
- action 3c : améliorer la sécurité aux abords.

Les parcs-relais

Le plan d'action du stationnement comporte un volet P+R, ce qui lui confère une plus grande cohérence, étant entendu que cette problématique est une des clés de la politique du stationnement. Les actions identifiées tiennent compte d'un nécessaire changement d'échelle territoriale (Grand Genève), en mettant en exergue une « approche client ». En effet, la mise en œuvre de ces actions doit avant toute chose faciliter l'usage des parcs-relais quelque soit leur localisation, leur gestionnaire ou encore le réseau de transport, sur lesquels ils sont connectés.

Les actions prévues dans ce domaine sont les suivantes :

- action 4a : renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève;
- action 4b : centraliser et diffuser l'information P+R du Grand Genève;
- action 4c : élargir l'offre clientèle P+R dans le canton de Genève.

Les deux-roues motorisés

Le plan d'action du stationnement participe au changement culturel qu'il convient d'opérer s'agissant des deux-roues motorisés. En effet, les actions identifiées visent à intégrer ce mode de transport dans la politique de stationnement, d'une part, en répondant mieux aux besoins de ses utilisateurs et d'autre part, en introduisant des dispositifs de régulation se rapprochant de ceux mis en place pour les voitures. Il s'agit en somme d'instaurer une logique de « droits » et de « devoirs » pour une meilleure intégration des deux-roues motorisés dans le système de mobilité genevois.

Les actions prévues dans ce domaine sont les suivantes :

- action 5a : mieux utiliser l'offre de stationnement actuelle;
- action 5b : proposer une offre de stationnement en ouvrage;
- action 5c : tester une limitation de la durée de stationnement en surface;
- action 5d : contrôler le stationnement illicite en surface.

Les transports professionnels

Le plan d'action consacre un chapitre aux transports professionnels en raison d'une part, du rôle qu'ils jouent dans le bon fonctionnement de l'économie genevoise et d'autre part, de leur occupation de l'espace public. Outre l'amélioration des dispositifs existants, les actions proposées visent surtout à mettre Genève au même niveau que d'autres villes européennes comme Amsterdam, Lyon ou Bruxelles, qui ont déjà mis en œuvre une véritable stratégie en matière de livraisons en ville et de gestion de plateformes logistiques.

Les actions prévues dans ce domaine sont les suivantes :

- action 6a : évaluer l'usage des macarons multizone « plus »;
- action 6b : organiser les livraisons en ville.

5. La mise en œuvre

Le plan d'action du stationnement se décline à travers 18 actions de portées temporelles et géographiques différentes.

Certaines actions, telles que la mise en place d'une tarification journalière dans le P+R Planche (catégorie d'actions 4c), pourront être réalisées dès 2013-2014. D'autres, telles que la mise en place d'un schéma d'organisation des livraisons dans le centre-ville (catégorie d'actions 6b), s'étendront sur l'ensemble de la période du plan d'action.

Des mesures identifiées territorialement, telles que l'amélioration de la signalétique du parking des Arcades (catégorie d'actions 3b), cohabitent avec

d'autres, plus génériques à l'échelle du canton, telles que la définition d'une stratégie en matière de stationnement par type de quartier (catégorie d'actions 2c).

Enfin, certaines actions, telles que la constitution d'une base de données pour connaître les places privées vacantes (catégorie d'actions 2a), nécessiteront préalablement des tests, tandis que d'autres, telles que la régulation du stationnement près d'un P+R (catégorie d'actions 1c), impliqueront des modifications réglementaires.

6. Conclusion

Le plan d'action du stationnement 2013-2019 inaugure une nouvelle approche, ayant consisté à prendre comme point de départ les besoins du « terrain », qui ont été remontés par les membres des groupes de travail. Ces besoins ont été confrontés aux objectifs sectoriels du plan directeur du stationnement et retranscrits sous forme de mesures assorties d'un planning. Ce travail de consultation se poursuivra au-delà de l'élaboration du plan d'action, puisque son suivi dans le temps prévoit de réunir chaque année les partenaires pour examiner les résultats obtenus.

Conçues en étroite relation avec les autres planifications directrices (transports publics, réseau routier, mobilité douce) et sous l'égide du concept multimodal « Mobilités 2030 », les 18 actions recensées participent à améliorer le système de mobilité du canton, mais aussi celui du Grand Genève, notamment par le biais des actions en faveur des parcs-relais.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Charles BEER

Annexe : Plan d'action du stationnement 2013-2019



PLAN D'ACTION DU STATIONNEMENT 2013-2019

EN APPLICATION DU PLAN DIRECTEUR
DU STATIONNEMENT POUR GENÈVE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 19 JUIN 2013



RÉPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST. TENEBAVA. LUX

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ
Directeur Général: Blaise Hochstrasser

DIRECTION DE LA PLANIFICATION GÉNÉRALE
Directeur: Alexandre Prina
Cheffe de projet: Chrystelle Charat

© État de Genève, Juin 2013

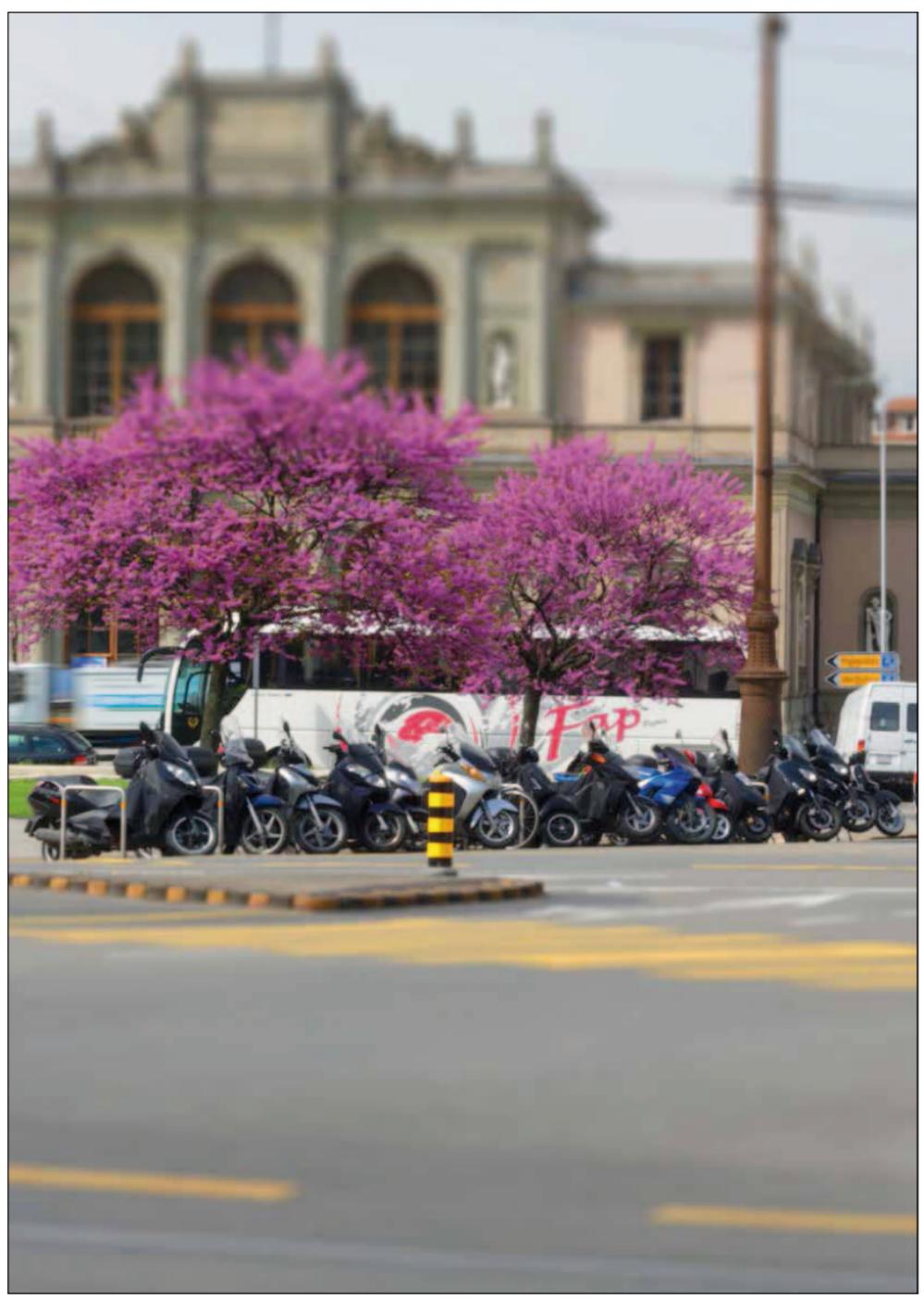


**MES CHOIX,
NOTRE MOBILITÉ**
VERS UNE MOBILITÉ PLURIELLE

www.ge.ch/mobilites2030

SOMMAIRE

INTRODUCTION : UNE MÉTHODE PRAGMATIQUE	
Le volontarisme du possible	5
Stationnement : un consensus politique robuste	6
Une mise en œuvre partenariale	6
Du plan directeur au plan d'action	7
Correspondance entre les 6 objectifs du plan directeur et les 18 actions	8
Le plan d'action 2013-2019	9
CHAPITRE 1	
STATIONNEMENT DANS D'AUTRES COMMUNES QUE LA VILLE DE GENÈVE	
État de la question	11
Les macarons	12
Action 1a Adapter les règles d'attribution du macaron	14
Action 1b Adapter le prix du macaron	15
Action 1c Réguler le stationnement public près d'un parc relais P+R	16
CHAPITRE 2	
ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT PRIVÉ	
État de la question	19
Action 2a Connaître les places privées vacantes	21
Action 2b Explorer l'idée d'un fonds de compensation	22
Action 2c Définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier	23
CHAPITRE 3	
ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DANS LES PARKINGS PUBLICS	
État de la question	25
Action 3a Améliorer la fréquentation actuelle	27
Action 3b Améliorer la signalétique et le jalonnement des parkings publics	28
Action 3c Améliorer la sécurité aux abords des parkings publics	29
CHAPITRE 4	
ACTIONS POUR LES PARCS RELAIS P+R	
État de la question	31
Action 4a Renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève	35
Action 4b Centraliser et diffuser l'information P+R du Grand Genève	39
Action 4c Élargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève	40
CHAPITRE 5	
ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS	
État de la question	43
Action 5a Mieux utiliser l'offre de stationnement actuelle	45
Action 5b Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage	46
Action 5c Tester une limitation de durée de stationnement 2RM en surface	47
Action 5d Contrôler le stationnement 2RM illicite en surface	48
CHAPITRE 6	
ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES TRANSPORTS PROFESSIONNELS	
État de la question	51
Action 6a Évaluer l'usage des macarons multizones Plus	52
Action 6b Organiser les livraisons en ville	53
CONCLUSION : PROGRAMMATION DES ACTIONS	54
ANNEXE : COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL	55
ABRÉVIATIONS ET SIGLES	58



INTRODUCTION

UNE MÉTHODE PRAGMATIQUE

Conformément à la loi genevoise (loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière LaLCR H 1 05), le plan d'action du stationnement 2013-2019 est une déclinaison opérationnelle du plan directeur du stationnement adopté par le Conseil d'État le 25 août 2010 et voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012. En effet, à l'article 7A alinéa 2, cette loi prévoit que « le plan d'action recense l'offre à usage public, analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre. Le département assure et tient à jour le recensement de l'offre à usage public. »

LE VOLONTARISME DU POSSIBLE

La gestion de la mobilité à Genève nécessite un savant dosage d'ambition et de réalisme. D'une part, des projets ambitieux sont nécessaires pour assurer les conditions de mobilité de qualité qui sont attendues d'une métropole internationale. D'autre part, les possibilités d'action sont limitées par la difficulté de forger des consensus politiques sur le sujet, par la polarisation et l'étalement du Grand Genève, par les capacités des réseaux et par le plafonnement des dépenses publiques. Dans ce contexte, la voie à suivre est celle d'un volontarisme du possible, consistant à exploiter au maximum les leviers d'action disponibles pour améliorer progressivement le système de mobilité genevois.

Ainsi, une méthode pragmatique s'est mise en place ces dernières années, fondée sur deux principes :

- ↳ **LE CONSENSUS POLITIQUE** : quatre plans directeurs adoptés par le Conseil d'État en 2010 et 2011 (voir ci-dessous) délimitent une zone de consensus rendant un certain nombre d'actions possibles; leur synthèse « Mobilités 2030, stratégie multimodale pour Genève », a fait l'objet d'une consultation de novembre à décembre 2012 et a été adopté le 15 mai 2013 par le Conseil d'État;
- ↳ **UNE MISE EN ŒUVRE PARTENARIALE** : les actions sont conçues et exécutées en partenariat avec les acteurs « du terrain » (autorités, usagers, opérateurs, etc.).

Le plan d'action du stationnement : une articulation avec les autres documents de planification sectoriels

- ↳ Plan directeur des transports collectifs 2011-2014, adopté par le Conseil d'État le 23 juin 2010;
- ↳ Plan directeur de la mobilité douce, adopté par le Conseil d'État le 31 mars 2011 et voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013;
- ↳ Plan directeur du réseau routier 2011-2014, adopté par le Conseil d'État le 21 décembre 2011 et voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013;
- ↳ Plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'État le 25 août 2010 et voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012;
- ↳ Qui s'inscrit tous dans une dimension multimodale à long terme « **MOBILITÉS 2030** » et sa déclinaison à moyen terme (2020), mais aussi dans le cadre du Plan Directeur Cantonal 2030 et des autres planifications directrices, notamment en matière environnementale (plan de mesures OPAIR).

STATIONNEMENT : UN CONSENSUS POLITIQUE ROBUSTE

Pour sa part, le plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'État le 25 août 2010, a été voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012 à une très large majorité (résolution 685, 55 oui, 14 non et 13 abstentions). Le même jour, les députés ont également adopté le principe de gestion de la compensation de places de stationnement supprimées, désormais inscrit dans la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR H 1 05, art. 7B).

La stratégie générale du plan directeur du stationnement et ses sept objectifs sectoriels reposent donc sur un consensus politique particulièrement robuste (voir encadré).

PLAN DIRECTEUR DU STATIONNEMENT, ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 25 AOÛT 2010 ET VOTÉ PAR LE GRAND CONSEIL LE 22 MARS 2012

Stratégie générale : traitement différencié du stationnement des habitants, des pendulaires, des visiteurs et des clients et prise en compte de nouvelles cibles de l'action publique

Objectifs sectoriels :

- 1 Vie urbaine : récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement
- 2 Habitants : améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers
- 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
- 4 Visiteurs : garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs
- 5 Cyclistes : développer une offre de stationnement pour deux-roues non motorisés répondant à l'augmentation de la demande
- 6 Motocyclistes : développer de façon appropriée l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public et d'accroître la sécurité
- 7 Autres usagers : mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, des livraisons, des cars, des taxis, etc.



UNE MISE EN ŒUVRE PARTENARIALE

La mise en œuvre du plan d'action du stationnement a été élaborée en développant les relations partenariales que l'État entretient avec les acteurs du canton.

En février 2012, le département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement a mis en place une structure de suivi interne et externe pour l'élaboration d'un plan d'action du stationnement 2013-2019. La démarche a été lancée le 16 avril 2012 par un Forum sur le stationnement. Elle a impliqué 6 groupes de travail consultatifs réunissant, pour chaque thème, les principaux acteurs concernés (autorités publiques, opérateurs publics et privés, associations) – soit en tout plus de 90 personnes (voir annexe du présent rapport).

Structure de suivi de la mise en œuvre du plan d'action du stationnement

- ↳ Comité de pilotage présidé par Michèle Künzler, conseillère d'État
- ↳ Direction de projet interne à la Direction générale de la mobilité
- ↳ 6 groupes de travail consultatifs, dont 5 groupes créés et 1 groupe préexistant (transports professionnels) :
 - Stationnement dans d'autres communes que la ville de Genève
 - Stationnement privé
 - Parkings publics
 - Parcs-relais
 - Deux-roues motorisés
 - Transport professionnel

Calendrier

- 8 février 2012 : premier comité de pilotage
- 16 avril 2012 : Forum sur le stationnement
- juin à décembre 2012 : trois sessions de chaque groupe de travail
- novembre 2012 : deuxième comité de pilotage
- 30 avril 2013 : séance du CODEP
- 30 mai 2013 : séance conclusive de la consultation externe

Sans attendre la mise au point du plan d'action, un groupe de travail impliquant quatre communes genevoises et la DGM a édité en septembre 2012 un Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises (guide détaillé et édition de poche), réunissant l'ensemble des données légales et des méthodes à appliquer pour gérer le stationnement dans une commune genevoise (téléchargeable sur www.ge.ch/mobilite).

DU PLAN DIRECTEUR AU PLAN D'ACTION

Les groupes de travail du plan d'action 2013-2019 ont fonctionné dans un excellent esprit de collaboration, les acteurs mettant leur connaissance du terrain au service d'une recherche de solutions concrètes, réalisables à un horizon assignable.

Un premier tour de table a permis d'identifier environ 80 actions souhaitables, ramenées après examen à une liste de 18 actions réalisables dans la période 2013-2019, sélectionnées selon les critères suivants :

- inscription claire dans le consensus politique établi par le plan directeur du stationnement et les autres lignes de l'action publique ;
- marges de manœuvre utilisables pour faire évoluer la situation ;
- ressources nécessaires pouvant être mobilisées ;
- implication claire des acteurs dont dépend leur concrétisation ;
- cohérence de chaque action avec les 17 autres.

Aucune action figurant dans le plan d'action du stationnement ne concerne les vélos, en raison de l'existence d'une planification spécifique sur ce thème à travers le plan directeur de la mobilité douces et ses 50 mesures correspondantes.

Un tableau de correspondance (page suivante) montre comment ces 18 actions s'inscrivent dans les 7 objectifs sectoriels du plan directeur du stationnement. Par exemple :

- l'action 1a « Établir des règles d'attribution de macarons hors ville de Genève » prend en compte les questions de vie urbaine (objectif 1), les besoins de stationnement des habitants (objectif 2) et le stationnement de courte durée des visiteurs (objectif 4) ;
- l'action 1b « Adapter le prix du macaron » vise à corriger le déséquilibre avec le prix de location de places privées afin de libérer de la place sur les espaces publics (objectif 1), en tenant compte des besoins des habitants (objectif 2) et des visiteurs (objectif 4) ;
- l'action 1c « Réguler l'offre de stationnement publique à proximité d'un P+R » vise à éviter que le stationnement public ne concurrence l'offre P+R et à préserver des capacités de stationnement pour les habitants (objectif 2) et les visiteurs (objectif 4) ;
- etc.

Le stationnement des deux-roues motorisés apparaissant dans plusieurs groupes, les actions correspondantes ont été regroupées dans le seul chapitre 5.

CORRESPONDANCES ENTRE LES 6 OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR DU STATIONNEMENT ET LES 18 ACTIONS DU PLAN D'ACTION 2013-2019

Actions du plan d'action du stationnement	Objectifs sectoriels du plan directeur du stationnement Actions	1	2	3	4	5	6	7
		Vie urbaine	Habitants	Pendulaires	Visiteurs	Cyclistes	Motocyclistes	Autres usagers
1 Stationnement dans les communes	1a Adapter les règles d'attribution du macaron							
	1b Adapter le prix du macaron							
	1c Réguler le stationnement public près d'un P+R							
2 Stationnement privé	2a Connaître les places privées vacantes							
	2b Explorer l'idée d'un fonds de compensation							
	2c Définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier							
3 Parkings publics	3a Améliorer la fréquentation actuelle							
	3b Améliorer la signalétique et le jalonnement							
	3c Améliorer la sécurité aux abords							
4 Parcs relais P+R	4a Renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève							
	4b Centraliser et diffuser l'information P+R							
	4c Elargir l'offre clientèle P+R dans le canton							
5 Deux-roues motorisés (2RM)	5a Valoriser l'offre actuelle							
	5b Proposer une offre 2RM en ouvrage							
	5c Tester une limitation de durée de stationnement 2RM							
	5d Renforcer le contrôle du stationnement 2RM illicite							
6 Transports professionnels	6a Évaluer l'usage des macarons multizones Plus							
	6b Organiser les livraisons en ville							

LE PLAN D'ACTION 2013-2019

Le plan d'action du stationnement est établi pour la période 2013-2019. Il comprend l'ensemble des 18 actions, dont chacune mobilise des moyens spécifiques visant un horizon déterminé.

Son suivi sera assuré par la structure de gouvernance mise en place en février 2012 (comité de pilotage). Cependant, une fois par an, chaque groupe de travail consultatif dressera le bilan de l'avancement des actions et proposera des mesures correctives en fonction des difficultés rencontrées et de l'actualité, qui seront ensuite soumises au comité de pilotage.

Un premier bilan est prévu au premier trimestre 2014. Il sera réalisé ensuite chaque premier trimestre de l'année.

Le présent rapport présente les 18 actions regroupées en 6 chapitres correspondant aux 6 groupes de travail consultatifs qui les ont définies. Chaque chapitre débute par un état de la question général, puis décline les actions, dont chacune fait l'objet d'une présentation détaillée suivie d'un planning opérationnel.



CHAPITRE 1

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DANS D'AUTRES COMMUNES QUE LA VILLE DE GENÈVE



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 4 – VISITEURS

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

Le groupe de travail du stationnement hors ville de Genève était composé de sept communes genevoises (Carouge, Collonge-Bellerive, Lancy, Meyrin, Onex, Vernier et Veyrier), de deux directeurs de la Fondation des parkings et de représentants de l'État de Genève (DGM). Ses réflexions ont été soutenues par le Guide sur le stationnement élaboré en partenariat par quatre communes genevoises et la DGM et publié en septembre 2012.



Les débats ont mis en évidence l'actualité des questions de régulation du stationnement pour les communes de première couronne d'urbanisation: il s'agit pour elles de passer d'une situation de stationnement essentiellement libre et gratuit à diverses formes de stationnement régulé, contrôlé et souvent payant, afin de répondre à diverses demandes d'habitants. Par ailleurs, le groupe a constaté la diversité des contextes locaux et la complexité des mesures à mettre en place, compte tenu qu'elles nécessitent des réglages délicats en fonction des besoins, du marché des places privées, des parkings publics, de la desserte en transports publics, etc.

Le groupe de travail s'est centré sur le stationnement des habitants et les macarons, principal dispositif permettant de répondre aux besoins tout en régulant le stationnement sur domaine public.

ÉTAT DE LA QUESTION

Avec la croissance de l'agglomération et celle des flux de déplacements, les communes de première couronne rencontrent aujourd'hui des problèmes de gestion de leur stationnement qu'elles ne connaissaient pas il y a 20 ans. Elles s'appuient sur l'expérience acquise en ville de Genève et sur les démarches d'autres communes genevoises, précurseurs en la matière, dans une dynamique d'apprentissage mutuel et avec le soutien des services de l'État, responsables in fine des autorisations correspondantes.

La loi genevoise met à disposition de nombreux instruments de régulation du stationnement sur domaine public: zone bleue, zone à horodateur, diverses limitations de durée, stationnement payant ou gratuit, macarons, places livraisons, pour deux-roues légers et pour deux-roues motorisés, places pour handicapés, etc. Leur utilisation est à adapter aux contextes particuliers des secteurs concernés: quartiers centraux ou périphériques, de forte ou faible densité, plus ou moins bien desservis par les transports publics, à l'écart ou sur un axe traversé par un important trafic d'agglomération, etc. – ils ne s'appliquent pas à la totalité d'un territoire communal. Leur mise en œuvre nécessite des réglages fins, pour garantir la satisfaction des objectifs visés et éviter les effets pervers – par exemple des reports de stationnement sur des quartiers voisins ou sur une commune voisine.

↳ Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises, élaboré par la DGM au sein d'un groupe de travail comprenant des représentants des communes de Carouge, Lancy, Meyrin et Vernier, septembre 2012, disponible sur www.ge.ch/mobilite

↳ Guide de « poche », version abrégée, septembre 2012, disponible sur www.ge.ch/mobilite

LES MACARONS

Les macarons permettent à leurs détenteurs de dépasser l'heure de stationnement autorisée en zone bleue dans des secteurs déterminés (zones bleues à macarons). Ils sont attachés aux véhicules (affichage sur le pare-brise). Ils ne garantissent pas une place de stationnement sur domaine public.

La distribution et l'utilisation des macarons sont régis par la loi cantonale LaLCR (H 1 05) et son règlement d'application RaLCR (H 1 05.01), qui s'appliquent donc **de manière identique à toutes les communes**.

Trois types de macarons sont distribués par la Fondation des parkings.

- ↳ **LES MACARONS ZONE BLEUE** ne sont valables que dans une zone macaron. Ils sont vendus à l'année, au tarif de 200 CHF pour les habitants et 400 CHF pour les entreprises.
- ↳ **LES MACARONS MULTIZONES « PLUS »** sont destinés aux professionnels qui ont besoin de stationner dans plusieurs zones pour l'exercice de leur métier (approvisionnement, interventions d'urgence, camionnettes-outils, etc.) ; ils sont vendus à la journée ou à la demi-journée (20 CHF ou 10 CHF), à la pièce ou en carnets.
- ↳ **LES MACARONS MULTIZONES « TOUT PUBLIC »** sont destinés aux particuliers, aux hôtes de passage et à tout utilisateur qui souhaite déroger à la limitation à 1 heure de stationnement dans les zones bleues à macarons ; ils sont vendus à la journée ou à la demi-journée (mêmes tarifs que le précédent).

D'abord appliqué aux quartiers centraux de la ville de Genève en 1998, le dispositif des macarons a été ensuite adopté par des communes genevoises de la première couronne urbaine (Lancy, Carouge, Chêne-Bourg, Plan-les-Ouates, Vernier) et ce dès 2011.

En pratique, l'arbitrage entre stationnement visiteurs et habitants ne fonctionne pas toujours idéalement. Les zones bleues, de stationnement limité dans le temps, sont mises en place pour faciliter l'accès des visiteurs à certains secteurs (présence de commerces, d'équipements publics, etc.). Or dans plusieurs zones bleues, on constate une multiplication de voitures « ventouses » à macarons, en stationnement de longue durée, au détriment du stationnement de courte durée pour visiteurs et des autres usages sociaux du domaine public. L'introduction de places règlementées pour un usage de courte durée, notamment au droit des commerces, peut être une mesure complémentaire pertinente.

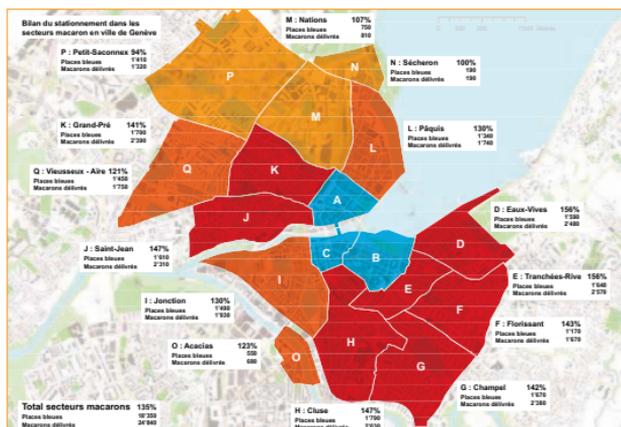
Trois actions 2013-2019

Le groupe de travail a identifié trois actions réalisables à l'horizon 2013-2019 :

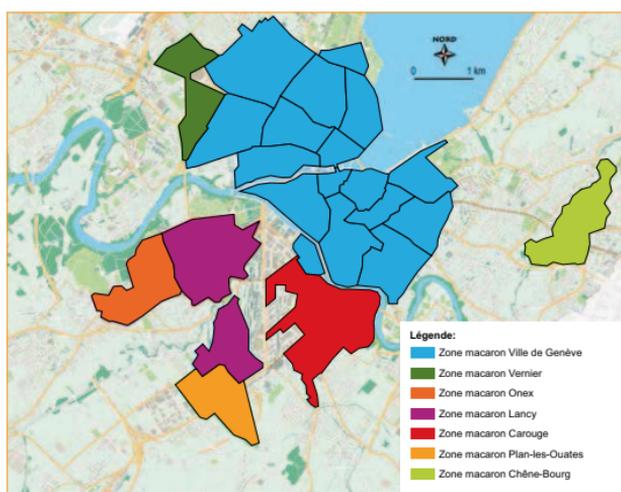
- 1a Adapter les règles d'attribution du macaron ;
- 1b Adapter le prix du macaron ;
- 1c Réguler le stationnement public près d'un parc relais P+R.



L'usage des zones macarons en ville de Genève en 2012



Les zones macarons dans le canton en 2013



ACTION 1A

ADAPTER LES RÈGLES D'ATTRIBUTION DU MACARON

Actuellement, la Fondation des parkings attribue un macaron par véhicule immatriculé, sur présentation de la carte grise et d'une attestation de localisation du domicile ou de l'entreprise. Rien n'interdit à un habitant d'acquérir plusieurs macarons pour plusieurs véhicules: une opportunité d'autant plus attractive que le prix du macaron est nettement inférieur au prix de location d'une place privée (rapport fréquemment de 1 à 10). Ce mode d'attribution des macarons facilite le stationnement sur le domaine public, au moment où l'on cherche au contraire à affecter l'espace public prioritairement aux transports publics, à la mobilité douce et aux usages sociaux.

Pour leur part, les entreprises ne sont autorisées à acquérir que deux macarons pour deux véhicules au maximum.

Ne faut-il pas fixer des règles d'attribution des macarons plus restrictives en fonction des capacités de stationnement dans les zones bleues? Quels critères utiliser (nombre de voitures par adresse par exemple)? A quel public s'adresser (nouvelles demandes ou au moment du renouvellement annuel)? Ne faut-il pas prendre en compte l'offre de places privées disponibles sur le marché local et si oui comment? Comment évaluer les capacités de stationnement des quartiers et les besoins en places visiteurs de courte durée? Quelles modifications seraient nécessaires dans la loi et les règlements d'application?

L'action 1a a pour but d'examiner ces questions, de fixer un but souhaitable et de définir les grandes étapes de la transition à organiser pour y parvenir.

PROGRAMME (COORDONNÉ AVEC L'ACTION 1B)

- ↳ Bilan de l'usage des macarons en ville de Genève: fin 2013
- ↳ Bilan de l'usage des macarons à Carouge, Chêne-Bourg, Lancy, Plan-les-Ouates et Vernier: mi 2014 (taux d'utilisation, nombre de macarons par logement, taux de rotation...)
- ↳ Communication de ces bilans aux communes: mi 2014
- ↳ Simulation de plusieurs scénarios de modification des règles d'attribution des macarons et conséquences légales: fin 2014. Ces scénarios pourront être testés sur une ou des communes volontaires avant d'être déployés sur l'ensemble des territoires concernés par la délivrance de macarons.
- ↳ Validation d'un scénario de modification: mi 2015
- ↳ Modification de lois, règlements, directives: fin 2015
- ↳ Application des nouvelles règles sur le canton: 2016
- ↳ Évaluation après 1 an de mise en place: 2017

ACTION 1B

ADAPTER LE PRIX DU MACARON

L'achat d'un macaron annuel est nettement moins cher que la location d'une place privée. Le rapport est, grossièrement, de 1 à 10 : le tarif du macaron est de 200 CHF pour les habitants, et de 400 CHF pour les entreprises par an, alors que le prix de location d'une place privée varie de 120 à 400 CHF par mois selon la localisation.

Bien sûr, les prestations obtenues ne sont pas comparables. La location d'une place privée assure sa jouissance exclusive, alors que le macaron donne le simple droit de dépasser 1 heure de stationnement en zone bleue, sans garantie qu'une place sera bel et bien disponible.

Il ne saurait donc être question d'aligner les niveaux de prix des uns et des autres. Mais une adaptation du tarif du macaron permettrait de réduire son attractivité et de soulager l'occupation de l'espace public par des voitures « ventouses ». Elle permettrait aussi d'augmenter les revenus de la vente du macaron et de les utiliser pour financer d'autres volets de la politique du stationnement (notamment parcs relais P+R, parkings habitants).

L'action 1b consiste à étudier les conditions d'une adaptation du prix du macaron zone bleue et des deux autres macarons disponibles.

PROGRAMME (COORDONNÉ AVEC L'ACTION 1A)

- ↳ Bilan économique de l'usage des macarons et des recettes en ville de Genève : fin 2013
- ↳ Bilan économique et fonctionnel dans les autres communes ayant introduit des zones bleues macarons (Lancy, Carouge, Plan les Ouates, Vernier, Chêne-Bourg, Onex) : mi 2014
- ↳ Communication publique de ces bilans aux communes : mi 2014
- ↳ Simulation de plusieurs scénarios d'adaptation du prix du macaron et conséquences légales : fin 2014
- ↳ Validation d'un scénario d'adaptation : mi 2015
- ↳ Modification des lois et règlements : fin 2015
- ↳ Application du nouveau tarif : 2016
- ↳ Évaluation après 1 an : 2017

ACTION 1C

RÉGULER LE STATIONNEMENT PUBLIC PRÈS D'UN PARC RELAIS P+R

La construction de parcs relais P+R a un coût pour la collectivité. Il serait dommageable que ces places P+R restent inutilisées parce qu'à proximité, les pendulaires pourraient stationner gratuitement sur domaine public, consommant les capacités de stationnement au détriment d'autres utilisateurs (habitants, entreprises, visiteurs).

Toute création d'un parc relais P+R doit donc s'accompagner d'une régulation du stationnement aux abords. Cela implique un changement de comportements, de mentalités et d'habitudes qui ne saurait s'effectuer en un jour: il s'agit de passer d'une situation de stationnement public gratuit et illimité à un stationnement limité dans le temps et éventuellement payant.

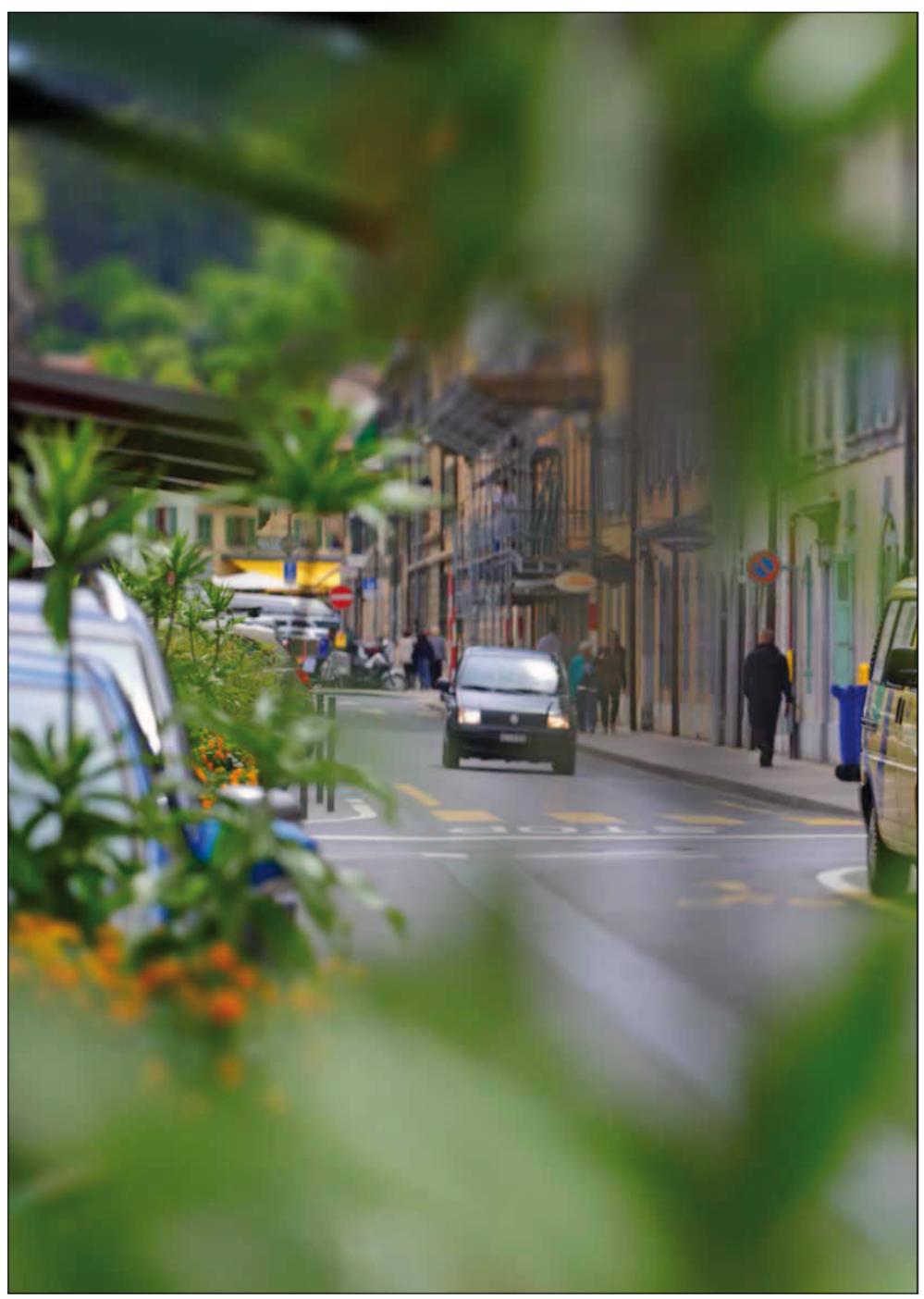
Lorsqu'on prévoit de créer un parc relais P+R en coordination avec une nouvelle desserte par les transports publics, il est nécessaire d'anticiper le déploiement d'une réglementation du stationnement dans la commune où le P+R sera implanté ou, au moins, à ses abords.

L'action 1c porte sur la méthode à utiliser pour intégrer dans un projet de parc relais P+R la régulation du stationnement public aux abords. Cette mesure peut aussi être appliquée à proximité de grandes installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), et à l'aéroport.

PROGRAMME

- ↳ Bilan de la fréquentation des P+R actuels en lien avec le régime de stationnement à Bernex, Meyrin et Veyrier: début 2014
- ↳ Sur la base des futures lignes de transports publics et des projets de P+R associés, définir les caractéristiques des communes en matière de politique de stationnement (Chêne Bourg, Grand-Saconnex, Perly, Thônex): mi 2014
- ↳ Intégration des précautions à prendre dans le Guide du stationnement: mise à jour du document courant 2015
- ↳ Proposition d'une éventuelle adaptation du cadre réglementaire: 2015





CHAPITRE 2

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT PRIVÉ

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 4 – VISITEURS

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

OBJECTIF 6 – MOTOCYCLISTES

Développer de façon appropriée l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public et d'accroître la sécurité.

Le groupe de travail du stationnement privé était composé de représentants de la Ville de Genève (SU, SAM), de régies publiques et de régies privées gestionnaires de places de stationnement privées et de l'État de Genève (DU, DGM, OCSTAT).

Les débats ont mis en évidence l'existence d'un nombre important de places privées vacantes, surtout hors du centre-ville. Le groupe de travail a réinterrogé le taux d'équipement en places de stationnement des constructions neuves, le mode d'évaluation des besoins des habitants, les types d'utilisateurs, la concurrence des tarifs avec les macarons, etc. Il a constaté que ces questions n'avaient pas fait l'objet d'une approche d'ensemble depuis Circulation 2000 (1992) et Mobilité 2005 (1997).

Un consensus pragmatique s'est dégagé, au sein du groupe de travail, en faveur d'une valorisation des places privées vacantes, coordonnée à celle des espaces publics.

ÉTAT DE LA QUESTION

Le stationnement sur fonds privé dans les nouvelles constructions est encadré par le règlement d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (L 5 05.10). D'ici la fin 2013, un nouveau règlement entrera en vigueur, afin notamment d'actualiser les ratios de stationnement applicables pour les logements et les activités en fonction de l'évolution de la population et des emplois, du réseau de transports publics, des taux de motorisation...

Actuellement, la question est structurée autour de deux objectifs :

- ↘ Répondre aux besoins des **habitants** et des **visiteurs** dans les quartiers denses sans encourager le stationnement **pendulaire** près du lieu de travail. Cette ligne directrice a été appliquée aux places de stationnement publiques par Circulation 2000 dès 1992, avec la mise en place des macarons et la suppression des places de longue durée au centre. Elle n'est pas appliquée aux places de stationnement privées, qui ne font pas partie du champ d'action des autorités publiques défini par la loi et dont une part peut-être importante génère du trafic pendulaire – seule la Ville de Genève applique une politique de location restrictive des places privées dont elle est propriétaire.
- ↘ Reporter au maximum les parkings en sous-sol de façon à soulager les espaces publics de surface du stationnement et les réaménager en faveur des transports publics, des mobilités douces et des usages sociaux. Ce raisonnement incite à fixer des taux de réalisation de parkings importants, en sous-sol notamment, des constructions neuves pour éviter le stationnement (licite ou illicite) en surface. Un autre aspect doit aussi être mentionné, consistant à assurer l'accessibilité aux quartiers en régulant la part des surfaces de circulation affectées au stationnement et au trafic automobile (grands consommateurs de sol) et aux transports publics (nettement plus économes).

Concilier ces deux objectifs confronté à des questions délicates sur :

- ↘ l'estimation des « besoins » des habitants, qui dépendent à la fois du nombre de logements, du taux de motorisation des ménages, du niveau de desserte par transports publics ;
- ↘ le coût de construction et de location d'une place en sous-sol, par rapport aux capacités financières des ménages et comparativement au tarif du macaron
- ↘ la manière de concrétiser des actions de « compensation » de places en surface et en sous-sol ;
- ↘ etc.

La tendance est à un traitement plus différencié des quartiers centraux et périphériques et à une diminution du taux d'équipement en places de stationnement par logement, considérablement réduit dans les constructions neuves, alors que le stationnement pour les activités a augmenté (voir tableau).

		Eaux-Vives	Carouge	Meyrin
Normes C2000 (1992)	Places par logement	1.3	1.5	1.6
	Places pour 100 m ² activités	0.6	0.7	1.2
Normes selon L 5 05.10 (2008)	Places par logement	0.5	0.5	1.1
	Places pour 100 m ² activités	1	1	1.4

Évolution des taux d'équipement en places de stationnement appliqués aux constructions neuves. Un exemple à travers le cas de trois communes :
 – Circulation 2000 en 1992
 – Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés L 5 05.10

Trois actions 2013-2019

Dans ce contexte complexe, le groupe de travail a identifié trois possibilités d'actions concrètes :

- 2a Connaître les places de stationnement privé vacantes ;
- 2b Explorer l'idée d'un fonds de compensation ;
- 2c Définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier.

ACTION 2A

CONNAÎTRE LES PLACES PRIVÉES VACANTES

Les possibilités de création de places de stationnement en ouvrage sont limitées, aussi bien par l'espace disponible en centre-ville que par le coût et les capacités de financement publiques et privées. Or dans bien des quartiers hors du centre-ville, il existe un certain nombre de places de stationnement vacantes, qui ne trouvent pas à se louer pour diverses raisons. En particulier, l'époque où la loi exigeait un fort taux d'équipement en places de stationnement dans les constructions neuves semble avoir légué un parc important de places vacantes. S'agissant des logements HBM (habitations à bon marché), les parkings en sous-sol destinés aux locataires sont largement surdimensionnés : 48 % sont loués par des locataires, les places restantes sont louées à des habitants du quartier (20 à 40 % d'entre elles), ce qui représente au final entre 10 et 30 % de vacance.

Connaître les places privées vacantes peut profiter à la fois à l'action publique et aux propriétaires privés :

- ↳ en réduisant la vacance de places de stationnement, qui a un coût pour les propriétaires ;
- ↳ en offrant des possibilités de « compensation » à la suppression de places en surface (au sens de la H 1 05, art. 7A).

Le premier pas de la concrétisation vise à mieux connaître le parc de places privées vacantes. L'action 2a porte sur la création d'une base de données, qui centralise les informations fournies par les régies immobilières et permette leur valorisation. Les conditions de transfert des données, de mise en forme (à l'adresse), de mise en ligne et de mise à jour (périodicité) restent à préciser. L'idée est de pouvoir créer une « bourse aux places vacantes » accessible au public.

PROGRAMME

- ↳ Rédaction d'un cahier des charges de l'outil « base de données » : mi 2014
- ↳ Mise au point d'une stratégie de déploiement : fin 2014
- ↳ Test avec une première récolte de données en ville de Genève et sur la première couronne (Carouge, Lancy, Onex, Vernier, Meyrin, Grand-Saconnex, les Trois Chênes) : début 2015
- ↳ Récolte systématique des données et mise à disposition du public : dès mi 2015
- ↳ Bilan sur l'effet sur la fréquentation des parkings privés (réduction du taux de vacance) : 2016

ACTION 2B

EXPLORER L'IDÉE D'UN FONDS DE COMPENSATION

Le groupe de travail a examiné l'idée de créer un fonds qui faciliterait l'application du principe de compensation fixé par la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière H 1 05 et de son règlement d'application.

Art. 7B, al. 1 Tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation et d'adaptation de la typologie des places de stationnement, le département veille à l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, sous ses deux formes:

- a) lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie ;
- b) lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. À titre exceptionnel, il est possible de compenser jusqu'à 20% des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés.

L'application de ce principe est impérative pour les zones denses du canton, telles que définies par le Conseil d'Etat.

En effet:

- ↳ Il arrive que des projets d'immeubles neufs ne permettent pas de construire les places de stationnement imposées par la loi à des conditions techniquement et financièrement acceptables (par exemple en raison de sols particulièrement instables ou pollués): actuellement, les promoteurs peuvent bénéficier d'une dérogation si le coût de la place atteint 40'000 CHF. Le constructeur pourrait alors verser une partie du montant des places qu'il ne construit pas sur un fonds de compensation pour le stationnement.
- ↳ Ce fonds serait utilisé par une collectivité pour construire des places de stationnement en sous-sol ou en ouvrage répondant aux besoins d'habitants, aux lieux et aux moments où se concrétiseraient des actions de compensation.

Un tel fonds apporterait des ressources aux collectivités pour élargir l'offre de stationnement en sous-sol et faciliter la mise en œuvre du principe de compensation. Sa création et sa gestion ne seraient sans doute pas simples. Mais l'idée présente suffisamment d'intérêt pour que l'on prenne la peine de mesurer les difficultés et d'évaluer sa faisabilité.

L'action 2b a pour but d'explorer les conditions de mise en œuvre d'un fonds de compensation des places de stationnement sur le périmètre d'application de la compensation: ville de Genève et Carouge (hors PAV). En cas d'extension de ce périmètre, par modification du RaLcR, ce fonds pourrait concerner de nouvelles communes de la première couronne.

**PROGRAMME
(PILOTAGE EN PARTENARIAT AVEC LA VILLE DE GENÈVE)**

- ↳ Évaluation des ressources potentielles (en première approche): 2014
- ↳ Évaluation de la faisabilité (en première approche): mi 2014
- ↳ Synthèse des résultats et orientations: 2015
- ↳ Approfondissement selon résultats à partir de 2016

ACTION 2C

DÉFINIR UNE STRATÉGIE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT PAR TYPE DE QUARTIER

Le règlement relatif au stationnement sur fonds privés (RPSFP) régit la réalisation de places de stationnement lors de la construction ou la modification d'une construction, à l'aide de ratios. L'action 2C consiste à définir une stratégie adaptée au contexte intégrant notamment :

- ↳ Les « écoquartiers » ;
- ↳ Les potentialités dégagées par les possibilités de mutualisation, en particulier dans les quartiers mixtes (usage partagé jour/nuit) et par la multiplication des plans de mobilité d'entreprise ;
- ↳ La présence d'installations commerciales à forte fréquentation (ICFF).

Ces spécificités permettront potentiellement de déroger aux ratios en vigueur dans le règlement (RPSFP), voire de le modifier.

PROGRAMME

- ↳ Préciser le concept d'« écoquartier » :

- Un « écoquartier » renvoie à l'alliance de plusieurs objectifs :
- Une bonne desserte en transports publics,
 - Le recours à des énergies renouvelables (photovoltaïque, éolien...),
 - Des bâtiments et des équipements publics minergie,
 - Une trame dense de zones vertes,
 - Une mixité entre habitants et emplois.

Analyser les projets en envisageant une éventuelle réduction de l'offre de parking étant entendu que les besoins sont moindres en raison de comportements différents en matière de mobilité (taux de motorisation plus faible car sharing, modes doux plus utilisés, recours aux transports publics...).

Sur la base de projets « pionniers » s'inscrivant dans l'esprit des « écoquartiers », établir un cahier des charges de référence en matière de stationnement pour les années à venir : mi-2014.

Exemples de projets : « Les Ouches » et « Jonction » (Genève), « Les Vergers » (Meyrin), « Millo » (Plan-les Ouates), « Equilibre » et « Inti » (Cressy-Confignon).

- ↳ Tenir compte des possibilités mutualisation des places de stationnement et de la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise :

Sur la base d'une analyse des besoins et des caractéristiques du quartier concerné, envisager une éventuelle réduction du nombre de places de stationnement sans pour autant pénaliser les différents usagers (habitants, visiteurs, employés) grâce à une mutualisation des places (jour/nuit).

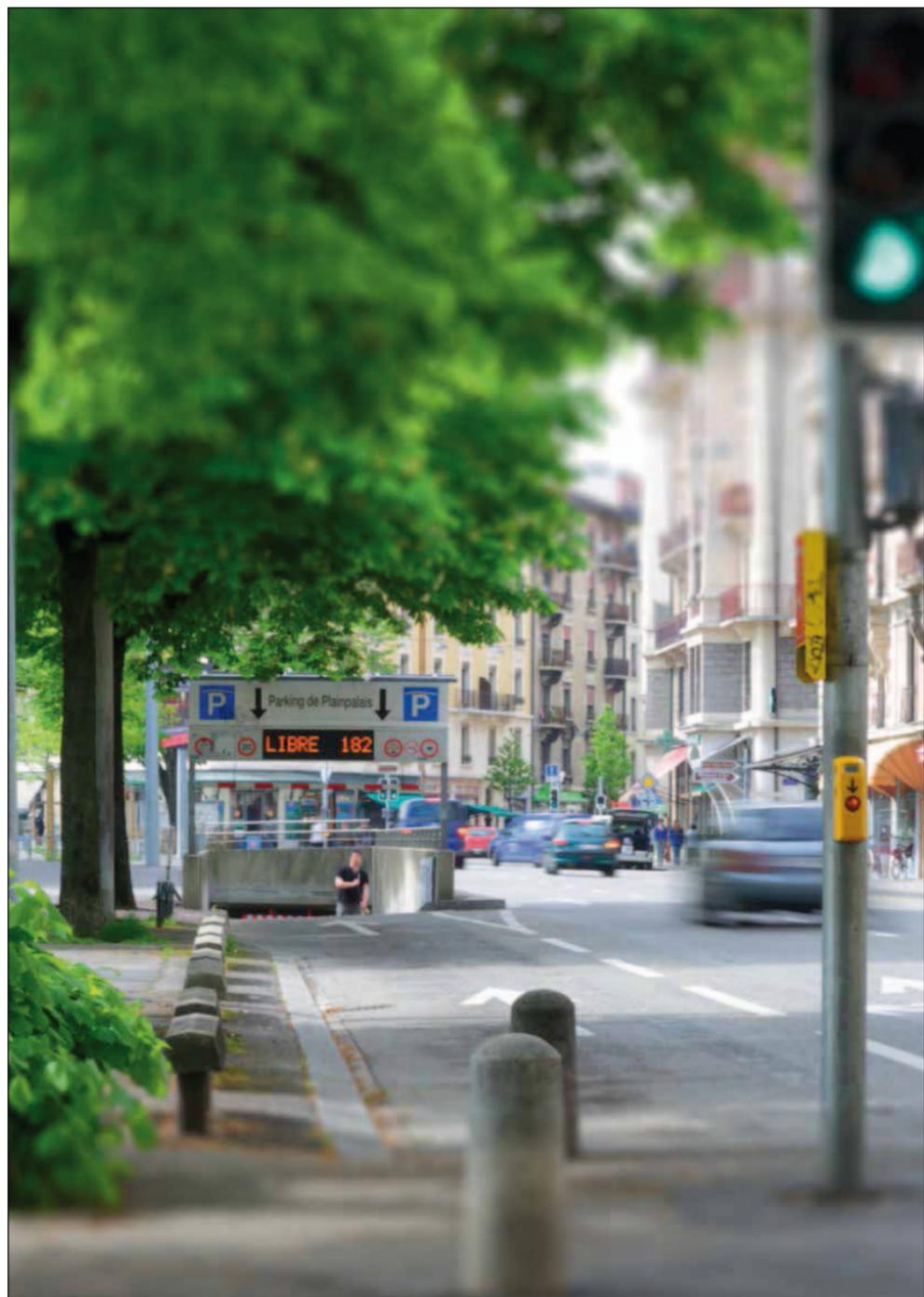
Valoriser une démarche de travail visant à proposer une offre cohérente et coordonnée à l'échelle des quartiers.

Réduire potentiellement le nombre de places destinées aux activités en lien avec les initiatives des entreprises en matière de plans de mobilité, qui sont des démarches à encourager, voire même qui doivent faire l'objet d'un accompagnement par l'Etat.

- ↳ Tenir compte de la présence d'installations commerciales à forte fréquentation :

Envisager la réduction des ratios relatifs aux places de stationnement pour privilégier l'accès en transports publics et en modes doux et l'usage de car sharing.

Veiller à la mise en cohérence des différents documents de planification cantonaux pour tenir compte de ces équipements spécifiques.



CHAPITRE 3

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DANS LES PARKINGS PUBLICS

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 4 – VISITEURS

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

OBJECTIF 6 – MOTOCYCLISTES

Développer de façon appropriée l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public et d'accroître la sécurité

Le groupe de travail des parkings publics était composé de représentants de la Ville de Genève (SAM), de gestionnaires de parkings publics (Fondation des parkings, deux propriétaires de parkings privés ouverts au public et un centre commercial) et de l'État de Genève (DU et DGM).

La discussion a mis en évidence trois thèmes principaux : d'une part, des taux de remplissage insuffisants, à corriger par une amélioration de la signalétique ; d'autre part, des problèmes de sécurité aux abords des parkings ; enfin la possibilité d'offrir des places aux deux-roues motorisés.

ÉTAT DE LA QUESTION

En matière de parkings publics, il existe une convergence d'intérêts entre :

- ↳ les autorités publiques, qui souhaitent que le stationnement s'effectue au maximum dans ces parkings et non sur l'espace public
- ↳ les propriétaires de parkings privés ouverts au public, qui souhaitent rentabiliser au maximum leur investissement.

Les thèmes saillants sont, dans ce domaine :

- ↳ la tarification, facteur d'attractivité : comparaisons entre les tarifs pratiqués par les divers propriétaires de parkings, avec le tarif du stationnement sur l'espace public, avec le prix du macaron
- ↳ la signalétique et le jalonnement, qui doivent rendre visibles les équipements et conduire les clients vers les parkings de la manière la plus efficace possible, notamment pendant les grands événements
- ↳ l'information sur les places disponibles à chaque instant
- ↳ la sécurité, qui justifie des efforts croissants de la part des propriétaires et gestionnaires de parkings publics.

26

En outre, un enjeu prioritaire pour les autorités publiques est le développement d'une offre de stationnement en ouvrage pour les deux-roues motorisés, ce qui nécessite un partenariat avec les propriétaires et exploitants des parkings publics

Trois actions 2013-2019

En matière de stationnement dans les parkings publics, le plan d'action 2013-2019 programme trois actions :

- 3a Optimiser l'usage des parkings publics en lien avec la réduction du nombre de places sur voirie (gestion de la compensation)
- 3b Améliorer la signalétique et le jalonnement ;
- 3c Améliorer la sécurité.

ACTION 3A

AMÉLIORER LA FRÉQUENTATION ACTUELLE

La volonté affichée de récupérer de l'espace public tout en répondant aux besoins de stationnement des habitants comme des visiteurs passe par une utilisation la plus optimale possible des équipements existants. L'entrée en vigueur de la loi sur la gestion de la compensation votée le 22 mars 2012 et la mise en place d'un règlement d'application qui repose notamment sur une utilisation des places vacantes dans des parkings existants, devrait contribuer à une optimisation de l'usage des parkings publics.

PROGRAMME

- ↳ Recensement des taux d'occupation dans les parkings, à minima pour ceux gérés par la FdP: 2013
- ↳ Analyse et adaptation des quotas habitant/visiteurs en fonction des enjeux des différents quartiers et des conditions de stationnement sur voirie: 2014
- ↳ Diffusion des places disponibles actualisées par rapport au principe de compensation dont l'une des modalités est l'usage de places existantes: chaque année dès fin 2013
- ↳ Systématiser le recueil de données sur la fréquentation de tous les parkings publics du centre-ville: Seujet, Arcades, Mont Blanc, Villereuse, Manor, Balexert, Nations, CFF Montbrillant, Sardaigne, Batelle, Vendée: dès 2014.
- ↳ Développer les possibilités de mutualisation jour/nuit, habitants/visiteurs: de cas par cas sur toute la période (2013-2019).
- ↳ Identifier les parkings susceptibles d'accueillir des véhicules électriques pour envisager l'installation de bornes de recharge.
- ↳ Développer de nouveaux moyens de paiement (paiement par téléphone par exemple) pour faciliter l'usage des parkings.
- ↳ Etudier la mise en place de « nouveaux services » comme le retrait de marchandises commandées par internet... dans des parkings « pilotes ».

Cette action vise donc à connaître l'état de la fréquentation des parkings publics et à analyser les marges de manœuvre. Un parking public situé en centre-ville devrait, par souci de rentabilité, maximiser ses taux de remplissage, si l'on considère les coûts du foncier comme de ceux la construction.

Le centre-ville de Genève met à disposition des usagers pas moins de 12 500 places de parkings (chiffre en 2013) dont près de la moitié sont gérés par la Fondation des parkings (FdP).

Offre de référence dans les parkings publics situés dans la zone dense.



ACTION 3B

AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE ET LE JALONNEMENT DES PARKINGS PUBLICS

La signalétique et le jalonnement sont des outils opérationnels déterminants. En effet, le remplissage des parkings publics dépend non seulement des conditions d'accueil et de fonctionnement des ouvrages, qui sont sous le contrôle de leurs propriétaires et gestionnaires, mais aussi de la signalétique et du jalonnement qui permettent aux utilisateurs de les repérer et de les rejoindre dans les meilleures conditions: ces derniers points sont de la responsabilité des autorités publiques (État et communes).

Le dernier programme coordonné d'amélioration de la signalétique et du jalonnement des parkings publics date de 1996 (Stationnement au centre-ville. Une politique - Des solutions, OTC, juillet 1996). Depuis cette date, les signaux en surface et au sol ont vieilli à des rythmes inégaux, certains ont dû être remplacés, ne sont pas de mêmes tailles ni aussi visibles que d'autres, tous les logos et toutes les écritures ne sont pas identiques, les contextes ont évolué, la concurrence d'autres signalétiques s'est renforcée.

En outre, de nouveaux outils de recherche d'itinéraires sont apparus, utilisant les repérages GPS sur la base de cartes pas toujours adéquates: il arrive que tous les parkings privés ne soient pas signalés avec la même importance ni la même attractivité.

L'action 3b vise à reprendre dans son ensemble le dossier de la signalétique et du jalonnement des parkings publics situés en centre-ville de Genève et à Carouge (a minima):

- informations sur les places disponibles au quotidien et pendant les grands événements;
- jalonnement par panneaux à message variable dans l'espace public;
- contrôle de l'exactitude des informations livrées par les outils numériques de recherche d'itinéraires.

PROGRAMME

- Relevé de la signalétique actuelle et évaluation (avec adaptation de la méthode utilisée jusqu'à présent), en lien la définition d'un concept de jalonnement cantonal (mesure 10 du plan directeur du réseau routier 2011-2014): 2014
- Définition des adaptations à effectuer en ville de Genève (centre-ville): parkings Arcades, Kempinski, Plantamour, Mont-Blanc... et en ville de Carouge pour les parkings communaux comme Octroi, Sardaigne, Fontenette et les parkings commerciaux comme Cardinal-Mermillod ou Mparc la Praille: fin 2014
- Mise en œuvre: dès mi-2015
- Bilan: mi-2016



ACTION 3C**AMÉLIORER LA SÉCURITÉ AUX ABORDS
DES PARKINGS PUBLICS**

La sécurité est un facteur très important d'attractivité d'un parking public. Les propriétaires et gestionnaires de parkings consacrent des moyens de plus en plus importants à la surveillance et à la sécurisation de leurs ouvrages : rondes de vigiles, système d'accès piéton réservé aux utilisateurs, ambiances sécurisantes à proximité des accès, etc.

En revanche, ils n'ont pas les moyens de régler un certain nombre de problèmes d'insécurité aux abords de leurs ouvrages :

- ↳ certains problèmes d'accès : conflits entre piétons et voitures, visibilité, etc. (notamment entrée dans le parking des Arcades)
- ↳ stationnement de motos restreignant la visibilité aux abords des accès :
- ↳ activités illicites près des entrées et sorties des parkings.

L'action 3c a pour but d'inventorier les problèmes d'insécurité de divers types qui se posent aux abords des parkings publics et de lancer les programmes d'amélioration réalisables.

PROGRAMME

- ↳ Mesure du risque aux abords des parkings publics : 2014.
- ↳ Identification des mesures réalisables à court, moyen et long terme : 2014.
- ↳ Mise en œuvre des mesures réalisables à court terme au fur et à mesure des possibilités et tests : dès 2015.
- ↳ Rapport sur la sécurité aux abords des parkings, mise en consultation : 2016.
- ↳ Mise au point d'un plan de mesures et validation : 2017.
- ↳ Mise en œuvre au fur et à mesure des possibilités et tests.



CHAPITRE 4

ACTIONS POUR LES PARCS RELAIS P+R

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

Transfrontalier, le groupe de travail sur les parcs relais (P+R) comprenait des représentants de l'agglomération Franco-Valdo-genevoise, de l'État de Genève (DGM), de la Région Rhône-Alpes, du Conseil général de Haute-Savoie et de l'ARC Syndicat mixte, de l'Association des communes genevoises (ACG), du Groupement Transfrontalier Européen (GTE), de la Fondation des parkings, des CFF, d'Unireso et des TPG.

Les échanges ont montré la nécessité d'une vue d'ensemble des actions P+R à l'échelon du Grand Genève. Le thème dépasse aujourd'hui le stade des projets au « coup par coup » : il faut maîtriser la diversité des offres d'intermodalité, plus hétérogènes qu'on s'y attendait (localisation, coût, fonctionnement, tarif, etc.) ; étudier la possibilité d'attirer de nouveaux usagers potentiels ; et unifier l'information P+R au niveau du Grand Genève.

ÉTAT DE LA QUESTION

Une place P+R utilisée, c'est une voiture de moins sur le réseau routier : les parcs relais P+R permettent d'assurer l'accessibilité au centre pour les habitants de la périphérie qui n'ont pas d'autre choix que prendre leur voiture, tout en limitant le trafic sur les axes centraux les plus surchargés.

Mais les parcs relais P+R ne sont pas une « solution miracle », pour deux raisons.

L'attractivité de l'offre de stationnement au centre

De nombreux automobilistes habitant en périphérie ont une place de stationnement proche de leur emploi et préfèrent patienter dans les embouteillages plutôt que changer de mode de transport. En effet, même si l'offre de stationnement public au centre à l'attention des pendulaires, tend à diminuer, il reste une offre importante de places privées, estimée à environ 60% de l'offre totale de stationnement au centre (en nombre de places).

Les P+R en chiffres (2011)

- ↘ environ 5'000 places P+R existantes dans le canton de Genève
- ↘ 3200 abonnés (1'800 places peu attractives trouvent difficilement locataires en rive droite du canton)
- ↘ soit moins de 3% du trafic pendulaire, dont 86% viennent de France, 3% du canton de Vaud et 11% du canton de Genève

Sources : Fondation des parkings et Enquête aux frontières 2011

Le coût de l'offre combinée P+R pour les collectivités publiques

Si l'usager assume personnellement les coûts des trajets en voiture, il ne contribue que faiblement aux coûts effectifs des P+R, qui sont doubles : d'une part, le coût de la place de stationnement (terrain, surface, exploitation, sécurité, gestion, etc.); d'autre part, le coût d'une desserte efficace par les transports publics (capacité, horaire, temps de parcours, etc.), condition sine qua non de l'utilité d'une place P+R (une place inutilisée est une place perdue). Autrement dit, les coûts du système P+R sont couverts, pour l'essentiel, par les collectivités publiques. Or ils sont loin d'être marginaux (voir encadré ci-dessous).

Ordres de grandeur

- ↳ coût d'une place de stationnement
 - en surface : 5'000 à 10'000 CHF
 - en ouvrage, en élévation : 20'000 à 30'000 CHF
 - en ouvrage, en sous-sol : 40'000 à 60'000 CHF
- ↳ coût de construction
 - d'une ligne de tram : 30 Mios CHF au km
 - d'une ligne de bus : faible lorsqu'il se limite à une adaptation du réseau routier

Sources : Fondation des parkings et TPG

Compétences de la Fondation des parkings

Pour rappel, la Loi sur la Fondation des Parkings (LFPark) de 2001 prévoit :

« Art. 1 But

- 1 Afin de favoriser sa politique des déplacements, l'État encourage la construction de parcs de stationnement, dont la gestion est confiée à la Fondation des parkings, fondation de droit public pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement (ci-après : la fondation).
 - 2 À ce titre, la fondation est chargée notamment :
 - a) de construire et d'encourager la réalisation de parcs de stationnement, notamment les parcs relais (P+R), pour les automobiles et les deux-roues, destinés à favoriser l'utilisation des transports publics ;
 - b) d'exploiter les parcs de stationnement dont elle est propriétaire ou qui sont propriété de l'État ou de tiers et dont la gestion lui a été confiée ;
 - c) d'assurer des prestations de service en matière de stationnement.
 - 3 La fondation est habilitée à acquérir ou louer les terrains favorables à la création de parc ; elle peut devenir superficière d'immeubles. »
- La Fondation des parkings a donc en charge la recherche de terrains appropriés, la réalisation d'études de faisabilité, la construction et l'exploitation des P+R.

Le plan d'action des parcs relais P+R 2011-2014

Le plan d'action des parcs relais P+R 2011-2014 a été adopté par le Conseil d'État le 24 août 2011. Le 25 janvier 2013, le Grand Conseil l'a cependant renvoyé au Conseil d'État au motif que l'ambition de la politique P+R doit être repensée, notamment en changeant d'échelle territoriale. Les P+R proches du centre-ville, que l'on pourrait qualifier « de proximité », ne doivent plus être encouragés. Au contraire, en lien avec un développement de l'offre de transport public, la localisation des P+R doit être privilégiée aux frontières du canton, voire côté France et Vaud. L'État entend donc encourager leur déploiement.

En effet, le Plan d'action 2011-2014 présentait deux limites :

- localisé sur le canton de Genève, il n'avait pris en compte que marginalement la dimension transfrontalière du Grand Genève : or une approche d'ensemble est nécessaire, d'une part pour présenter une offre cohérente aux utilisateurs, d'autre part pour valoriser des opportunités hors canton, souvent plus efficaces et pouvant être moins chères que sur le territoire cantonal
- en se focalisant sur l'analyse de la demande potentielle par couloirs de mobilité, il n'avait que partiellement intégré les conditions de faisabilité de l'offre et des autres mesures : le faible nombre des actions réalisées (voir tableau ci-dessous) montre la nécessité d'une approche plus pragmatique, plus proche des conditions de réalisation effectives et plus consciente de la dimension temporelle, les fenêtres d'opportunité disponibles à un instant t pour la création d'un P+R risquant de se refermer quelques années après, avec l'évolution des projets d'urbanisation et des conditions de mobilité.

Bilan 2012 des actions prévues par le plan d'action P+R 2011-2014 (en bleu mesures réalisées, en bleu clair mesures en cours, en blanc les mesures reportées)

Plan d'action P+R 2011-2014	Mesures	Horizon	Avancement
1 Couloir Vaud	1.1 P+R Sécheron (330 places)	2014	en service dès janvier 2014
	1.2 P+R Tuilleries, étude (400 à 800 places)	2011	réinterrogé horizon 2022
	1.3 Alternative à Tuilleries	si nécessaire	-
2 Couloir Ferney-Gex	2.1 P+R Jonction de Ferney, étude (en lien avec le tram Gd-Saconnex)	2012	étude lancée en 2013
3 Couloir Meyrin-St-Genis	3.1 P+R Cern (50 places), en lien avec le TCMC	2011	réalisé, porté à 100 places à court terme
	3.2 P+R provisoire de Planche	2011	réalisé
4 Couloir Bernex	4.1 P+R provisoire de Bernex-Est (+200 places)	2011	réalisé
	4.2 P+R définitif Bernex-Est (400 places), étude de faisabilité	2012	Reporté
	4.3 P+R Vailly (300 places)	2013	reporté, lié au TCOB prolongé
	4.4 Places P+R dans le parking des Mouilles	2014	
5 Couloir St-Julien	5.1 P+R Trèfle-Blanc (700 places)	2014	reporté à 2018 mais étude en cours
	5.2 P+R Bachet, études	2012	en cours
	5.3 P+R échangeur de Perly, étude d'opportunité	selon tram St-Julien	reporté, lié au tram St-Julien, mais étude en cours
	5.4 P+R Bardonnex, étude d'opportunité	2011	reporté à 2022 tram St-Julien
6 Couloir d'Annemasse	6.1 Suivi urbanisation-mobilité	2013	lié au BHNS et tramway
7 Couloir Chablais	7.1 P+R Frontenex-Tulette (270 places)	2013	Réporté
	7.2 Recherche de terrains pour P+R de surface (50-100 places)	2011	Reporté
8 P+R hors canton	8.1 État des lieux des projets validés en 2009	2011	en cours
	8.2 Politique P+R à l'échelon transfrontalier	permanent	en cours
9 Autres offres P+R que centre	9.1 Étude d'offre pour emplois de zones d'activités hors centre	2012	Reporté
10 Offre P+R journalière	10.1 Étude	2012	en cours
11 Communication et image	11.1 Etude d'une stratégie de communication globale	2011	reporté

Parmi les mesures du plan d'action des parcs relais P+R 2011-2014 (tableau page précédente), hormis les ouvrages réalisés, les mesures seront pour certaines d'entre elles, reprises et incluses dans le plan d'actions 2013-2019 et ce à l'échelle du Grand Genève.

Conclusion

Longtemps, les P+R ont été traités dans le cadre d'opportunités foncières sur le territoire cantonal et sur la base d'une analyse "mécanique" des potentiels par couloir.

L'expérience montre que le thème est plus consistant et nécessite une approche systématique.

La question des P+R doit donc être traitée :

- ↳ En changeant d'échelle territoriale (échelon du Grand Genève): il est nécessaire de rechercher un équilibre entre le coût de la place de stationnement (terrains d'autant moins chers qu'ils sont loin du centre) et le coût d'une desserte efficace par les transports publics (d'autant plus chère qu'elle concerne des lieux éloignés et traverse des secteurs de faible densité);
- ↳ En adoptant une approche pragmatique, avec les acteurs responsables de la mise en œuvre des mesures, en tenant compte des contraintes et des opportunités, en envisageant les possibilités de mutualisation des P+R en dehors des heures de journée où ils sont vides (affectation pour les événements culturels ou sportifs, etc.);
- ↳ En ayant une vision temporelle plus large: l'efficacité des P+R (coût-utilité) dépend des étapes de développement des transports publics, notamment du RER franco-valdo-genevois; de la densification urbaine de pôles et d'axes; des opportunités d'utilisation temporaire de friches en attente; de l'évolution de l'urbanisation et des transports (prévoir des possibilités de reconversion le jour où un P+R est « rattrapé » par l'urbanisation), etc.

Trois actions 2013-2019

Le plan d'action du stationnement 2013-2019 retient trois actions prioritaires:

- 4a Renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève;
- 4b Centraliser et diffuser l'information P+R;
- 4c Elargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève.

ACTION 4A

RENFORCER ET COORDONNER L'OFFRE P+R DU GRAND GENÈVE

Le modèle CFF, P+Rail et le modèle genevois, P+R, géré par la Fondation des parkings ne sont pas les seuls dispositifs d'intermodalité, permettant d'inciter des périurbains à abandonner leur voiture en périphérie. D'autres formules, plus économes, existent et pourraient être développées – en excluant bien entendu le stationnement gratuit près d'un arrêt de transport public bien desservi (P+R « de fait »), dont se plaignent les habitants des quartiers concernés.

Par exemple :

- ↘ terrains plus ou moins importants mis à disposition gratuitement par des autorités françaises comme P+R non payant et non régulé (plusieurs exemples réalisés à l'initiative du Conseil général de Haute-Savoie, de communes et de communautés de communes, de la Région Rhône-Alpes près des gares TER);
- ↘ friches temporaires plus ou moins importantes proches d'arrêts de transport public qui pourraient être mises à disposition à moindre coût;
 - ↘ aires de covoiturage (rendez-vous de plusieurs automobilistes pour partager un seul véhicule en contexte urbain central);
 - ↘ aires offrant des services en périphérie (grands ou petits commerces, rendez-vous de livraisons);
 - ↘ offre P+Bike (parking et vélo), à coordonner avec la politique des deux-roues.



Au moment où la création de P+R sur le modèle genevois rencontre des difficultés importantes (coût, concurrence sur le foncier, réseaux, etc.), il reste possible de développer ces autres formules en les replaçant dans une offre d'ensemble à l'échelon du Grand Genève.

L'action 4a consiste à :

- ↘ **RECENSER ET QUALIFIER L'OFFRE EXISTANTE** de dispositifs d'intermodalité à l'échelon du Grand Genève (P+R payants ou non, lointains ou proches, complets ou peu fréquentés, etc.);
- ↘ **RECENSER LES OPPORTUNITÉS** en élargissant la palette des formules d'intermodalité utilisables et en évaluant leur efficacité sur des bases comparables (étude coûts-avantages en termes d'investissement, de fonctionnement, de desserte, de taille, d'éloignement du centre, etc.);
- ↘ **UNIFIER L'OFFRE** à l'échelon transfrontalier en élaborant une typologie coordonnée des offres d'intermodalité dans le Grand Genève, en accord avec les acteurs responsables;
- ↘ **COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE** de cette offre unifiée (priorités, tarifs, signalétique, etc.);
- ↘ **ELABORER UNE PROGRAMMATION DES ÉQUIPEMENTS** en lien avec le plan stratégique de la Fondation des Parkings.
- ↘ **REPENSER LES FINANCEMENTS DES PROJETS** et les conditions d'exploitation des équipements (rôle de la Fondation des parkings par exemple).

PROGRAMME**(EN LIEN AVEC LE « PROJET D'AGGLOMÉRATION » ET EN COMPLÉMENT AVEC L'ACTION 4B)**

- ↘ Recensement de l'offre existante, des opportunités et proposition d'une typologie unifiée : mi 2013
- ↘ Validation de la typologie unifiée : 2014
- ↘ Application de la typologie aux territoires du Grand Genève, en collaboration avec les autorités territoriales concernées : mi 2014
- ↘ Programmation de l'offre P+R unifiée du Grand Genève : fin 2014
- ↘ Mise en œuvre sur le terrain de la typologie/signalétique : dès 2015
- ↘ Suivi de l'avancement des réalisations de 2013 à 2019 sur la base du tableau ci-après.

PROGRAMMATION PLURIANNUELLE INDICATIVE POUR LA PÉRIODE 2013-2019

2014					
P+R du CERN	Meyrin (CH)	100	St-Genis		Projet d'extension (+50)
Sécheron	Genève (CH)	330	Ferney-Voltaire		
Versoix P+Rail	Versoix (CH)	A définir	Vaud		A définir en accord avec les CFF
Veigy	Veigy-Foncenex (F)	228	Chablais	1389000 CHF	Extension (+114)
Jean Monnet	Annemasse (F)	250	Annemasse	1950000 CHF	
Divonne Douane	Divonne (F)	56	Vaud		
Bellegarde SNCF	Bellegarde (F)	350	St-Julien		Extension (+120)
Archamps	Archamps (F)	200	St-Julien		
Places nouvelles (connues)	+1464				

2015					
Collonges	Collonges (F)	A définir	St-Julien		
Chens-sur-Léman	Chens-sur-Léman (F)	240	Chablais		
Valleiry	Valleiry (F)	70	St-Julien	775000 CHF	
Pouigny-Chancy	Pouigny (F)	100	Ain		Extension (+80)
Gare de St-Julien	St-Julien-en-Genevois (F)	400	St-Julien		
Places nouvelles (connues)	+810				

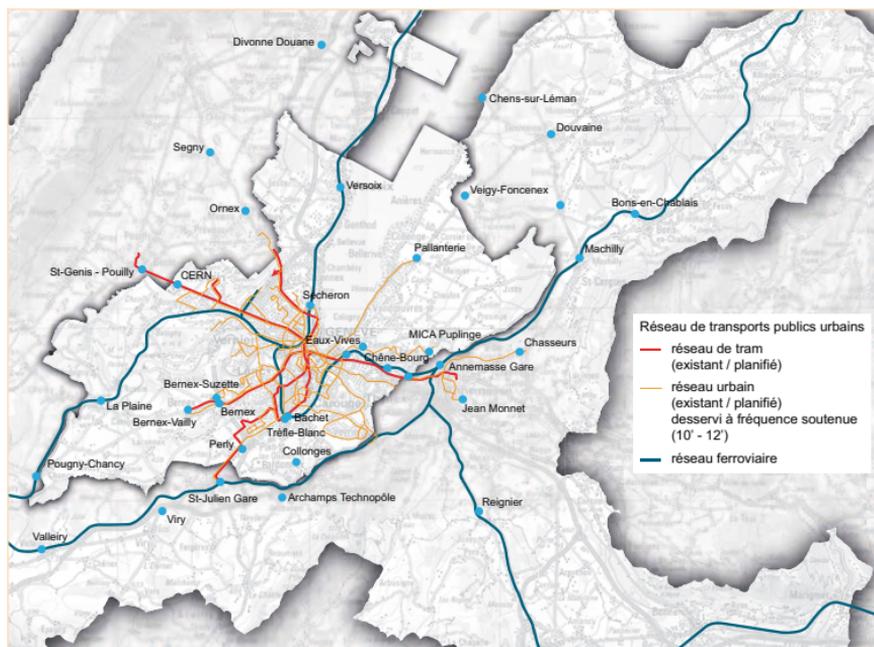
2016					
Annemasse Gare	Annemasse (F)	120	Annemasse		
Reignier	Reignier (F)		Annemasse		
P+R Anières	Anières (CH)	A définir			
Vereire	Chens-sur-Léman (F)	150			
Places nouvelles (connues)	+270				

2017					
Bernex	Bernex (CH)	400			Extension (+160)
St-Genis-Pouilly	St-Genis-Pouilly (F)	600	Gex		
P+R Place du Jura	Ferney-Voltaire (F)	80			Projet à confirmer (en lien avec le BHNS)
Machilly	Machilly (F)	80-120			
Vandoeuvres	Cologne (CH)	80	Vandoeuvres Cologne		
Places nouvelles	entre +1240 et +1280				

2018					
Bachet	Lancy (CH)	300	St-Julien		
Tréfle Blanc	Lancy (CH)	700	St-Julien		
Eaux-Vives P+Rail	Genève (CH)				Capacité à définir en accord avec les CFF
Chêne-Bourg	Chêne-Bourg (CH)	100			
Bernex Suzette	Bernex (CH)	400	Ain		
Bernex-Vailly	Bernex (CH)	300	Ain		
Ornex	Ornex (F)		Ain		
Segny					
Viry Echangeur	Viry (F)	200	St-Julien		
Douvaine	Douvaine (F)		Chablais		
Chasseurs	Cranves-Sales (F)	250 à 320	Annemasse	2400000 CHF	
Bons en Chablais	Bons-en-Chablais (F)		Chablais		
Thonon-Gare	Commune de Thonon (F)	200 à 400			
Thonon-Débarcadère	Commune de Thonon (F)	250			
Places nouvelles (connues)	entre + 2700 et 2970				

2019					
La Plaine P+Rail					A définir en accord avec les CFF
Perly	Perly (CH)	800 à 1000	St-Julien		
MICA-Puplinge	Puplinge (CH)	250	Puplinge Jussy		A préciser
Places nouvelles (connues)	entre + de 1050 et 1250				

Au total entre 7500 et 8000 places (auxquelles il faut ajouter les P+R qui n'ont pas encore l'objet d'une étude de dimensionnement) viendraient augmenter l'offre de P+R. Parmi ces places, près de la moitié se situerait sur le Canton de Genève, (soit plus de 3700 places). Les besoins en P+R à horizon 2020 avaient été estimés en 2011 à près de 3500 places. La planification proposée est de fait plus ambitieuse et nécessitera une coordination transfrontalière. En matière de financement, certains P+R pourraient faire l'objet d'un cofinancement Canton-autorités françaises. S'agissant à la fois de la construction et de l'exploitation, le rôle de la FdP ou d'autres entités françaises devra faire l'objet d'une réflexion et d'une stratégie claire. Des projets pourront venir allonger cette liste si ils s'avéraient pertinents.



ACTION 4B**CENTRALISER ET DIFFUSER L'INFORMATION
P+R DU GRAND GENÈVE**

Les sources d'information sur les P+R et les autres formules d'intermodalité sont plurielles et peu coordonnées. Elles émanent :

- ↳ dans le canton de Genève, des autorités politiques, des services techniques, de la Fondation des parkings et des CFF ;
- ↳ dans le canton de Vaud, des autorités du district de Nyon, des communes et des CFF ;
- ↳ côté France, de la Région Rhône-Alpes (pour les P+Rail), des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, des communautés de communes et des communes.

Parallèlement au développement d'une offre coordonnée à l'échelon de l'agglomération (action 4a), une coordination des informations sur les P+R est à mettre en place. Elle permettra de promouvoir la typologie unifiée des offres P+R établies à l'échelon du Grand Genève. L'action 4b vise à organiser les moyens nécessaires :

- ↳ pour centraliser toutes les informations émises par les diverses sources auprès d'un organisme relais, habilité pour les recevoir et les redistribuer (par exemple, Fondation des parkings, DGM, Grand Genève, ARC Syndicat mixte...)
- ↳ pour diffuser ces informations par divers canaux adaptés aux cibles d'utilisateurs : notamment et en soutien des actions de promotion réalisées par les divers opérateurs, mise en place d'un site internet présentant la totalité des offres de P+R, d'aires de covoiturage, de P+B, etc.

Elle ne peut intervenir qu'après la réalisation de l'action 4a, de mise au point d'une typologie unifiée des formules d'intermodalité dans le Grand Genève.

**PROGRAMME
(SUIT L'ACTION 4A, EN LIEN AVEC LE PROJET D'AGGLOMÉRATION)**

- ↳ Introduction des données sur l'offre P+R du Grand Genève, selon typologie unifiée, sur le site web de la Fondation des parkings : dès 2015
- ↳ Élaboration d'un site web P+R du Grand Genève en lien avec les différentes autorités organisatrices, validation, test : 2016
- ↳ Mise en service du site web : début 2017

ACTION 4C

ÉLARGIR L'OFFRE « CLIENTÈLE » P+R DANS LE CANTON DE GENÈVE

L'offre P+R gérée par la Fondation des parkings s'adresse exclusivement aux pendulaires, actifs habitant en périphérie loin des réseaux de transport public (devant donc partir en voiture) et travaillant en ville sans avoir besoin d'utiliser leur véhicule pendant la journée (pendulaires dits « fixes »). L'accès à la formule P+R n'est possible que sur abonnement (au moins mensuel), sur demande et moyennant le respect de conditions d'éloignement des lieux d'habitat, de travail et du parking P+R concerné. Seul le P+R « Bernex » propose une tarification journalière. De même, l'abonnement à un P+Rail n'est accessible que moyennant le respect d'un certain nombre de conditions de localisation fixées par les CFF.

Or les déplacements pendulaires ne sont qu'une part des déplacements d'agglomération (pour exemple, 55% des 550 000 franchissements de la frontière par jour, 85% à l'heure de pointe), les autres motifs de déplacement tendant à prendre de plus en plus d'importance (loisirs notamment).

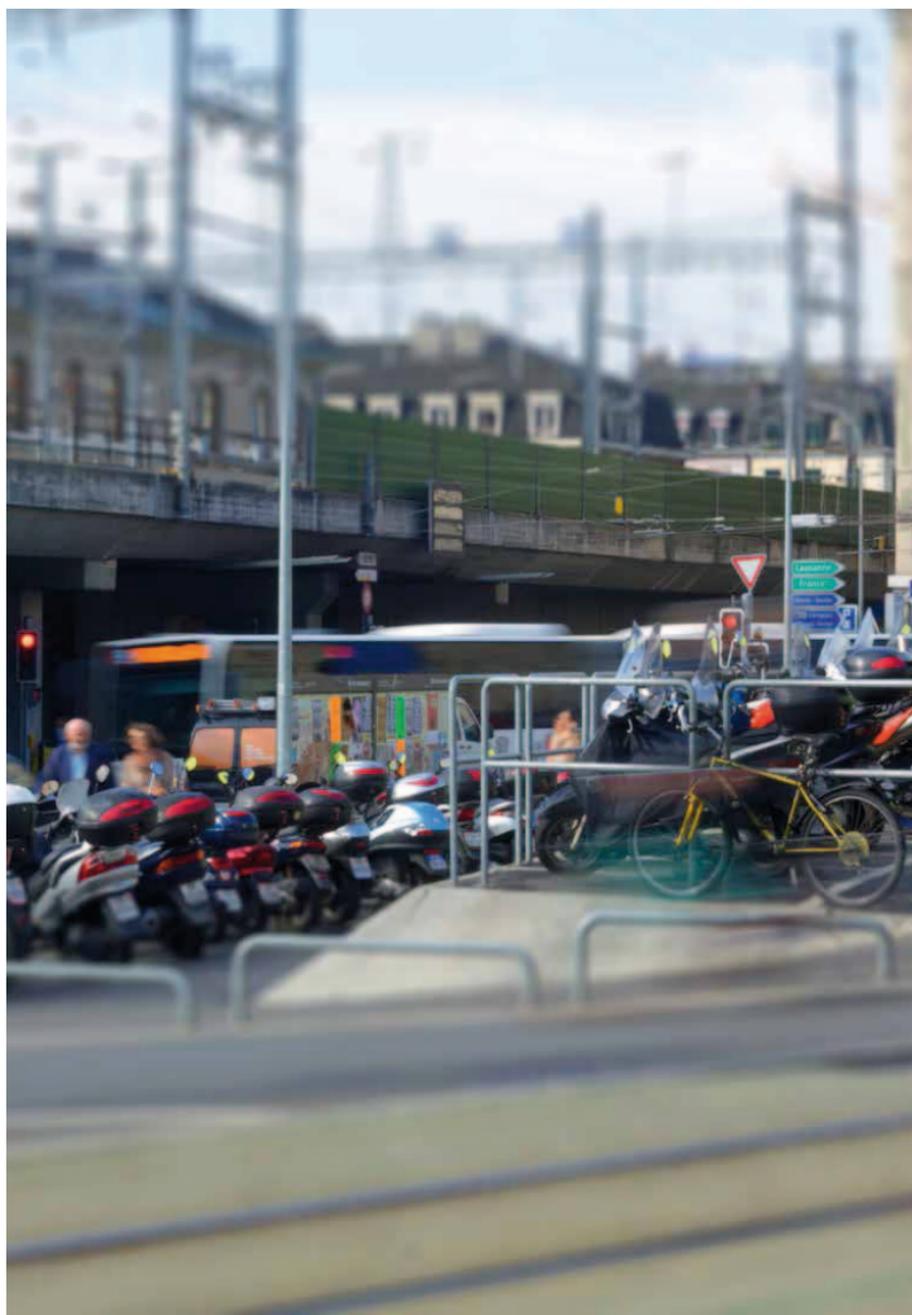
D'autres utilisateurs que les pendulaires pourraient également trouver commode de laisser leur voiture en périphérie et de circuler au centre en transports publics, à condition qu'ils puissent accéder à une offre P+R. Notamment :

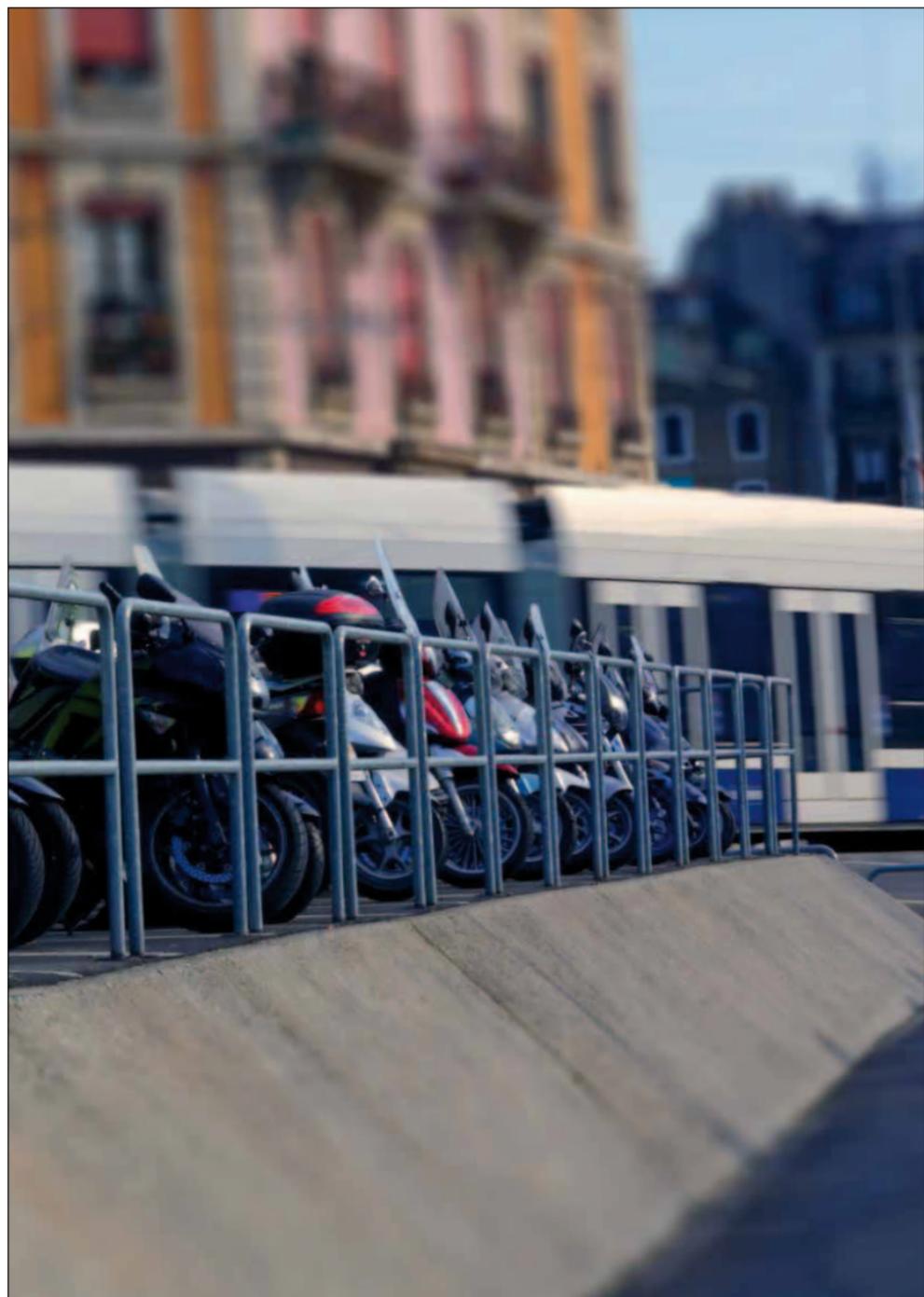
- ↳ étudiants, formation : aujourd'hui non reconnus comme des actifs pendulaires
- ↳ amateurs de shopping dans l'hypercentre : stationnement à la journée
- ↳ visiteurs professionnels, touristes, colloques, etc. : offre à la journée, à la semaine
- ↳ cyclistes venant de loin en voiture et souhaitant circuler en ville en vélo.

L'action 4c consiste à élargir la palette des offres P+R, en tenant compte de la nécessaire cohérence entre les diverses offres sur le canton et des coûts d'administration qu'impliquerait une telle diversification (coûts aujourd'hui relativement limités étant donné qu'il n'existe qu'un modèle d'offre). Elle implique aussi des mesures tarifaires en faveur des usagers pratiquant du covoiturage ou de l'autopartage.

PROGRAMME

- ↳ Études de clientèle potentielle (clientèle journalière, étudiants) et des capacités d'accueil : fin 2013
- ↳ Mise au point de nouvelles formules d'offre P+R dès mi 2014 sur les parcs relais de la rive droite (Planche, gare de Meyrin, Meyrin-Gravière, Tuileries, P47)
- ↳ Evaluations : 2015
- ↳ Déploiement plus systématique selon les résultats des évaluations.





CHAPITRE 5

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

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 4 – VISITEURS

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

OBJECTIF 6 – MOTOCYCLISTES

Développer de façon appropriée l'offre de stationnement pour deux-roues motorisés afin d'améliorer la qualité de l'espace public et d'accroître la sécurité

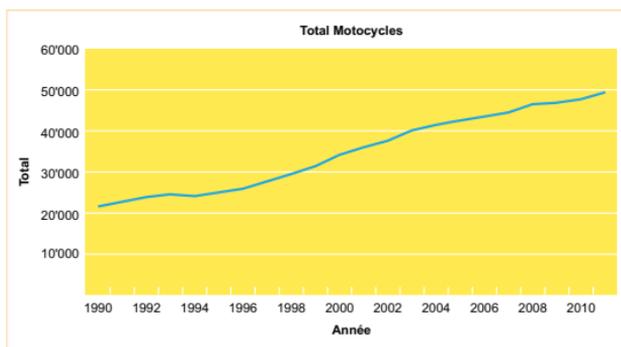
Le groupe de travail des deux-roues motorisés était composé de représentants de la Ville de Genève (SAM), de la Fondation des parkings, de six associations d'usagers et de l'État de Genève (DU et DGM).

La discussion a mis en évidence des problèmes très spécifiques d'encombrement de l'espace, de sécurité et de concurrence avec les modes doux. Elle a permis aussi de mettre en évidence la nécessité de développer l'offre en stationnement pour répondre à l'évolution de l'usage des deux-roues motorisés. Thème sensible à plusieurs égards, les deux-roues motorisés appelleraient une approche d'ensemble.

Le groupe a identifié quatre actions sur l'offre en surface et en ouvrage et sur la maîtrise du stationnement en surface (durée, contrôle).

ÉTAT DE LA QUESTION

Ces dernières années, de nombreux utilisateurs se sont tournés vers les deux-roues motorisés comme un moyen de contourner les difficultés du trafic et du stationnement automobiles, en utilisant « à la marge » les capacités de circulation (licites sur chaussées, illicites sur bandes cyclables ou voies bus) et de stationnement gratuit en surface au plus près de la destination (sur chaussées, trottoirs, etc.). Le nombre des deux-roues motorisés a été multiplié par deux en vingt ans (voir graphique). Plus que jamais, ils jouent un rôle significatif dans la mobilité du Grand Genève, alors que l'offre de stationnement qui leur est réservée en ville de Genève reste très limitée (voir encadré).



Nombre de motocycles dans le canton de Genève 1990-2011: un doublement en vingt ans (source OCSTAT)

Ce mode est donc de plus en plus utilisé dans un contexte de tension croissante pour l'utilisation d'espaces publics de surface limitée, il appelle une régulation au même titre que les autres modes de déplacement.

Étant donné le très faible niveau de régulation actuel, une phase de transition sera nécessaire pour introduire progressivement des règles de comportement claires, les expliquer et les faire accepter, jusqu'à obtenir que les deux-roues motorisés s'intègrent de manière normale dans les contraintes de la vie urbaine.

Que dit la loi ?

Pour la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), les deux-roues motorisés sont des « véhicules automobiles » comme les autres: « est réputé véhicule automobile au sens de la présente loi tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée » (art. 7, al. 1).

Pour sa part, la Convention sur la circulation routière conclue à Vienne le 8 novembre 1968 et entrée en vigueur pour la Suisse le 11 décembre 1992 distingue le « cyclomoteur » (moins de 50 km/h) du « motocycle ».

En matière de stationnement, l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière (OCR) est très claire: « 1) les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1m50 pour les piétons; 2) le parage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément. À défaut d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers; un espace d'au moins 1m50 doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai » (art. 52, al. 1 et 2).

Les deux-roues motorisés n'apparaissent dans la loi genevoise qu'au titre des autorisations de stationnement nécessaires aux marchands de cycles, cyclomoteurs ou motocycles (règlement concernant l'utilisation du domaine public L 1 10.12, art. 32).

Quatre actions 2013-2019

En matière de stationnement des deux-roues motorisés (ci-après 2RM), le plan d'action 2013-2019 comprend quatre actions:

- 5a Mieux utiliser l'offre actuelle
- 5b Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage;
- 5c Tester une limitation de durée de stationnement 2RM en surface;
- 5d Contrôler le stationnement 2RM illicite.

La concrétisation de ces quatre actions devra s'inscrire dans le cadre d'un plan de communication général concernant la place des deux-roues motorisés dans l'agglomération.

ORDRES DE GRANDEUR

Les deux-roues motorisés représentent...

- ↳ 3% (19 000) des 560 000 mouvements franchissant la limite du canton (enquête aux frontières 2011), dont 90% venant de France
- ↳ 60 000 deux-roues motorisés immatriculés, dont 50 000 dans le canton de Genève
- ↳ Environ 15 000 deux-roues motorisés immatriculés en ville de Genève et de l'ordre de 7 500 places de stationnements

ACTION 5A

MIEUX UTILISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT ACTUELLE

Cette action 5a est un préambule indispensable. En effet, l'offre de stationnement semble être sous-dimensionnée dans la zone dense du canton, en ville de Genève notamment. Cette affirmation doit cependant être démontrée, étayée par des données dans un premier temps en ville de Genève mais aussi dans les communes urbaines autour de Genève.

Ce diagnostic vise aussi à évaluer l'adéquation des places 2RM avec les besoins des usagers de ce mode de transport : sont-elles situées au bon endroit ?

Il s'agit en somme de connaître l'offre et d'estimer les besoins (par quartier).

PROGRAMME

- ↳ Analyser l'usage actuel en lien avec la Ville de Genève et établir une cartographie des cases 2RM : 2013
- ↳ Estimer la problématique dans les communes urbaines autour de Genève : Carouge, Lancy... : fin 2013
- ↳ Communiquer sur l'usage actuel : début 2014

ACTION 5B

PROPOSER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT 2RM EN OUVRAGE

Une offre de stationnement 2RM en ouvrage (payante, localisée) ne peut avoir une chance de concurrencer le stationnement gratuit en surface, souvent au plus près de la destination, que si elle apporte des avantages spécifiques : un abri contre les intempéries et contre le vol pour le véhicule, voire une possibilité de consigne pour le casque et les vêtements de moto.

Deux expériences de stationnement payant en ouvrage pour deux-roues motorisés ont été réalisées, avec des résultats contrastés.

- ↳ Le parking de Saint-Antoine offre aux 2RM : d'une part, des abonnements mensuels pour habitants (60 CHF); d'autre part, depuis juin 2012, 47 places de stationnement horaire (à 0,80 CHF l'heure, créées sur 15 places voitures). Ces dernières ont été peu utilisées (seulement 40 heures louées en 3 mois, non-location des 15 places voitures utilisées), étant donné l'abondance des possibilités de stationnement gratuit à l'extérieur.
- ↳ Le parking de Cornavin offre depuis 2007 des abonnements mensuels : sur les 140 places 2RM créées sur des espaces libres, 60 à 70 ont été utilisées par des abonnés en 2012 (au tarif de 40 CHF par mois en 2012, adopté après plusieurs essais, porté à 50 CHF en 2013).

Ces expériences sont riches d'enseignement et doivent être suivies d'autres.

Les projets de parkings intègrent d'ores et déjà des places pour les deux-roues motorisés : Carré Vert 48 places, Clé de Rive 388 places et Eaux Vives 80 places, soit près de 500 places.

L'action 5b vise à les encourager de façon à mieux cerner les caractères d'une offre de stationnement en ouvrage susceptible d'attirer les deux-roues motorisés :

- ↳ contexte, notamment possibilités de stationnement en surface à proximité
- ↳ conditions d'accès, notamment barrières
- ↳ étages et espaces les plus favorables
- ↳ tarification
- ↳ etc.

Une piste de réflexion pourrait être un « Pass » donnant accès à plusieurs parkings.

La réalisation de 50 places 2RM (revenant à occuper une emprise de l'ordre de 10 à 12 « places voitures », soit entre 2 et 5% de la capacité actuelle des parkings concernés) semble être un objectif raisonnable. De plus, en ajoutant les places existantes dans les parkings de Cornavin, Saint-Antoine et de l'Hôtel des Finances qui compte déjà près de 250 places, cela permettrait sur la base de 5 à 7 parkings supplémentaires d'augmenter la capacité de 500 à 600 places pour les 2RM dans des parkings en ouvrage existants qui viendraient s'ajouter aux 500 places actuelles ou en projet.



PROGRAMME

- ↳ Recensement des possibilités de création de places 2RM dans les parkings publics en ville de Genève (région Arve-Lac) : fin 2013 – début 2014
1^{re} phase à envisager : Plainpalais, Unimail, UniDufour, Ansermet et Tribune de Genève.
2^e phase : Mont-Blanc et Rive.
- ↳ Etude tarifaire (quel prix, abonnement parking unique et « pass multi-parking ») : début 2014
- ↳ Étude des impacts d'un tel stationnement sur les systèmes d'exploitation prioritairement dans les parkings exploités par la Fondation des parkings (barrières, circulation, viabilité économique, etc.) : 2014
- ↳ Protocole de test (offre, exploitation, enquête qualitative, communication, régime du stationnement 2RM aux abords, contrôle, bilan) : 2015
- ↳ Décisions selon résultats, mise en œuvre 2016

ACTION 5C

**TESTER UNE LIMITATION DE DURÉE
DE STATIONNEMENT 2RM EN SURFACE**

Le stationnement des deux-roues motorisés sur les espaces publics posait peu de problèmes tant que les véhicules étaient peu nombreux. Leur multiplication oblige à envisager la mise en place d'une régulation au profit des autres usages des espaces publics (transports publics, mobilité douce, usages sociaux).

Étant donné la limitation des espaces disponibles, la priorité doit aller aux usages les plus avantageux pour la vitalité des quartiers concernés : au stationnement de courte durée (1 place utilisée par 10 visiteurs) plutôt qu'au stationnement de longue durée (1 place utilisée par 1 seul véhicule pendant 10 heures).

Un tel dispositif appliqué aux deux-roues motorisés serait le même que celui appliqué au stationnement automobile depuis 1992 (C 2000). Il est adopté par Bâle dans le cadre d'une loi générale sur le stationnement, le règlement d'application étant en cours de finalisation (notamment sur la tarification).

Sa mise en œuvre nécessitera des efforts durables de communication – par exemple sur le modèle des messages déposés par la Ville de Genève sur des véhicules mal garés, pour les inviter à utiliser plutôt des places de stationnement proches créées à cet effet. En effet, la régulation des comportements des deux-roues motorisés nécessite un changement de mentalité qui ne saurait être brutal, sous peine d'être mal compris et de susciter des réactions de rejet, mais réclamera du temps et de la patience.

L'action 5c consiste à étudier et à tester les conditions de mise en place d'une durée de stationnement limitée sur domaine public pour les deux-roues motorisés. Elle ne pourra être mise en œuvre qu'après la réalisation d'une offre de stationnement 2RM dans les parkings en ouvrage (action 5b). Elle portera prioritairement sur des zones tests en ville de Genève, là où les contraintes sont les plus fortes.

PROGRAMME**(SUIT L'ACTION 5A « PROPOSER UNE OFFRE EN OUVRAGE »)**

- ↳ Étude des modalités de contrôle du temps de stationnement d'un 2RM : 2016
- ↳ Tests sur quelques zones à définir dans les **secteurs macarons A, B et C** de la ville de Genève : 2016
- ↳ Bilan des tests : fin 2016
- ↳ Modification des lois et règlements **si validation** de la mesure : 2017
- ↳ Bilan : dès 2018

ACTION 5D

CONTRÔLER LE STATIONNEMENT 2RM ILLICITE EN SURFACE

Le régime actuel de tolérance de fait du stationnement illégitime des deux-roues motorisés sur l'espace public n'a pas de raison d'être. Les deux-roues motorisés sont un moyen de déplacement à part entière qui, comme les autres, doit être régulé par un corps de droits et de devoirs, établissant les règles de cohabitation avec les autres moyens de déplacement et avec les autres usages de la ville.

Le stationnement des deux-roues motorisés est clairement réglementé dans la loi (voir début de chapitre 6). Mais son contrôle doit être mieux défini, notamment dans le contrat de prestations passé entre l'État de Genève et la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en ville de Genève. En l'absence d'une mission claire et faute d'une ligne de conduite explicite, le contrôle reste largement inefficace.

L'action 6c consiste à réunir les conditions d'un contrôle du stationnement des deux-roues motorisés :

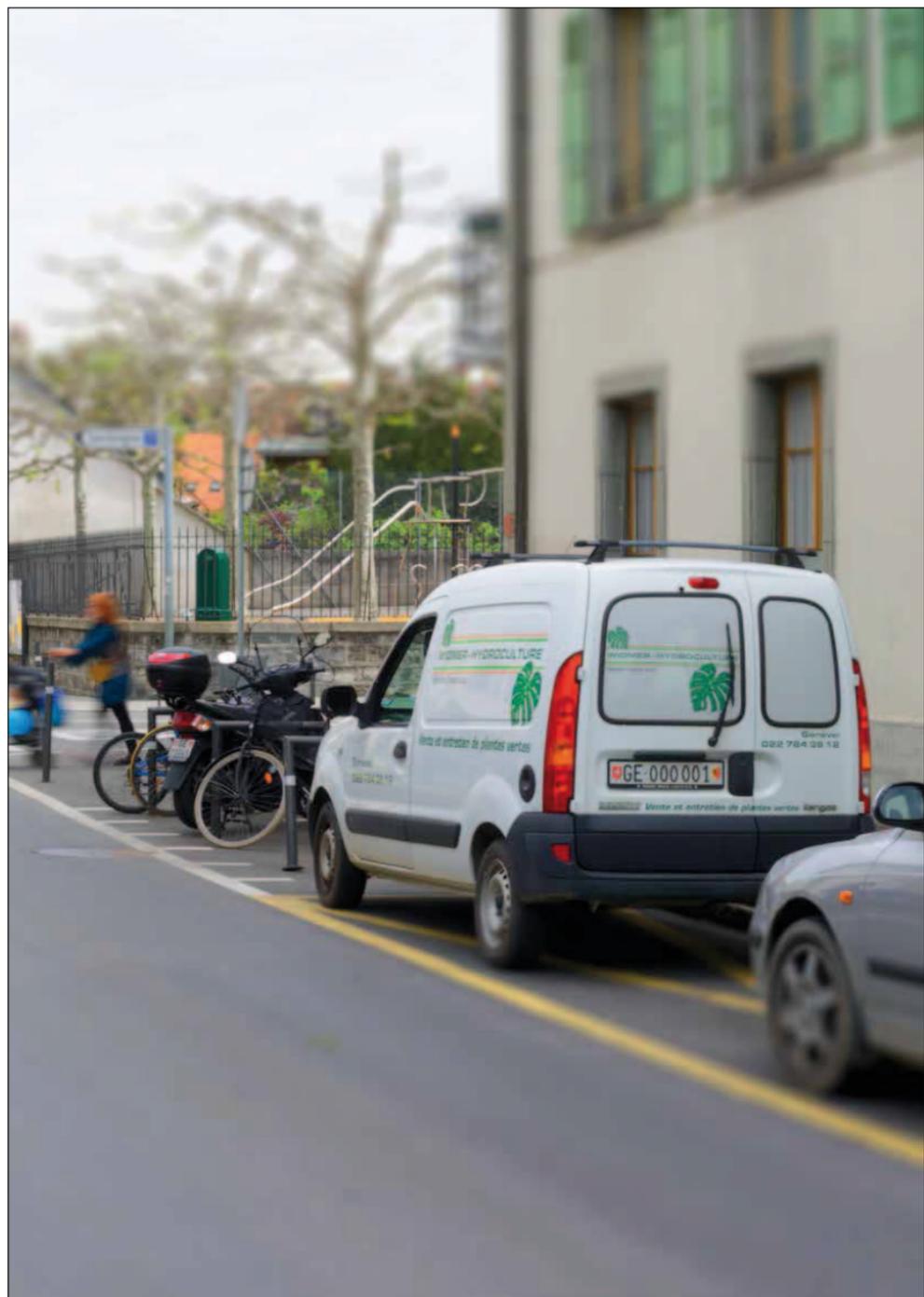
- ↳ en définissant une ligne de conduite souhaitable à terme
- ↳ en identifiant les adaptations nécessaires de la législation, des règlements d'application (notamment arrêtés) et des normes régissant les pratiques de contrôle et de verbalisation des comportements illégitimes
- ↳ en planifiant les étapes d'une transition permettant progressivement aux usagers de s'habituer aux conditions d'un contrôle.

PROGRAMME

- ↳ Rapeller les dispositions légales nécessaires à l'exercice d'un contrôle du stationnement des 2RM : fin 2013
- ↳ Clarifier les limites du stationnement licite et illégitime : fin 2013
- ↳ Lancer une campagne de communication auprès du grand public pour inciter au changement de comportement : 2014
- ↳ Applications tests : dès 2015
- ↳ Généralisation progressive si les tests sont concluants : dès 2016







CHAPITRE 6

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES TRANSPORTS PROFESSIONNELS

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

Un groupe de travail permanent sur les transports professionnels a été constitué il y a une dizaine d'années. Il s'agit d'une plate-forme d'échanges entre l'État et les transporteurs professionnels, qui se réunit plusieurs fois par an pour traiter de tous les sujets, y compris des questions de stationnement. Ce groupe comprend des représentants de la CCIIG, de la FER Genève, de l'ASTAG, de la FAC, de la FMB, du Trade Club, de la Fondation des parkings, de l'association des intérêts de la Corratierie et de JP Excursions.

En matière de stationnement, les points qui reviennent régulièrement dans les discussions sont l'offre de zones de livraisons, en nombre et en disponibilité, les horaires et les conditions d'accès, très différenciées selon les situations locales.

ÉTAT DE LA QUESTION

Quatre groupes de transports professionnels posent des problèmes de stationnement différents.

- Taxis: stations proches des interfaces et dans les quartiers ; conditions d'embarquement et de dépose des clients.
- Cars régionaux et de loisirs : « gare routière » ; stationnement devant des destinations touristiques (musées, par exemple); desserte de stations et d'arrêts, etc.
- Camions de livraison de divers tonnages: horaires et cases de livraisons, règles d'accès à des espaces publics piétonniers, etc.
- Artisans devant travailler sur place un certain temps: stationnement de camionnettes-outils, de camions de déménagement, entreposage de matériaux, de machines de chantier, etc.

La question est complexe et dépend des conditions générales de fonctionnement des transports professionnels (évolution des taxis, localisation et aménagement d'une gare routière, concept de logistique à l'échelon du Grand Genève, etc.). C'est pourquoi – et sans exclure la possibilité d'études générales – elle est traitée en permanence par un groupe de travail spécialisé qui aborde, de manière pragmatique et partenariale, les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent « sur le terrain ».

Deux actions 2013-2019

Le plan d'action 2013-2019 comprend deux actions :

- 6a Évaluer l'usage des macarons multizones Plus;
- 6b Organiser les livraisons en ville.

ACTION 6A

ÉVALUER L'USAGE DES MACARONS MULTIZONES PLUS

Le macaron multizones « Plus » à la demi-journée et à la journée permet de stationner un véhicule utilitaire sérigraphié en zone bleue, en zone macarons et aux endroits où la durée de parcage est contrôlée au moyen de parcomètres ou d'horodateurs. Il est distribué par la Fondation des parkings au tarif de 10 CHF la demi-journée et 20 CHF la journée. Il doit être affiché derrière le pare-brise du véhicule.

Ce macaron est de plus en plus utilisé: +11 % entre 2011 et 2012. Il répond donc à une vraie attente. Mais ses conditions d'utilisation sont mal connues. Quels sont les principaux utilisateurs et, a contrario, ceux qui ne l'utilisent pas? Le coût est-il acceptable pour une petite entreprise? Quels sont ses inconvénients, que pourrait-on améliorer?

L'action 6a consiste à réaliser une enquête qualitative afin de mieux connaître les utilisateurs du macaron multizones « Plus » et ses conditions d'utilisation, mais aussi à identifier de nouveaux besoins.

PROGRAMME

- ↳ Exploitation des données statistiques disponibles sur les utilisateurs : fin 2013
- ↳ Enquête qualitative sur un échantillon représentatif d'utilisateurs : 2014
- ↳ Identification d'améliorations possibles et mise en œuvre : 2015



ACTION 6B

ORGANISER LES LIVRAISONS EN VILLE

Toutes les agglomérations rencontrent les mêmes problèmes de gestion des livraisons en ville. Mais toutes n'apportent pas les mêmes solutions. Par exemple, un rapport de benchmarking réalisé pour Bruxelles-Capitale et portant sur Amsterdam, Genève et Lyon (Sareco-Stratec, juillet 2011) met en évidence des attitudes parfois très différentes :

- ↘ sur les heures de livraisons : pendant les heures de pointe (Genève) ou hors des heures de pointe (Amsterdam) ;
- ↘ sur les espaces de stationnement : livraisons sur le domaine public ou « en coulisses » à l'arrière des bâtiments ;
- ↘ sur la taille des camions acceptés dans des périmètres d'accès limité ;
- ↘ sur l'utilisation ou non de disques de livraison (Lyon) ;
- ↘ etc.

DEUX PROBLÉMATIQUES SONT À DISTINGUER

- ↘ Les livraisons stationnant sur domaine public par de « petits volumes » (camionnette),
- ↘ Les centrales logistiques générant une circulation de camions sur la voirie.

L'action 6b consiste donc à étudier, tester et appliquer une organisation des livraisons en ville (dans les rues marchandes de la ville de Genève et autres communes urbaines) et à définir des itinéraires pour l'accès à des centrales logistiques.

Sous l'éclairage de systèmes utilisés dans d'autres agglomérations, une stratégie générale sera élaborée basée sur une entente avec les milieux professionnels concernés, et traduite en mesures qui seront d'abord testées, avant d'être intégrées dans la réglementation et généralisées.

PROGRAMME

- ↘ Recherche bibliographique et enquête auprès d'experts : 2014
- ↘ Stratégie élaborée en partenariat avec les professionnels : 2014
- ↘ Tests en vraie grandeur dans le secteur allant de Rive à Confédération en ville de Genève et dans le centre-ville de Carouge s'agissant de la problématique des livraisons et dans le secteur de la Praille (avenue de la Praille – rue Gavard – avenue Vibert) concernant la logistique : 2015
- ↘ Bilan sur le fonctionnement de ces secteurs et adaptations réglementaires si nécessaire : 2016
- ↘ Mise en œuvre dans tous les secteurs urbains : 2017-2018

CONCLUSION PROGRAMMATION DES ACTIONS

L'assemblage des programmes des 18 actions du plan d'action du stationnement 2013-2019 tient compte des critères suivants:

- ↳ urgence et opportunité;
- ↳ actions en précédant nécessairement d'autres;
- ↳ moyens financiers et ressources humaines disponibles pour la conduite des études et le suivi de mise en œuvre.

S'agissant de missions diverses impliquant de nombreux partenaires, le tableau ci-dessous n'a pas d'autre valeur que celle d'une référence pour l'organisation et le suivi des tâches. Il sera adapté au premier trimestre de chaque année, moment du bilan annuel du plan d'action du stationnement, de façon à tenir compte des conditions de concrétisation effectives: certaines actions pourront être réalisées plus vite que prévu, d'autres nécessiter plus de temps. L'année 2019 a été réservée pour cette dernière éventualité.

Horizons de réalisation
des actions sur la période
2013-2019

Groupes	Actions	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1 Communes	1a Adapter les règles d'attribution du macaron	[Barre bleue]						
	1b Adapter le prix du macaron	[Barre bleue]						
	1c Réguler le stationnement public près d'un P+R	[Barre bleue]						
2 Stationnement privé	2a Connaitre les places privées vacantes	[Barre bleue]						
	2b Explorer l'idée d'un fonds de compensation	[Barre bleue]						
	2c Définir une stratégie en matière de stationnement par type de quartier	[Barre bleue]						
3 Parkings publics	3a Améliorer la signalétique et le jalonnement	[Barre bleue]						
	3b Améliorer la sécurité aux abords	[Barre bleue]						
	3c Optimiser l'usage des parkings publics	[Barre bleue]						
4 Parcs relais P+R	4a Renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève	[Barre bleue]						
	4b Centraliser et diffuser l'information P+R	[Barre bleue]						
	4c Elargir l'offre clientèle P+R dans le canton de Genève	[Barre bleue]						
5 Deux-roues motorisés	5a Mieux utiliser l'offre actuelle	[Barre bleue]						
	5b Proposer une offre de stationnement en ouvrage	[Barre bleue]						
	5c Tester une limitation de durée de stationnement 2RM	[Barre bleue]						
	5d Contrôler le stationnement 2RM illégitime en surface	[Barre bleue]						
6 Transports professionnels	6a Evaluer l'usage des macarons multizones Plus	[Barre bleue]						
	6b Organiser les livraisons en ville	[Barre bleue]						

ANNEXE: COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

Tous les groupes de travail ont été animés par:
Christelle Charat, DIME, DGM
Philippe Burri, bcph Ingénierie

GRUPE 1 – STATIONNEMENT DANS D'AUTRES COMMUNES QUE LA VILLE DE GENÈVE

État de Genève

Jérôme Conne, DIME, DGM Direction régionale Lac-Rhône
Adrien Mulon, DIME, DGM Direction régionale Rhône-Arve

Communes

Arnaud Saadi, Carouge, Service construction et aménagement
Pascal Vermot, Collonge-Bellerive, Service technique
Alain Dubois, Lancy, Service travaux et constructions
Alexandre Malacorda, Meyrin, Service urbanisme, travaux publics et énergie
Premier-Lieutenant Philippe Courtet, Onex, Police municipale
Igor Moro, Vernier, Mobilité et développement durable
Susana Schmidt, Veyrier, Service technique

Fondation des parkings

Gaëtan Mascali, Service du stationnement
Hanane Arnaud, Administration et finances

GRUPE 2 – STATIONNEMENT PRIVÉ

Etat de Genève

Jean-Louis Aubert, DU, Office du logement
René Duveillard, DU, Office des bâtiments Direction de la gestion et valorisation
Tourya Rezzougui, DU, Office des bâtiments Service de la gérance
Michel Turin, DU, Office des bâtiments Service de la gérance
Paolo De Faveri, DF, OCSTAT
Raphaël Santoux, DIME, DGM Direction régionale Arve-Lac
Damien Cataldi, DIME, DGM Direction de la planification générale

Ville de Genève

Albane Ferraris, SU

Association d'usagers

René Holliger, TCS Genève

Régies publiques

Christophe Gaillard, Ville de Genève, GIM
Sébastien Bertola, Ville de Genève, GIM Unité gérance
John Lateo, CIA Division immobilière
Bertrand Reich, FIDP
Alain Fischer, FTI Service travaux et génie civil
Olivier Briner, CFF Immobilier

Régies privées

Flavio Brisotto, USPI
Andreas Fabjan, USPI
Yannos Ioannides, Comptoir immobilier
Frédéric Fancello, Naef Département gérance
Philippe Buzzi, SPG Gérance

GROUPE 3 – PARKINGS PUBLICS**Etat de Genève**

René Duvillard, DU, Office des bâtiments Direction de la gestion et valorisation
Tourya Rezzougui, DU, Office des bâtiments Service de la gérance
Michel Turin, DU, Office des bâtiments Service de la gérance
Santiago Achi, DIME, DGM Direction régionale Arve-Lac
Raphaël Santoux, DIME, DGM Direction régionale Arve-Lac
Frédéric Orvain, DIME, DGM Direction régionale Arve-Lac
Olivia Vogtle, DIME, DGM Direction régionale Arve-Lac

Ville de Genève

François Bornicchia, SAM

Gestionnaires de parkings

Damien Zuber, Fondation des parkings, Service exploitation
Thierry d'Authéville, Parkgest (Mont-Blanc, Alpes, etc.)
Roald Quaglia, Socopark (Villereuse, COOP, MIGROS, MANOR)

Centres commerciaux

Rémy Henriod, Balexert
Franck Courtois, Balexert

GROUPE 4 – PARCS RELAIS P+R**Etat de Genève**

Cédric Labey, DIME, DGM Direction régionale Rhône-Arve
Céline Jorat, DIME, DGM Direction des transports collectifs
Hugo Florent, DIME, DGM Direction régionale Lac-Rhône
Camille Toussaint, DIME, DGM Direction de la planification générale
Sandrine Lejeune, DIME, DGM Direction régionale Lac-Rhône

Collectivités françaises

Françoise Gery, Région Rhône-Alpes, Direction des transports
Bruno Robert, Région Rhône-Alpes, Direction des transports
Ludovic Antoine, Conseil général de Haute-Savoie et ARC Syndicat mixte

Communes genevoises

Anne Penet, ACG

Agglomération franco-valdo-genevoise

Frédéric Bessat, Grand Genève
Jean-Baptiste Ferey, Grand Genève

Association d'usagers

Christian Aebischer, Groupement Transfrontalier Européen, Bureau directeur
Jean-Luc Guerneau, Groupement Transfrontalier Européen, Commission transport

Fondation des parkings

Laurent Drème, Service travaux et constructions
Hanane Arnaud, Administration et finances

Exploitants de réseaux de transports publics

Pierre-André Menoud, CFF immobilier
Lukas Schneller, CFF Immobilier
Rémy Burri, UNIRESO
Patrick Paulus, TPG Offre et développement

GROUPE 5 – DEUX-ROUES MOTORISÉS**Etat de Genève**

Tourya Rezzougui, DU, Office des bâtiments Service de la gérance
Michel Turin, DU, Office des bâtiments Service de la gérance
René Duillard, DU, Office des bâtiments Direction de la gestion et valorisation
Julie Barbey-Horvath, DIME, DGM Direction de la planification générale
Camille Toussaint, DIME, DGM Direction de la planification générale
Hervé Vaucher, DIME, DGM Direction régionale Lac-Rhône

Ville de Genève

Sandra Piriz, SAM
Christophe Joliet, SAM

Associations d'usagers

Patrick Lacourt, Mobilité piétonne Section genevoise
François Planche, Association HAU
Isabelle Terrier, Association HAU
Gregor Nemitz, Association HAU
Corinne Sulliger, Groupement Transfrontalier Européen
Alain Pirat, Groupement Transfrontalier Européen
Henri-Pierre Galletti, TCS Genève
Thomas Wenger, ATE
Thierry Oberson, Feu Vert

Fondation des parkings

Gaëtan Mascali, Service du stationnement

GROUPE 6 – TRANSPORTS PROFESSIONNELS**Etat de Genève**

Hochstrasser Blaise, DGM, Direction Générale
Baradel Matthieu, DGM, Direction de la planification Générale

Associations d'utilisateurs

Millo José, Association des intérêts de la Corraterie
Furlanetto Sandro, Association des intérêts de la Corraterie
Ballissat Olivier, ASTAG
Pradervand Christophe, ASTAG
Hardyn Nathalie, CIGG
Frangi Antonietta, FAC
Fatton Isabelle, FER Genève
Meylan Alain, FER Genève
Rufener Nicolas, FMB
Tapponier Pierre Yves, FMB
Läser Patricia, JP Excursions
Henriques Jose, Trade Club
Margas Franck, Trade Club

Fondation des parkings

Mascali Gaëtan, Service du stationnement

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

- ↳ **2RM**
Deux-roues motorisés
- ↳ **ACG**
Association des communes genevoises
- ↳ **ARC**
Association régionale de coopération, aujourd'hui Syndicat mixte
- ↳ **ATE**
Association transports et environnement
- ↳ **CFF**
Chemins de fer fédéraux
- ↳ **CHF**
Francs suisses
- ↳ **CIA**
Caisse de prévoyance du personnel enseignant de l'instruction publique et des fonctionnaires de l'administration du canton de Genève
- ↳ **CODEP**
Conseil des déplacements
- ↳ **DGM**
Direction générale de la mobilité
- ↳ **DIME**
Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
- ↳ **DS**
Département de la sécurité
- ↳ **DU**
Département de l'urbanisme
- ↳ **FdP**
Fondation des parkings
- ↳ **FIDP**
Fondations immobilières de droit public
- ↳ **FSU**
Fédération suisse des urbanistes
- ↳ **FTI**
Fondation pour les terrains industriels
- ↳ **GIM**
Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève
- ↳ **GPS**
Global positioning system
- ↳ **GTE**
Groupement transports et économie
Groupement Transfrontalier Européen
- ↳ **HAU**
Association handicap architecture urbanisme
- ↳ **LaLCR**
Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routier H 1 05
- ↳ **OCSTAT**
Office cantonal de la statistique
- ↳ **OTC**
Office des transports et de la circulation (aujourd'hui DGM)
- ↳ **P+B**
Parc relais vélos (Park and Byke)
- ↳ **P+R**
Parc relais
- ↳ **SAM**
Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève
- ↳ **SPG**
Société privée de gérance
- ↳ **SU**
Service d'urbanisme de la Ville de Genève
- ↳ **TCS**
Touring club suisse
- ↳ **TPG**
Transports publics genevois
- ↳ **USPI**
Union suisse des professionnels de l'immobilier

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
DE LA MOBILITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ
4, chemin des Olliquettes
1213 Petit-Lancy
Adresse postale : case postale 271 –1211 Genève 8

Tél. : +41 (0) 22 546 78 00
Fax : +41 (0) 22 546 78 01



**MES CHOIX,
NOTRE MOBILITÉ**
VERS UNE MOBILITÉ PLURIELLE

www.gs.ch/mob#tes2030