



Date de dépôt : 29 juin 2022

Rapport du Conseil d'Etat **au Grand Conseil sur le plan d'actions du stationnement 2020-2025**

Le plan d'actions du stationnement 2020-2025 qui vous est remis constitue une déclinaison opérationnelle des orientations fixées dans les 7 objectifs sectoriels du stationnement que sont :

- la récupération de l'espace public pour le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement;
- l'amélioration du stationnement des habitantes et habitants;
- la maîtrise du stationnement des pendulaires;
- la garantie de l'accessibilité des visiteuses et 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 usagères et usagers (personnes à mobilité réduite, livraisons, etc.).

La stratégie cantonale du stationnement fait partie des différents piliers de la politique de mobilité du canton, une des thématiques majeures pour concrétiser les objectifs climatiques cantonaux. Elle est établie en étroite coordination avec les politiques du réseau routier, des transports collectifs, de la mobilité douce et du transport de marchandises. Les plans d'actions de ces différentes thématiques résultent de la nécessité pour l'Etat de disposer d'outils de planification permettant de programmer à court et moyen termes des actions concrètes.

Le plan d'actions du stationnement 2020-2025 fait suite au précédent plan qui couvrait la période 2013-2019. Sur cette base, il est présenté au Grand

Conseil, afin que celui-ci puisse se prononcer sous forme de résolution dans un délai de 3 mois, selon les mêmes modalités que pour les autres planifications directrices en matière de transport.

1. Introduction

Selon la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR; rs/GE H 1 05), son règlement d'exécution, du 30 janvier 1989 (RaLCR; rs/GE H 1 05.01), et la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob; rs/GE H 1 20), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève est l'autorité compétente en matière de stationnement. Il est prévu que le département des infrastructures est l'autorité d'exécution.

Conformément à l'article 7, alinéa 2 LaLCR et à l'article 12 LMob, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions pour une période pluriannuelle.

Ce nouveau plan d'actions s'inscrit dans le cadre du plan climat cantonal renforcé adopté par le Conseil d'Etat en avril 2021, qui prévoit une forte réduction des déplacements en transport individuel motorisé.

La nouvelle politique du stationnement va ainsi participer à atteindre les objectifs du plan climat. Elle vise autant à réduire l'usage de la voiture individuelle qu'à favoriser le transfert vers des mobilités durables, tout en facilitant les activités des entreprises.

Des liens étroits avec les autres politiques publiques en relation avec le stationnement sont faits dans ce plan, à savoir la contribution des mesures de stationnement à l'amélioration de la qualité de l'air, à la résilience climatique et aux effets plus globaux sur la qualité de vie des quartiers tels que la sécurité pour les usagers, l'ambiance sonore, les qualités paysagères, la végétation, la biodiversité, et le développement d'aménités telles que services et commerces, restauration, culture, sport urbain, etc.

Le plan d'actions prévoit 13 actions regroupées en 3 thématiques principales (agir pour les objectifs du plan climat cantonal, la vie urbaine et les usagers). Un éclairage spécifique sur 2 actions phares est prévu, avec l'adaptation du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 16 décembre 2015 (RPSFP; rs/GE L 5 05.10), et la tarification du stationnement.

2. Elaboration du plan d'actions

Le plan d'actions a été défini en cohérence avec les 7 objectifs sectoriels du stationnement et intègre pleinement le bilan du plan d'actions 2013-2019.

Un large panel de partenaires a été associé à l'élaboration de ce document lors d'une journée d'ateliers organisée en octobre 2020. Cette journée a été à la fois un moment de partage des enjeux liés au stationnement dans le canton, mais également un temps de travail collectif sur les pistes d'actions à intégrer. Présidée par le conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures, la journée a vu la participation de nombreux partenaires, dont plusieurs offices de l'Etat de Genève, des communes, des associations d'usagères et usagers, des promoteurs immobiliers, des gestionnaires de parkings et de mobilité, des bureaux privés.

Le plan d'actions a par ailleurs fait l'objet de 4 consultations auprès du conseil des déplacements (CODEP) en 2021 et début 2022. Des consultations sur le RPSFP et sur la tarification sont prévues en parallèle de l'adoption de ce plan, courant 2022.

3. Trois axes thématiques

Trois grands axes thématiques structurent le plan d'actions.

Agir pour les objectifs du plan climat cantonal

La politique du stationnement joue un rôle majeur pour contribuer à atteindre les objectifs du plan climat car elle constitue un levier fort de report modal. Pour limiter l'usage de la voiture individuelle, il est nécessaire non seulement de développer les modes alternatifs, mais aussi d'agir directement sur l'offre de stationnement destinée aux voitures individuelles. Ces actions peuvent être à la fois quantitatives (adaptation du nombre de places, organisation géographique de l'offre) et qualitatives (tarifications, places adaptées aux véhicules électriques), autant sur le domaine public que sur le domaine privé.

Vie urbaine

L'espace public libre devient une ressource de plus en plus rare et convoitée. Le stationnement occupe une partie de l'espace public au détriment d'autres usages qui permettraient d'améliorer la qualité de vie des usagères et usagers en offrant notamment un meilleur environnement urbain en termes de climat, d'air, de bruit, de paysage, de biodiversité, d'aménités, etc. Une optimisation du stationnement est également souhaitable et nécessaire pour laisser plus de place aux autres usages, notamment pour les mobilités douces ou les transports collectifs, en lien avec les objectifs de

reports modaux. Ce principe doit tenir compte de l'ensemble de l'offre, à la fois privée et publique, en surface et en ouvrage.

Usagères et usagers

La question du stationnement concerne des usagères usagers très variés en termes de profils (habitantes et habitants, pendulaires, visiteuses et visiteurs des commerces, etc.), de véhicules (voitures, véhicules de livraison, deux-roues motorisés, vélos et vélos à assistance électrique, etc.) ou d'horaires (courte, moyenne et longue durées). Ces différents usagers et usagères ont des besoins spécifiques, tout en convoitant parfois les mêmes places de stationnement. L'objectif est donc d'offrir un stationnement équilibré et approprié, conforme aux besoins, mais également aux ambitions en matière de report modal et de priorisation des modes souhaitées par le canton.

4. Choix et contenu des actions

Actions phares 1 et 2

Ce plan propose un éclairage spécifique sur 2 actions qui nécessiteront un travail particulièrement important. Celles-ci s'inscrivent dans le cadre du plan climat cantonal et contribuent à limiter l'usage de la voiture individuelle tout en valorisant l'espace public à d'autres fins que le stationnement. Il convient pour cela d'agir autant sur l'offre de stationnement privée (via l'adaptation du RPSFP) que sur l'offre publique (en travaillant sur la tarification avec la volonté de reporter le stationnement sur voirie dans les ouvrages).

Action 1 : adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP)

Depuis 2008 à Genève, tout projet de construction de logements et/ou d'activités se réfère au RPSFP de manière à déterminer les places de stationnement à réaliser. L'adaptation du RPSFP constitue une action phare du plan d'actions en donnant clairement 2 orientations complémentaires, à savoir une baisse des ratios pour les places de stationnement pour les voitures et les motos et une augmentation des places pour les vélos. Les nouveaux ratios du RPSFP permettront de développer plus facilement des quartiers pouvant correspondre à des quartiers dits « sans voitures » de certaines villes européennes, notamment en ne prévoyant pas de places de stationnement pour les voitures dans l'espace public et en les reportant dans des parkings qui peuvent être centralisés, par exemple. Des compléments au RPSFP seront également apportés sur l'électromobilité, les places pour les personnes à mobilité réduite et la cartographie des secteurs. Les principes et modifications du RPSFP tiendront également compte d'un équilibre à trouver

entre la préservation de la pleine terre, la réduction des coûts de construction et son bilan carbone, ainsi que l'amélioration de la qualité de l'espace public.

Une consultation se déroulera en 2022 afin d'orienter les travaux.

Action 2 : agir sur la tarification tous modes et toutes offres

Le prix du stationnement est un élément important de la gestion de la mobilité en complément de la réglementation du stationnement, notamment sur le domaine public. Il se doit d'être en cohérence avec les objectifs généraux de mobilité.

Ainsi, la réflexion va porter tant sur les macarons que sur les tarifs des horodateurs et parcomètres, afin d'avoir une approche globale. Dans les différents aspects de cette thématique globale, il y a aussi lieu de s'interroger sur les usages des différents types de macarons.

Toutes ces réflexions doivent se concevoir avec les différents acteurs concernés, notamment les communes genevoises, étant donné que le stationnement prend place sur une très large partie de leurs territoires, d'une part, et qu'il est nécessaire de prendre également en compte le financement de l'activité de contrôle du stationnement, d'autre part.

Par conséquent, cette action phare constitue une des clés pour affirmer la cohérence de la politique de stationnement à Genève. C'est pour cette raison qu'une consultation se déroulera en 2022 afin d'orienter les travaux.

Autres actions

Les actions 3 (agir sur le stationnement dans les entreprises) et 4 (accompagner les nouvelles formes de mobilité) viennent renforcer l'axe thématique sur les objectifs du plan climat cantonal, avec notamment la mise en œuvre de la stratégie de l'Etat en termes de plan de mobilité d'entreprise, mais également tout l'accompagnement nécessaire au stationnement des nouvelles formes de mobilité plus durables.

L'axe thématique concernant la vie urbaine est constitué des actions suivantes :

- Action 5 : s'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale;
- Action 6 : utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains;
- Action 7 : utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public.

Ces actions sont centrées sur la libération de l'espace public pour permettre d'autres usages que le stationnement, avec notamment la possibilité d'utiliser les parkings en ouvrage existants.

Enfin, le dernier axe traite des usagères et usagers et comprend les actions 8 à 13.

- Action 8 : agir sur l'offre des macarons de stationnement;
- Action 9 : répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels;
- Action 10 : adapter l'offre de parcs relais P+R à l'évolution urbaine;
- Action 11 : agir sur le stationnement vélos;
- Action 12 : agir sur le stationnement deux-roues motorisés;
- Action 13 : agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

Une action spécifique dédiée au macaron de stationnement sera complémentaire au travail sur la tarification prévue dans l'action phare dédiée.

Une attention particulière sera portée à la poursuite du développement de l'offre P+R, ainsi qu'à la revue des critères d'attribution, en coordination avec les autorités vaudoises et françaises. Le stationnement des véhicules de livraison, des vélos, des deux-roues motorisés et des personnes à mobilité réduite fera l'objet d'une meilleure maîtrise.

Corrélation des actions avec les 7 objectifs sectoriels du stationnement

		Vie urbaine	Habitants	Pendulaires	Visiteurs	Cyclistes	Motocyclistes	Autres usagers
A — Agir pour les objectifs du plan climat cantonal	1 - Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité							
	2 - Agir sur la tarification tous modes et toutes offres							
	3 - Agir sur le stationnement dans les entreprises							
	4 - Accompagner les nouvelles formes de mobilité							
B — Vie urbaine	5 - S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale							
	6 - Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains							
	7 - Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public							
C — Usagers	8 - Agir sur l'offre des macarons de stationnement							
	9 - Répondre au stationnement de courte durée y compris pour les professionnels							
	10 - Adapter l'offre P + R à l'évolution urbaine							
	11 - Agir sur le stationnement vélos							
	12 - Agir sur le stationnement 2RM							
	13 - Agir sur le stationnement PMR							

5. Conclusion

Le plan d'actions du stationnement 2020-2025 propose des axes thématiques permettant de contribuer à atteindre les objectifs du plan climat cantonal. A travers un ensemble de mesures établies en cohérence et en étroite relation avec les autres planifications directrices, ce plan d'actions vise à repenser de façon ambitieuse le stationnement, enjeu-clé de la mobilité, en agissant à plusieurs niveaux.

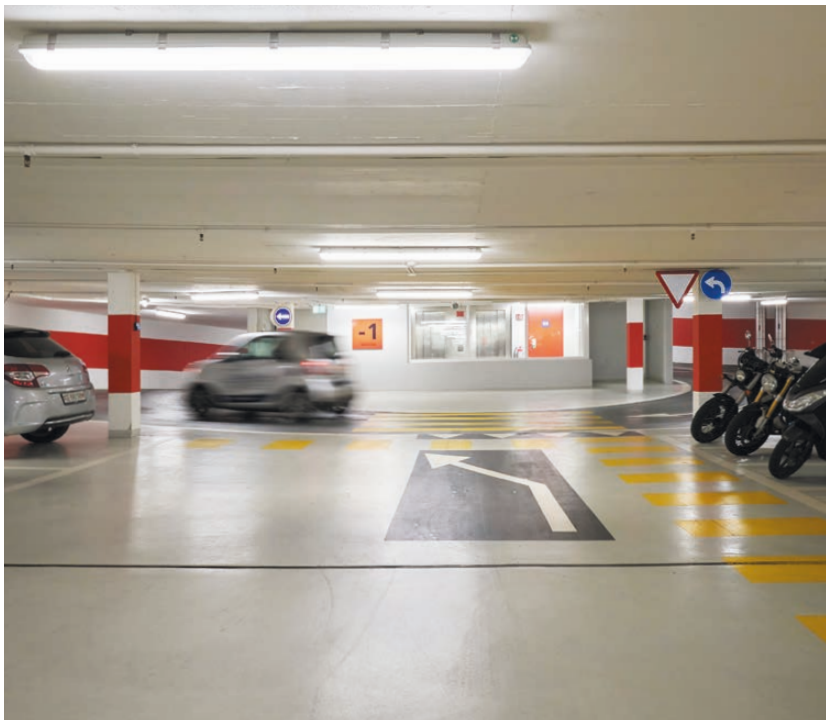
Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Mauro POGGIA

Annexe : plan d'actions du stationnement 2020-2025



PLAN D' ACTIONS DU STATIONNEMENT 2020 – 2025

JUN 2022

TABLE DES MATIÈRES

1 FAIRE PASSER LE STATIONNEMENT DANS LE XXI^e SIÈCLE	5
2 CONTEXTE ET ENJEUX	
2.1 LA POLITIQUE CANTONALE DU STATIONNEMENT	6
2.2 LE FRUIT D'UN TRAVAIL PARTENARIAL	11
3 AXES THÉMATIQUES	
3.1 AXE THÉMATIQUE A : AGIR POUR LES OBJECTIFS DU PLAN CLIMAT CANTONAL	12
3.2 AXE THÉMATIQUE B : VIE URBAINE	13
3.3 AXE THÉMATIQUE C : USAGERS	14
4 DEUX ACTIONS PHARES	
4.1 RÉGLEMENT RELATIF AUX PLACES DE STATIONNEMENT SUR FONDS PRIVÉS (RPSFP)	15
4.2 TARIFICATION DU STATIONNEMENT	16
5 FICHES D'ACTIONS	19
Action 1 Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP)	20
Action 2 Agir sur la tarification tous modes et toutes offres	22
Action 3 Agir sur le stationnement dans les entreprises	24
Action 4 Accompagner les nouvelles formes de mobilité	26
Action 5 S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale	28
Action 6 Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains	30
Action 7 Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public	32
Action 8 Agir sur l'offre des macarons de stationnement	34
Action 9 Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels	36
Action 10 Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine	38
Action 11 Agir sur le stationnement vélos	40
Action 12 Agir sur le stationnement deux-roues motorisés	42
Action 13 Agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite	44
6 ANNEXES	46

1 FAIRE PASSER LE STATIONNEMENT DANS LE XXI^e SIÈCLE

Au même titre que le développement de l'offre en transports collectifs, par exemple, ou la réalisation d'aménagements dédiés aux modes doux, la thématique du stationnement est l'un des principaux piliers de la politique de la mobilité. Agir sur l'offre en stationnement permet de modifier les comportements des usagers.

À l'heure où le plan climat cantonal renforcé, adopté par le Conseil d'État en avril 2021, prévoit une forte réduction des déplacements réalisés en transport individuel motorisé, une nouvelle politique du stationnement va participer à atteindre cet objectif. Elle vise autant à réduire l'usage de la voiture individuelle, qu'à favoriser le transfert vers des mobilités vertueuses, tout en facilitant l'activité des entreprises.

Le Plan d'actions du stationnement 2020-2025 prévoit d'agir à plusieurs niveaux. Réduire les déplacements pendulaires réalisés en voiture individuelle est l'une de nos priorités. Dans une action concertée entre les administrations publiques et les entreprises, nous souhaitons encourager les employeurs à limiter le nombre de places de stationnement mises à disposition gratuitement de leurs employés. L'État a déjà pris des mesures pour réduire l'offre en stationnement à ses employés. En parallèle, nous développons les transports publics afin d'offrir une alternative performante aux déplacements individuels motorisés.

Repenser le stationnement c'est également s'interroger sur l'utilisation de l'espace public. Les automobiles, motos, scooters ou vélos parkés dans nos rues sont un frein à la réalisation d'aménagements confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes, ou d'espaces de vie pour améliorer la qualité des quartiers. Limiter le nombre de véhicules stationnés sur l'espace public bénéficiera à toutes et tous. Mais pour y parvenir, nous nous devons de proposer des solutions de stationnement alternatives, notamment en ouvrage. Nous veillerons également à garantir et faciliter l'accès aux cases dites de « livraisons » pour les professionnels.

Enfin, nous devons dès aujourd'hui anticiper les besoins de demain. Limiter le nombre de places de stationnement réalisées dans le cadre de projets de développement urbains apparaît logique, alors que le nombre de ménages genevois possédant une voiture individuelle diminue chaque année. Ainsi, nous agirons sur le stationnement sur fonds privés afin, notamment, de réduire les ratios de stationnement dans le cadre des autorisations de construire.

Agir ensemble, à tous les niveaux, est une condition essentielle à la réalisation des objectifs, certes ambitieux mais nécessaires, du plan climat cantonal pour répondre à l'urgence climatique. Faire comprendre aux usagères et aux usagers que des alternatives à la voiture individuelle existent, en agissant sur le stationnement, est l'une des clés de ce succès.



Serge Dal Busco
Conseiller d'Etat
de la République et canton de Genève
en charge du département
des infrastructures (DI)

2 CONTEXTE ET ENJEUX

2.1 La politique cantonale du stationnement

2.1.1 DE LA STRATÉGIE CANTONALE À LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE

La politique du stationnement dans le canton de Genève s'inscrit de manière cohérente dans **une stratégie d'ensemble qui englobe la mobilité au sens large**. L'action du canton en la matière se veut **pragmatique et efficace** et est fondée sur l'exigence de consensus, politique notamment. Elle est également guidée par un principe de réalité: l'action publique comme privée sur le stationnement doit être conçue avec **une lecture objectivée des intérêts et contraintes** de chacun, que ce soit sur le plan technique, financier, matériel, ou géographique.

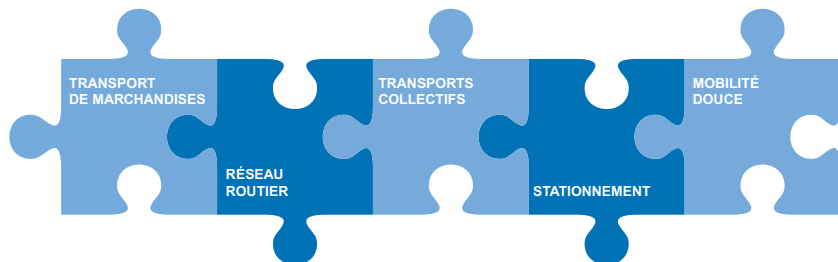
La stratégie cantonale du stationnement fait partie des piliers de la politique de mobilité du canton. Ainsi, elle est établie en étroite coordination avec les politiques du réseau routier, des transports collectifs, de la mobilité douce et du transport de marchandises.

Depuis 2010, cinq documents directeurs définissent le cadre de l'action cantonale en matière de déplacements :

- Le plan d'actions des transports collectifs
- Le plan d'actions de la mobilité douce
- Le plan d'actions du réseau routier
- Le plan d'actions du stationnement
- Le plan d'action marchandises et logistique urbaine

Ces documents prévus notamment dans la loi sur la mobilité du 23.09.2016 (L Mob rs/GE H 1 20), définissent le cadre stratégique dans lequel doit s'inscrire l'actions du Canton en termes de mobilité.

Le présent document fait suite au précédent plan d'actions du stationnement (2013-2019) et constitue le nouveau plan d'actions du stationnement pour la période 2020-2025.



Les orientations du plan directeur

Le plan d'actions du stationnement s'inscrit en cohérence avec les 7 objectifs sectoriels que sont :

VIE URBAINE	Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement
HABITANTS	Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers
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
VISITEURS	Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs
CYCLISTES	Développer une offre de stationnement pour les vélos répondant à l'augmentation de la demande
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
AUTRES USAGERS	Mieux répondre à la demande de stationnement des personnes à mobilité réduite, des livraisons, des cars, des taxis, etc.

2 — CONTEXTE ET ENJEUX

Dans une perspective d'évolution des problématiques liées au stationnement, le présent document propose 13 actions regroupées en 3 axes thématiques, toutes en cohérence avec les objectifs sectoriels mais en les intégrant dans des dimensions plus actuelles, notamment les actions en lien avec la transition énergétique :

		Vie urbaine	Habitants	Pendulaires	Visiteurs	Cyclistes	Motocyclistes	Autres usagers
A — Agir pour les objectifs du plan climat cantonal	1 - Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité							
	2 - Agir sur la tarification tous modes et toutes offres							
	3 - Agir sur le stationnement dans les entreprises							
	4 - Accompagner les nouvelles formes de mobilité							
B — Vie urbaine	5 - S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale							
	6 - Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains							
	7 - Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public							
C — Usagers	8 - Agir sur l'offre des macarons de stationnement							
	9 - Répondre au stationnement de courte durée y compris pour les professionnels							
	10 - Adapter l'offre P + R à l'évolution urbaine							
	11 - Agir sur le stationnement vélos							
	12 - Agir sur le stationnement 2RM							
	13 - Agir sur le stationnement PMR							



2.1.2 PLAN D' ACTIONS DU STATIONNEMENT : LES RAISONS D'UN RENOUVELLEMENT

Pour garantir la continuité et l'efficacité de la stratégie du Canton, en cohérence avec le vote du Grand Conseil du 22 mars 2012, le plan d'actions du stationnement est renouvelé pour la période 2020-2025 et propose une feuille de route actualisée et à même de répondre aux enjeux contemporains de la thématique du stationnement.

Ce plan d'actions a été élaboré en cohérence avec les sept objectifs sectoriels définis et intègre pleinement le bilan du plan d'actions 2013-2019. Ce document renouvelé, propose également un programme adapté aux évolutions récentes, notamment sur les volets suivants :

- **Evolutions liées aux objectifs du plan climat cantonal :** le stationnement doit permettre d'accompagner le plan climat en proposant des espaces de stationnement disposant de recharge électrique, en réduisant l'offre de stationnement pour les pendulaires, ainsi que pour les logements en adaptant le règlement de stationnement sur fonds privés (RPSFP), le tout en lien avec la stratégie de l'électromobilité 2030 de l'Etat de Genève ;

- **Evolutions urbaines :** l'espace public doit évoluer vers des usages moins orientés sur le stationnement en reportant l'offre de stationnement de la voirie vers les parkings en ouvrage. La place ainsi libérée doit servir à un meilleur environnement urbain, à développer des aménagements piétonniers et cyclables, ainsi que des voies bus. A une autre échelle, l'extension des zones denses et urbanisées va réinterroger la localisation des P+R et leur usage ;
- **Evolutions technologiques :** le développement de la mobilité électrique (véhicules légers, utilitaires, cycles, etc...) invite à proposer de nouveaux services adaptés aux besoins liés à ces nouvelles technologies ;
- **Evolutions des usages :** la crise sanitaire a accéléré les changements de pratiques observées depuis quelques années déjà, la croissance de la mobilité cyclable et le télétravail en sont des exemples les plus notables.

2.1.3 BILAN DU PLAN D'ACTIONS 2013-2019

Le tableau ci-dessous recense les actions du plan 2013-2019 et en présente le bilan :

- Actions réalisées
- Actions initiées ou en cours
- Actions non réalisées

GROUPES	ACTIONS
COMMUNES	1A — Adapter les règles d'attribution du macaron habitant
	1B — Adapter le prix du macaron habitant
	1C — Réguler le stationnement public près d'un parc relais P+R
STATIONNEMENT PRIVÉ	2A — Connaître les places privées vacantes
	2B — Explorer l'idée de créer un fonds en cas de non-construction de places
	2C — Définir une stratégie en matière de stationnement par type d'usager en fonction du type de quartier
PARKINGS PUBLICS	3A — Améliorer la fréquentation actuelle
	3B — Améliorer la signalétique et le jalonnement des parkings publics
	3C — Améliorer la sécurité aux abords des parkings publics
	3D — Anticiper la construction de nouveaux parkings
PARKINGS PRIVÉS P+R	4A — Renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève
	4B — Centraliser et diffuser l'information P+R du Grand Genève
	4C — Elargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève
DEUX-ROUES MOTORISÉS	5A — Mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuelle
	5B — Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage
	5C — Contrôler le stationnement illicite en surface de tous les véhicules deux-roues
TRANSPORT PROFESSIONNELS	6A — Evaluer l'usage des macarons multizones Plus
	6B — Organiser les livraisons en ville (traité dans le Plan d'action marchandises et logistique urbaine)

Les actions du plan 2013-2019 ont été déployées, bien que le degré d'aboutissement diffère selon les thématiques. Ainsi, les actions du groupe deux-roues motorisés ont toutes abouti tandis que celles portant sur les parkings publics ont été partiellement déployées. L'action 3C « Améliorer la sécurité aux abords des parkings publics » s'est notamment concrétisée par des améliorations ponctuelles de l'espace public. En revanche, la question des activités illicites près des entrées/sorties de parkings n'a pas pu être traitée et relève d'avantage de la politique de sécurité. D'autre part, l'action 4B « Centraliser et diffuser l'information P+R du Grand Genève » prévoyait d'élaborer un site web P+R du Grand Genève et n'a pu être lancée. Mais la coordination avec le Grand Genève se poursuit sur cette thématique spécifique des P+R (voir fiche d'action 10).

Ce bilan a servi de fondement pour l'élaboration du nouveau plan d'actions du stationnement. En effet, certaines actions ont été reportées dans le plan 2020-2025 car elles n'avaient pas pu être initiées ou déployées intégralement et s'avéraient encore pertinentes.

Certaines actions ont également été reportées dans le Plan d'action marchandises et logistique urbaine. Ce document dédié spécifiquement aux actions pour une meilleure intégration du transport de marchandises et de la logistique, adopté par le CE en 2020, est actuellement en cours de mise en œuvre opérationnelle sur les 10 actions considérées comme prioritaires. Les enjeux portant sur l'organisation des livraisons en ville y sont traités et font l'objet de mesures dédiées.

2.2 Le fruit d'un travail partenarial

Le plan d'actions du stationnement est le résultat d'un travail qui a associé un large panel de partenaires.

Pilotée par l'office cantonal des transports, la démarche a connu un jalon fort lors d'une journée d'ateliers de travail organisée le 6 octobre 2020 au Pavillon Sicii. Réunissant 57 participants (ANNEXE 5), cette journée a été à la fois un moment de partage des enjeux liés au stationnement sur le canton, mais également un temps de travail collaboratif sur les pistes d'actions à intégrer au Plan d'actions du stationnement. Présidée par le Conseiller d'État, la journée a vu la participation de nombreux partenaires, dont plusieurs offices de l'État de Genève, des communes, des associations d'usagers, des promoteurs immobiliers, des gestionnaires de parkings et de mobilité, des bureaux privés.

Les participants ont travaillé en groupes sur 6 thématiques différentes :



119 propositions d'actions différentes ont été formulées au cours de cet atelier dont 24 actions qui ont été soumises au vote des participants. Ces propositions ont servi de base à l'élaboration du présent document, suite à un travail de regroupement et de synthèse, pour aboutir à une structuration en 3 axes thématiques et 13 fiches.

3 AXES THÉMATIQUES ET ACTIONS ASSOCIÉES

3.1 Axe thématique A : Agir pour les objectifs du plan climat cantonal

Enjeux et objectifs

Après avoir décrété l'urgence climatique en décembre 2019, le Conseil d'État a décidé de renforcer les objectifs climatiques cantonaux ; le Plan climat cantonal 2030 - 2^e génération a ainsi été adopté le 14 avril 2021.

L'ambition est une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et la neutralité carbone en 2050. Pour atteindre ces objectifs ambitieux, des mesures concrètes, impliquant l'ensemble des acteurs du territoire (collectivités publiques, partenaires du secteur privé, ainsi que la population), ont été formulées.

La mobilité constitue l'un des 7 axes d'intervention stratégiques identifiés. En 2012, la mobilité locale représentait en effet environ 25% des émissions de gaz à effet de serre (GES) du canton de Genève. Entre 1990 et 2018, ces émissions ont augmenté de 2%, car même si les véhicules émettent moins de CO₂ par kilomètre, cette réduction est compensée par l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus. Par ailleurs, la hausse du poids moyen des véhicules atténue l'effet positif du progrès technologique sur les émissions.

Compte tenu de ces évolutions, l'atteinte de l'objectif de 60% de réduction des émissions de GES à l'horizon 2030 nécessite des mesures fortes permettant de diminuer drastiquement l'impact des TIM et d'optimiser le transport de marchandises : pour le transport de personnes, 40% des prestations kilométriques TIM devront se reporter sur d'autres modes de transport moins émissifs ou être supprimés, et environ 80% pour atteindre l'objectif à 2050. Dès lors, des changements de comportements sont nécessaires, avec comme priorité la réduction des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés, un report modal vers les modes doux et les transports publics, mais aussi le développement de véhicules moins émissifs.

La politique du stationnement joue un rôle majeur pour atteindre ces objectifs, car elle constitue un levier fort de report modal. En effet, il est largement démontré que la facilité de stationnement à destination (offre abondante et gratuite) encourage l'usage de la voiture individuelle. A titre d'exemple, lorsqu'ils disposent de places de stationnement gratuites sur leur lieu de travail, les actifs utilisent leur voiture beaucoup plus fréquemment, quelle que soit la qualité de l'offre de transport alternative (61.5% des actifs utilisant la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ont une place gratuite à destination). Dans le canton de Genève, l'accès à une place de stationnement sur le lieu de travail reste d'ailleurs plutôt fréquent, puisque plus de 60% des actifs motorisés déclarent disposer d'une place de stationnement sur le lieu de travail (payante ou gratuite) (Source : Microrecensement Mobilité et Transports 2015).

Dès lors, pour limiter l'usage de la voiture individuelle, il est nécessaire non seulement de développer les modes alternatifs (mobilités actives, transports en commun) mais aussi d'agir directement sur l'offre de stationnement destinée aux voitures individuelles. Ces actions peuvent être à la fois quantitatives (adaptation du nombre de places, organisation géographique de l'offre) et qualitatives (tarification de l'offre, places adaptées aux véhicules électriques, etc.).

Cet axe d'actions poursuit plusieurs objectifs :

- Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (action 1)
- Agir sur la tarification tous modes et toutes offres (action 2)
- Agir sur le stationnement dans les entreprises (action 3)
- Accompagner les nouvelles formes de mobilité (action 4)

3.2 Axe thématique B : Vie urbaine

Enjeux et objectifs

Une voiture individuelle ne roule en moyenne pas plus d'une heure par jour. Autrement dit, elle reste stationnée 95% du temps. Certains usagers l'utilisent d'ailleurs uniquement pour des déplacements de loisirs occasionnels ou le week-end.

Or, en particulier dans les zones denses du canton, l'espace est une ressource rare et convoitée. Des arbitrages doivent être menés entre usages et usagers : la fonction de stockage, sur longues périodes, de véhicules peu mobiles apparaît de plus en plus en contradiction avec d'autres usages.

Cette problématique ne se limite d'ailleurs pas seulement à la voie publique, mais aussi aux espaces privés. Elle est à mettre également en relation avec le coût que représente ce stockage de véhicules, aussi bien en termes de construction, d'entretien, que de reconversion des ouvrages (en cas de sous-utilisation ou de mise en conformité avec de nouveaux véhicules, électriques par exemple).

Une optimisation du stationnement est par conséquent souhaitable et nécessaire pour laisser plus de place aux autres usages et usagers. Ce principe, qui doit tenir compte de l'ensemble de l'offre, à la fois privée et publique, en surface et en ouvrage, est déjà appliqué dans la zone dense du canton par le mécanisme de compensation des places supprimées dans l'espace public, selon les termes de la LaLCR.

Cet axe d'actions poursuit plusieurs objectifs :

- S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale (action 5)
- Utiliser le stationnement pour agir sur la mobilité des nouveaux projets urbains (action 6)
- Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public (action 7)



3.3 Axe thématique C : Usagers

Enjeux et objectifs

La question du stationnement concerne des usagers très variés en termes de :

- **profils** : habitants, pendulaires, visiteurs des commerces, etc.
- **véhicules** : voitures individuelles privées, véhicules de livraison, deux-roues motorisés, vélo et VAE, etc.
- **horaires** : courtes durées, moyennes durées, longues durées

Ces différents usagers ont des besoins spécifiques, tout en convoitant parfois les mêmes places de stationnement. Cela génère des conflits d'usage et nécessite des arbitrages de la part des collectivités publiques. Réguler le stationnement (introduire des durées limitées, moduler la tarification, réserver l'usage à des véhicules particuliers) permet de réduire les conflits en priorisant les usagers (visiteurs courte durée, habitants).

L'ambition est donc d'offrir **un stationnement équilibré et approprié à ces différents usagers**, conforme à leurs besoins mais également **aux ambitions en matière de report modal et de priorisation des modes**, pour les différents secteurs de l'agglomération. Par exemple, une action doit être engagée sur la réduction de l'offre de stationnement pour voitures individuelles utilisée par des pendulaires au profit des visiteurs des commerces, des livraisons et des stationnements vélo.

Un autre enjeu est d'offrir **un stationnement flexible**, pour être utilisable par différents usagers au cours de la journée (visiteurs de commerces le jour, habitants la nuit, par exemple), et donc éviter un surdimensionnement. Il est nécessaire que l'offre soit également **modulable**, pour s'adapter aux évolutions attendues du parc de véhicules des prochaines années (croissance des deux-roues motorisés ou non, essor des voitures électriques et connectées, etc.).

Cet axe d'actions poursuit plusieurs objectifs :

- Agir sur l'offre des macarons de stationnement (action 8)
- Répondre au stationnement de courte durée y compris pour les professionnels (action 9)
- Agir sur le stationnement vélos (action 11)
- Agir sur le stationnement 2RM (action 12)
- Agir sur le stationnement PMR (action 13)

4 DEUX ACTIONS PHARES

4.1 Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP)

Ce plan d'actions propose un éclairage spécifique sur deux actions qui nécessiteront un travail particulièrement important. Ces actions s'inscrivent dans le cadre du plan climat cantonal et contribuent à limiter l'usage de la voiture individuelle et valoriser l'espace public à d'autres fins que le stationnement. Il convient pour cela d'agir autant sur l'offre de stationnement privée (via l'adaptation du RPSFP) que sur l'offre publique (en travaillant sur la tarification avec la volonté de reporter le stationnement sur voirie dans les ouvrages).

A Genève, depuis 2008, tout projet de construction de logements et/ou d'activités se réfère au RPSFP de manière à déterminer les places de stationnement à réaliser.

Cité en exemple par plusieurs cantons suisses, ce règlement permet un traitement facilité des normes de stationnement tant pour les promoteurs et les architectes que pour les préavis, en fonction de la densité des différents secteurs du canton, des taux de motorisation, des objectifs de répartition modale pour le déplacement domicile-travail et de l'offre de transports collectifs.

Afin de concourir à atteindre les objectifs mobilité du plan climat cantonal, l'adaptation de ce règlement est une action-phare du plan d'actions stationnement 2020-2025 en donnant clairement deux orientations complémentaires :

- une baisse des ratios pour les places de stationnement voitures et motos ;
- une augmentation des places pour les vélos.

Les principes de base du RPSFP restent pertinents :

- la demande privée de stationnement doit trouver une offre privée de stationnement et ne pas reporter la demande sur l'espace public ;
- les ratios de stationnement pour les activités sont des ratios maximaux, de manière à agir sur la répartition modale des déplacements, surtout domicile-travail, mais aussi pour les activités de loisirs et d'achat ;

- les ratios de stationnement pour les logements sont des ratios minimaux, de manière à ce que le propriétaire d'un véhicule puisse le stationner sur domaine privé à proximité de son domicile. Cela permet d'éviter que le stationnement de nouvelles constructions soit reporté ailleurs (par volonté d'économiser sur les coûts de construction de places de parkings).

Ces principes et les modifications du RPSFP tiennent également compte d'un équilibre à trouver entre la préservation de la pleine terre en évitant de devoir consacrer de trop grands espaces à la réalisation de places de stationnement, la réduction des coûts de construction liée et son bilan carbone, ainsi que l'amélioration de la qualité de l'espace public.

L'espace public est un grand enjeu pour la qualité de vie dans les différents quartiers de Genève et cela implique que les rues et chemins ne soient pas saturés de véhicules en stationnement qui n'auraient pas eu de places de parking à proximité du domicile. L'enjeu est donc de trouver la réponse appropriée en termes d'offre de stationnement privé incitant à une nouvelle répartition modale. En effet, pour atteindre les objectifs du plan climat cantonal de réduction des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés, les actions décisives sont les décisions individuelles de réaliser ou non le déplacement à venir en voiture ou en deux-roues motorisés.

Une consultation se déroulera en 2022 afin d'orienter les travaux.

4.2 Tarification du stationnement

Le prix du stationnement est un élément important de la gestion de la mobilité en complément de la réglementation du stationnement, notamment sur le domaine public. Il se doit d'être en cohérence avec les objectifs généraux de mobilité.

L'assouplissement des contraintes de compensation du stationnement à travers une révision de la loi en septembre 2020 et la nouvelle politique de gestion des parkings de l'Etat présentée et adoptée par voie d'arrêté par le Conseil d'Etat en novembre 2020 vont dans le sens d'une orientation forte de reporter le stationnement de la voie publique vers les parkings existants. Cela permet d'illustrer la valeur de l'espace public, considérée comme trop importante pour être occupée par du stationnement de véhicules.

A Genève, la LaLCR (rs/GE H 1 05) et le RaLCR (rs/GE H 1 05.01) fixent les tarifs applicables tant pour le parcage contre paiement au moyen d'horodateurs ou parcomètres (ci-après: stationnement contre paiement), que pour les différents macarons de stationnement pour les habitants et les entreprises.

En matière d'horodateurs ou parcomètres, le tarif horaire actuel est de 2.80 CHF en Ville de Genève et de 1.50 CHF en dehors. Pour le centre-ville, ce tarif rend plus attractif le stationnement dans la rue que dans les parkings en ouvrage, ce qui va à l'encontre de l'orientation générale de report de la demande de stationnement vers les offres en ouvrage. En comparant le tarif genevois à ceux pratiqués dans d'autres cantons et villes suisses, une certaine homogénéité des tarifs aux alentours de 3 CHF par heure peut être constatée. Cela écrit, une harmonisation du tarif sur l'ensemble du canton (tarif unique) devrait être envisagée. En effet, les communes de la première cou-

ronne bénéficient d'une offre de stationnement généreuse (sans être soumise à l'application du principe de compensation du stationnement) et d'une bonne desserte en transports collectifs. De plus, des réflexions pourraient être engagées afin d'harmoniser la durée du stationnement des horodateurs notamment dans les secteurs centraux (60 minutes).

En revanche, pour le macaron de stationnement, la situation est bien différente en comparaison suisse, car le prix du macaron genevois se situe largement en dessous de la moyenne, principalement pour les habitants (200 CHF annuels pour les habitants et 400 CHF pour les entreprises; voir graphique en p.18). Par ailleurs, pour les habitants, le différentiel entre le coût annuel du macaron pour un stationnement sur la voie publique et celui d'une place de stationnement dans un parking d'immeuble est trop important si bien qu'il constitue en quelque sorte une incitation à ne pas louer de place dans un parking d'immeuble. Il paraît aussi étonnant que le prix du macaron à Genève soit très nettement meilleur marché que celui de villes moins denses et avec moins de saturation du stationnement sur voie publique. Une réduction du différentiel actuel devrait intervenir, si l'on considère un tarif moyen mensuel d'une place de parking dans un immeuble à 150 CHF (ou 200 CHF).

La législation actuelle prévoit à l'article 7D, alinéa 3 LaLCR que le produit net des taxes relatives au macaron est versé à la Fondation des parkings pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement destinés aux habitants et aux P+R. En prévoyant un rééquilibrage à la hausse de la taxe macaron, une part pourrait être affectée à d'autres usages que la construction de P+R et de parkings habitants mais toujours pour la mobilité.

Il va sans dire que ce mécanisme plus vertueux doit se concevoir avec les différents acteurs concernés, notamment les communes genevoises, étant donné que le stationnement prend place sur une très large partie de leurs territoires, d'une part, et qu'il est nécessaire de prendre également en compte le financement de l'activité de contrôle du stationnement, d'autre part.

Aussi, la réflexion que le département souhaite mener doit porter tant sur les macarons que sur les tarifs horodateurs et parcomètres afin d'avoir une approche globale.

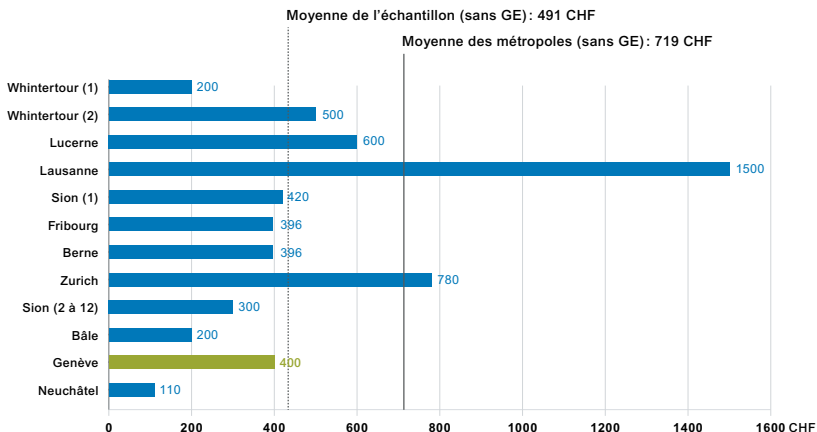
Il convient également de s'interroger sur les usages des différents types de macarons. A côté du macaron habitant pour lequel ses ayants-droit sont clairement identifiés, le macaron activité semble trop souvent requis par des entreprises ne justifiant pas d'un besoin suffisamment avéré pour l'utilisation de

leur véhicule dans le cadre de leurs activités. Les critères d'attribution de ces macarons devront être revus. En contrepartie, il pourrait aussi être réfléchi à une simplification du « macaron multizones plus » permettant aux entreprises disposant de véhicules sérigraphiés, comme des camionnettes-outils, des véhicules approvisionnant les chantiers, ainsi que des véhicules d'intervention d'urgence, de stationner sur les cases bleues et blanches dans toutes les zones à macarons. Ce macaron est actuellement journalier ou semi-journalier et sa durée de validité pourrait évoluer. De même, la zone d'utilisation de ces macarons pourrait être étendue.

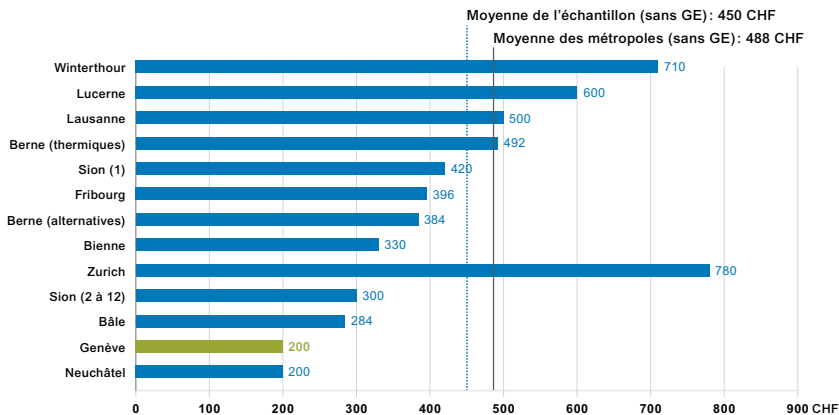
Cette action-phare constitue une des clés pour affirmer la cohérence de la politique de stationnement à Genève. C'est pour cette raison qu'une consultation se déroulera en 2022 afin d'orienter les travaux.

COMPARATIF DU PRIX DES MACARONS DE STATIONNEMENT EN SUISSE (2021)

Prix du macaron entreprise en Suisse



Prix du macaron habitant en Suisse



5 ACTIONS

**AXE A — Agir pour les objectifs
du plan climat cantonal**

AXE B — Vie urbaine

AXE C — Usagers



AXE A — Agir pour les objectifs du plan climat cantonal

ACTION 1

Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP)

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

OU, OCEV, OCLPF

Propriétaires privés

Entreprises

RESSOURCES

ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Juridiques (modifications réglementaires)
- ▶ Techniques (propositions d'adaptations)

LIEN AVEC

D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 3
- ▶ Action 6
- ▶ Action 11

OBJECTIF DE L'ACTION

- Utiliser le stationnement comme levier pour agir sur les pratiques de mobilité pour répondre aux enjeux du plan climat cantonal, en différenciant les besoins de stationnement liés aux logements et ceux liés aux activités
- Réduire l'emprise des espaces de stationnement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour le stationnement lié aux logements et aux activités économiques, la politique de stationnement se base sur le principe selon lequel la demande de stationnement privée doit obtenir une réponse sur le domaine privé et ne pas se reporter sur le domaine public.

C'est en application de ce principe que le RPSFP a été établi (en 2008 puis révisé en 2015) et détermine des ratios correspondant au nombre de places de stationnement qu'il convient de prévoir (en surface, en élévation ou en sous-sol) d'après les caractéristiques des constructions envisagées.

Lors de sa dernière révision majeure en 2015, les ratios du RPSFP ont été définis en tenant compte de l'offre multimodale inscrite dans les planifications directrices à l'horizon 2025, soit toutes les mesures du Plan décennal des investissements de l'Etat et celles du Projet d'agglomération du Grand Genève.

Avec les enjeux du plan climat cantonal, une nouvelle révision est souhaitée sur la base d'une forte ambition en matière de changement de comportement des individus afin d'inciter à la réduction du taux de motorisation des ménages.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Mettre en œuvre la nouvelle stratégie de l'Etat en termes de plans de mobilité d'entreprise (PMob).

Promouvoir l'application du règlement relatif aux plans de mobilité d'entreprise adopté par le CE le 16 juin 2021.

Lancement du label genevois (Entreprise Ecomobile / Institution Ecomobile) accompagné de son règlement d'usage afin de valoriser les entreprises et institutions se dotant de plans de mobilité (2022).

Montrer l'exemplarité de l'Etat et de ses établissements publics en suivant la mise en œuvre de la « feuille de route CO₂ » 2021-2023.

Mettre en œuvre la nouvelle politique de stationnement dans les parkings de l'Etat.

Supprimer les abonnements des pendulaires.

Agir sur la tarification afin de favoriser les habitants et les visiteurs.

Soutenir de manière systématique et coordonnée les PMob interentreprises dans les zones identifiées, afin de mutualiser l'offre, les tarifications et les services.

EXEMPLES À OBSERVER

L'adaptation de ce règlement est une action-phare du plan d'actions stationnement 2020-2025 en donnant clairement deux orientations complémentaires :

- une baisse des ratios pour les places de stationnement voitures et motos
- une augmentation des places pour les vélos.

Le projet de nouveau règlement va être mis en consultation auprès des différents partenaires à partir de l'adoption du plan d'actions stationnement par le Conseil d'Etat en vue de sa transmission au Grand Conseil. Son adoption définitive par le Conseil d'Etat est prévue à l'automne 2022.

Le nouveau règlement s'appliquera à tous les nouveaux projets de construction à Genève.

Il accompagnera aussi le réexamen des plans localisés de quartier anciens, en collaboration avec l'office de l'urbanisme.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Canton de Genève

CHIFFRES CLÉS

- ▶ En 2015, 22% des ménages du canton ne possèdent pas de voiture et 41% des ménages de la Ville de Genève (bien en-dessous des principales villes alémaniques : Berne 57%, Zurich 53%, Bâle 52%).
- ▶ En 2015, ménages sans voiture :
 - ménages de 2 pers : 15%
 - ménages de 3 pers : 10%
 - ménages de 4 pers et + : 7%

AXE A — Agir pour les objectifs du plan climat cantonal

ACTION 2

Agir sur la tarification tous modes et toutes offres

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT
Fondation des Parkings

ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes
OCBA
DIP
SCDD

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Juridiques (modifications loi/ règlement)
- ▶ Administratives (résiliation d'abonnements)
- ▶ Communication

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 3
- ▶ Action 7
- ▶ Action 8
- ▶ Action 9

OBJECTIF DE L'ACTION

- Définir une nouvelle stratégie de tarification du stationnement sur voie publique, tant pour les horodateurs que pour les macarons.
- Mettre en place la nouvelle tarification dans les parkings de l'Etat suite à l'adoption de la nouvelle politique de stationnement en novembre 2020.
- Rendre opérationnelle la nouvelle politique tarifaire des parkings de la Fondation des Parkings (2021) visant à rendre le stationnement horaire en ouvrage plus attractif et facilitant le stationnement des professionnels.
- Examiner les modalités de développement d'une tarification plus incitative dans la perspective du plan climat cantonal, aussi sur domaine privé.
- Coordonner l'action avec les mesures de gestion du stationnement pour les modes autres que la voiture individuelle (2RM, vélos).

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'Etat de Genève a adopté en novembre 2020 une nouvelle politique de stationnement s'appliquant aux parkings qui lui appartiennent ou qu'il loue. Cette mesure fait suite à la mise en service du Léman Express. Elle est en lien également avec la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (rs/GE H 1 21) et la compensation du stationnement. Les objectifs sont d'intervenir en priorité sur la mobilité pendulaire (en supprimant les abonnements des pendulaires) et de réduire la pression sur les quartiers du centre au profit des habitants et des visiteurs, par le biais de tarifications attractives. Cette démarche, ayant aussi vocation à montrer l'exemplarité de l'Etat, est à étendre, en coordination avec l'ensemble des entreprises agissant sur le stationnement sur le canton.

Ainsi, il s'agit à la fois de limiter les mouvements pendulaires motorisés à destination des quartiers denses et des lieux d'activités, de réaffecter l'offre existante de stationnement en ouvrage aux riverains, tout en réduisant la pression sur le stationnement en surface, au profit des visiteurs, commerces et activités. Un lien important est à faire avec la compensation du stationnement, puisque les places libérées dans ces parkings permettront de supprimer des places sur voirie pour des projets urbains.

En parallèle, une évaluation des modalités tarifaires des horodateurs ainsi que de la tarification des macarons de stationnement (habitants et professionnels) sera menée.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Définir des objectifs principaux pour la tarification du stationnement sur voie publique, tels que :

- Rendre plus attractif le stationnement pour les professionnels du transport et les petits commerçants utilisant des véhicules dans leurs activités.
- Privilégier le stationnement dans les parkings en ouvrage plutôt que sur voirie.
- Contribuer à réduire les déplacements en voiture dans le cadre du plan climat cantonal (-40% de prestations kilométriques TIM d'ici 2030).
- Supprimer les abonnements des pendulaires et revoir la tarification dans les parkings de l'Etat de Genève.
- Inciter les entreprises et les communes à lutter également contre le stationnement des pendulaires, via la promotion de PMob.
- Réaffecter les places libérées aux habitants et au profit de la compensation du stationnement.
- Examiner l'opportunité d'introduire des tarifications différenciées pour réduire l'usage de la voiture, dans les parkings des immeubles (tarifs des abonnements définissant un nombre d'entrées/sorties) ou suivant l'impact environnemental des véhicules (lien vers le plan climat cantonal (fiche 2.8).

EXEMPLES À OBSERVER

- Les tarifs des macarons habitants dans d'autres villes ou cantons suisses sont plus élevés qu'à Genève. Zurich propose 800 CHF/an, Winterthour ou Lucerne sont à 600-700 CHF/an. Le Canton de Genève fait partie de ceux qui pratiquent des tarifs les plus bas pour le macaron habitant (200 CHF/an).
- Gestion des parkings habitants à Lyon avec un nombre d'entrées et sorties défini.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Canton de Genève

CHIFFRES CLÉS

Exemple de tarifs dans le quartier de la Jonction

- macaron: 200 CHF / an (habitants) 400 CHF / an (prof.)
- place privée en ouvrage: ~ entre 200 et 350 CHF / mois (selon typologie)
- place sur voirie (horodateurs): 2.80 CHF / heure (30 ou 90 minutes maximum)
- place publique en ouvrage (parking David-Dufour): 2.00 CHF / heure

AXE A — Agir pour les objectifs du plan climat cantonal

ACTION 3

Agir sur le stationnement dans les entreprises

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

Fondation des Parkings

Communes

Entreprises privées

FER

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

▶ Action 4

▶ Action 10

▶ Action 11

OBJECTIF DE L'ACTION

- Mettre en œuvre la nouvelle stratégie de l'Etat en termes de PMob (adoptée par le Conseil d'Etat le 29 octobre 2020). Lien avec la fiche 2.7 du plan climat cantonal (promouvoir les plans de mobilité pour les entreprises et les collectivités publiques).
- Encourager les PMob interentreprises, dans des zones bien identifiées afin de mutualiser l'offre, les tarifications et les services.
- Rendre systématique la mise en place de PMob d'entreprise / inter-entreprise dans le cadre des nouveaux projets urbains afin de dimensionner l'offre de stationnement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin d'agir sur les déplacements des collaborateurs du public et du privé, l'Etat de Genève a adopté fin 2020, une nouvelle stratégie liée au stationnement et aux PMob d'entreprise. Par un ensemble de mesures visant à faciliter les déplacements des collaborateurs, le PMob d'entreprise vise à réduire les déplacements en voiture individuelle des pendulaires sans pénaliser pour autant le fonctionnement et l'activité des entreprises, et augmenter le recours à des modes de déplacement plus vertueux.

La suppression des abonnements des pendulaires et la nouvelle tarification du stationnement dans les parkings de l'Etat permettent de favoriser le report modal et de privilégier les habitants et visiteurs. L'encouragement au PMob constitue également un enjeu majeur pour lequel l'Etat s'engage pour les prochaines années.

Le stationnement destiné aux activités, utilisé dans le cadre des déplacements pendulaires, représente un stock important de places dans le canton, parfois mis à disposition gratuitement des employés.

La gestion et l'organisation de ce stationnement constitue un enjeu majeur :

- Pour les collectivités publiques, car une mise à disposition non régulée et non coordonnée de ces places peut rendre inefficaces les mesures de report modal.

- Pour les entreprises elles-mêmes, car la gestion et l'entretien de ce stock peuvent représenter un coût significatif, pour des bénéfices économiques relativement faibles, puisque des modes de déplacement alternatifs très concurrentiels à la voiture individuelle sont souvent à disposition pour les déplacements pendulaires.

De ce point de vue, l'encouragement et l'accompagnement à la mise en œuvre PMob d'entreprise constituent un levier majeur pour optimiser cette offre de stationnement.

Dans une logique de gestion coordonnée et rationalisée, il s'agit également de soutenir spécifiquement les PMob interentreprises, processus commun de gestion de la mobilité de plusieurs entreprises situées dans une même zone.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en œuvre la nouvelle stratégie de l'Etat en termes de plan de mobilité d'entreprise.
- Promouvoir l'application du RPMob adopté par le CE le 16 juin 2021.
- Lancement du label genevois (Entreprise Ecomobile / Institution Ecomobile) accompagné de son règlement d'usage afin de valoriser les entreprises et les institutions se dotant de PMob.
- Montrer l'exemplarité de l'Etat et de ses établissements publics en suivant la mise en œuvre de la Feuille de route CO2 2021-2023.
- Mettre en œuvre la nouvelle politique de stationnement dans les parkings de l'Etat.
- Supprimer les abonnements des pendulaires et agir sur la tarification horaire ou à la journée pour favoriser le report modal.
- Agir sur la tarification afin de favoriser les habitants et les visiteurs.
- Soutenir de manière systématique et coordonnée les PMob interentreprises dans les zones identifiées, afin de mutualiser l'offre, les tarifications et les services.

EXEMPLES À OBSERVER

- **Exemple de gestion centralisée et coordonnée du stationnement à l'échelle d'une zone d'activité: la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO):** plan de mobilité interentreprises mis en œuvre à partir de 2010 avec la création d'une Centrale mobilité qui gère les offres pour la zone dans son ensemble, et vise à orienter les employés et visiteurs vers les modes les plus adaptés à leurs besoins, en encourageant les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements professionnels et domicile - travail. Deux parkings sont spécifiquement gérés par la Centrale mobilité pour les entreprises de la ZIPLO (places collaborateurs et visiteurs).
- Plans de Mobilité - Guide à l'attention des entreprises et des institutions (2021) Métropole Lémanique, Etat de Genève, Etat de Vaud.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Canton de Genève

CHIFFRES CLÉS

Disponibilité pour les actifs motorisés d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail (2015):

- 21% en Ville de Genève
- 36% en première couronne (Lancy, Carouge, Grand-Saconnex, Trois-Chêne)
- 60% en seconde couronne (Meyrin, Versoix)
- 82% dans le reste du Canton

24% des actifs motorisés ne disposant pas d'une place de parking sur leur lieu de travail, utilisent la voiture et 39% des actifs qui ont une place gratuite utilisent la voiture

AXE A — Agir pour les objectifs du plan climat cantonal

ACTION 4

Accompagner les nouvelles formes de mobilité

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes (domaine public communal)

SIG

Gestionnaires de parkings

SABRA (électromobilité)

Associations d'usagers

RESSOURCES

ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Stratégie de l' électricité 2030 – Etat de Genève

LIEN AVEC

D'AUTRES ACTIONS

- Action 1
- Action 6
- Action 11
- Action 12

OBJECTIF DE L'ACTION

- Accompagner harmonieusement l'émergence de nouvelles formes de mobilité en offrant les solutions de stationnement dont elles auront besoin.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'innovation technique fait émerger des véhicules et usages nouveaux, qui vont se diffuser et se renforcer ces prochaines années :

- Au rang des véhicules : voitures électriques, vélos à assistance électrique, vélos-cargos, trottinettes (électriques ou non), gyropodes, tricycles ou quadricycles.
- Parmi les usages : auto-partage, covoiturage dynamique, vélos en libre service/vélos partagés etc.

A ces nouveaux usages peuvent correspondre, selon les cas, des besoins particuliers en stationnement auxquels les offres connues aujourd'hui répondent imparfaitement. Il y a un enjeu à traiter ce sujet, pour deux raisons au moins :

- La carence en solutions de stationnement adaptées peut potentiellement freiner le développement de pratiques pourtant vertueuses, et pouvant favoriser une baisse de l'usage de la voiture en ville.
- À défaut de pouvoir bénéficier d'une offre adaptée, ces usagers peuvent adopter des comportements indésirables (stationnement sauvage sur trottoir ou usage abusif de cases de livraison par exemple).

Une politique du stationnement apte à encourager des nouvelles formes de mobilité doit passer par une définition de leurs besoins, puis à la conception d'offres adaptées, éventuellement mutualisées et l'adaptation/organisation du stationnement déjà existant.

Par ailleurs, depuis le 01.01.21, un nouveau symbole a été introduit dans l'OSR, à savoir « Station de recharge » (OSR 5.42) indiquant que la surface concernée ne peut être utilisée que pour la recharge de véhicules à propulsion électrique (art. 65, al. 13 et 14 OSR).

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Poursuivre le développement de places de stationnement équipées de bornes de recharge électriques, en lien avec l'OCEV et la Stratégie de l'électromobilité 2030 de l'Etat élaborée en 2017 et qui fait l'objet d'une actualisation (et la fiche 2.5 du plan climat cantonal – accélérer le développement de l'électromobilité).

Faciliter l'accueil de véhicules en autopartage dans les parkings publics et étudier la faisabilité de réserver des places sur voirie (domaine public communal).

Encourager le covoiturage via la création de nouvelles places et arrêts dédiés.

Etudier les besoins des autres nouvelles formes de mobilité, notamment pour les vélos-cargos et les vélos électriques :

- Réaliser un état des lieux: formats, usages, taux de pénétration et perspectives, principaux acteurs.
- Traduire les usages et véhicules en besoins de stationnement: durée, inscription dans la journée, consommation d'espace, nécessité d'équipements ou services associés (recharge, sécurisation, abri ou non, espace nécessaire), coût de l'implantation, marges de mutualisation possible avec d'autres typologies d'usages.
- Formaliser une stratégie et déployer des espaces de stationnement pour ces nouvelles mobilités.

Favoriser la mutualisation de places de stationnement dans les parkings privés afin de faciliter la création de places équipées de bornes de recharge, sur une partie des places du parking.

EXEMPLES À OBSERVER

- Places pour véhicules électriques dans les parkings de la Fondation des Parkings.
- Places réservées au covoiturage dans les P+R de Bernex et Voie Centrale.
- Casiers avec prise électrique et places pour cycles spéciaux à la vélostation Cornavin-Montbrillant.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Moyen terme (2 à 5 ans)

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Canton de Genève
- ▶ Déclinaison fine selon la typologie des formes de mobilité

CHIFFRES CLÉS

- ▶ 331 places pour véhicules électriques dans 25 parkings (Fondation des parkings – 2021)
- ▶ 92 bornes et 117 points de recharge à accès public (sur domaines privé et public) déployés par les SIG à fin 2021
- ▶ La part du vélo électrique, encore anecdotique il y a 10 ans, représente désormais près de 40% du trafic cycliste selon les derniers comptages et permet ainsi de répondre à une demande en déplacement d'une plus longue portée
- ▶ Le nombre de voiture de tourisme à propulsion électrique est passé de 730 en 2018 à 1672 en 2020

AXE B — Vie urbaine : offrir une meilleure qualité de vie / convivialité des espaces publics

ACTION 5

S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERÇES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes

GIM, CPEG,

Régies immobilières privées

Fondation des Parkings

FIDP

Hospice général

HUG

Fondations immobilières
communales

Coopératives

RESSOURCES

ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Développement de solutions numériques de collecte / mise à jour des données d'offre, et d'utilisation / tarification pour les usagers

LIEN AVEC

D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 3
- ▶ Action 6
- ▶ Action 7

ANNEXE À CONSULTER

- ▶ Annexe 2
Carte du périmètre de la zone de compensation

OBJECTIF DE L'ACTION

- Libérer de l'espace public sur voirie et permettre des usages autres que le stationnement automobile.
- Maximiser l'usage des places de stationnement existantes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le plan d'actions du stationnement 2013-2019 avait identifié le sujet de la vacance de certaines places privées, et avançait un taux de vacance de 10 à 30% sur l'ensemble de l'offre privée. Ce chiffre constitue donc un potentiel intéressant à valoriser pour :

- Étoffer l'offre de stationnement exploitable à destination de divers types d'usagers.
- Reporter le stationnement sur voirie sur des places existantes sous-utilisées.

La mise en œuvre à grande échelle suppose une bonne collaboration avec les propriétaires privés, mais aussi la mise en œuvre d'un outil et de protocoles pour que le partage soit effectif (à l'image de ce qui se fait pour la compensation du stationnement avec les propriétaires de parkings à usages publics).

Le travail a été amorcé, en particulier à Genève avec la Gérance Immobilière Municipale (GIM), avec pour enjeu majeur de mettre en place concrètement un dispositif d'ouverture au public de places privées, dans une perspective de reproduction / généralisation si le dispositif en question apporte satisfaction. L'Etat souhaite associer d'autres partenaires important dans cette démarche (CPEG, autres communes etc.).

On notera que la mesure peut s'imaginer pour différentes formes de stationnement et différentes natures de propriétaires : particuliers possédant un garage ou un emplacement, entreprises disposant d'un parking conçu pour l'accueil de leurs salariés ou de visiteurs.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Poursuivre le travail engagé avec la GIM :

- Coordination avec la Ville de Genève et la Fondation des Parkings afin d'identifier des parkings susceptibles d'être ouverts au public (Butini, Tilleuls, etc.).
- Établissements de critères (localisation, techniques, etc.).

Associer de nouveaux grands propriétaires afin de poursuivre cette même démarche.

EXEMPLES À OBSERVER

- Il existe des solutions dans le secteur privé permettant d'optimiser l'offre de stationnement en entreprise (exemples: fairpark.io, coparkforwork.com, mycarspot.io), pouvant inspirer la définition des outils présentés ici, voire être exploités directement ou mis en interopérabilité.
- Certaines entreprises (Ypsomed ou Swisscom par exemple – dans le canton de Berne, Zurich Financial Services) ont introduit la tarification de leur parking y compris pour leurs employés. La mesure vise à inciter au report modal, mais elle peut également être vue comme une étape vers l'ouverture à des tiers.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Moyen terme (2 à 5 ans)

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Secteur géographique : Ville de Genève et première couronne urbaine pour l'expérimentation, extension au canton par la suite

CHIFFRES CLÉS

- ▶ Jusqu'à 30% de vacance estimée sur le parc d'emplacements privés de stationnement

ACTION 6

Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Etat de Genève

ACTEURS IMPLIQUÉS

OCT, OU, OCLPF

Promoteurs immobiliers

Fondation des Parkings

Communes

UNIRESO

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 1
- ▶ Action 4
- ▶ Action 5
- ▶ Action 7
- ▶ Action 11
- ▶ Action 12

OBJECTIF DE L'ACTION

- Encourager le report modal par la mise en place de facilités de stationnement pour les modes les plus vertueux.
- Utiliser les leviers du stationnement pour libérer l'espace public de la présence des voitures.
- Coordonner les besoins d'emprises sur la voie publique (terrasses de restaurants et cafés installées sur des places de stationnement).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le principe de l'action est d'associer au développement de nouveaux quartiers urbains une offre de stationnement qui s'éloigne du schéma traditionnel (à savoir une offre dimensionnée selon la surface brute de plancher d'un bâtiment ou d'un ensemble immobilier, et créée à proximité de celui-ci). Les deux leviers au service de cette évolution sont :

- La réduction de l'offre en nombre de places par m² de surface brute de plancher.
- Le regroupement de l'offre sur des sites mutualisés (de type parkings silos), implantés en un ou quelques points stratégiques du quartier (principaux accès, avec une bonne connexion au réseau routier), et donc éventuellement éloignés des logements qu'ils desservent.

Ces deux leviers peuvent être actionnés indépendamment ou de façon combinée. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agira d'améliorer la qualité de vie et l'environnement urbain dans ces quartiers par la réduction du trafic automobile, et la suppression des places en surface.

Cette conception de quartier va encourager les résidents à abandonner l'utilisation de la voiture ou attirer des ménages non motorisés. Il faudra associer à cette nouvelle structuration de stationnement, une offre de services en mobilités alternatives au TIM, dans le but de garantir un accès de qualité aux différentes formes de mobilité, permettant ainsi à ces quartiers de rester attractifs. Il conviendra également que ces quartiers disposent de commerces de proximité, de cafés, restaurants

ou de lieux d'actions culturelles par exemple afin d'éviter la multiplication des mouvements d'entrée-sortie du quartier.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Définir un éventail d'offres de services de mobilité pouvant être proposé en substitution au TIM, à mobiliser dans les nouveaux quartiers.

Prendre en considération cet éventail comme valorisable dans l'établissement des plans d'affectation.

Mise en œuvre concrète dans un nouveau quartier.

Définir un niveau d'ambition sur la mobilité et le traduire sous formes de ratios dans les projets.

Traduction de l'ambition mobilité en ratios pour calibrer l'offre de stationnement (en nombre de places par logement ou par m²).

Définir, dimensionner et localiser les offres de service à associer à cette ambition mobilité (mise à disposition de moyens de déplacement partagés, services annexes à la mobilité). Le calibrage géographique des offres sera un équilibre entre la dissémination sur le quartier ou au contraire la concentration en un point unique à fort niveau de service.

Réfléchir à la mobilité du quartier en lien avec les conditions d'accueil dans les quartiers avoisinants et intégrer des solutions pour éviter les biais de comportements (stationnement déporté dans les quartiers voisins par exemple), en restreignant fortement l'attribution des macarons par exemple.

Mener une réflexion pour mieux contrôler l'affectation des places et envisager des outils pour réguler la génération de trafic. Faire un projet pilote (par exemple : tarif du parking moins élevé si le véhicule sort moins du parking).

Proposer un business plan (et des modalités de financement) pour la mise en œuvre de parkings mutualisés/centralisés et de centrales de mobilités, et des modes de gouvernance associés. La conception des parkings devra intégrer la notion de réversibilité (possibilité de reconverter les ouvrages au besoin ou les supprimer lorsque le niveau de la demande aura baissé). La création de surfaces logistiques mutualisées pourrait également être étudiée. Un lien vers la fiche 2.3 du Plan climat cantonal pourra être fait (mettre en œuvre des services de mobilité – Smart Mobility).

EXEMPLES À OBSERVER

- **Les communaux d'Ambilly à Thônex**
- **Les Cherpines à Plan-les Ouates**
- **Zurich Leutschenbach**: une centrale de mobilité financée par la coopérative, location de vélos, mise à disposition de deux voitures en auto-partage, gestion d'une guest house
- **Cologne Stellwerk**: centrale de mobilité (location gratuite de vélos, vélo-cargos, remorques, services annexes) financée par le promoteur et des contributions des habitants (60 € par an), service disponible 24/24. 70% des habitants utilisent le dispositif.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Long terme (>5 ans)

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Tout secteur sous réserve de projets urbains

CHIFFRES CLÉS

- ▶ 41% de ménages n'ont pas de voiture en Ville de Genève (OFS)
- ▶ L'évolution du nombre de voitures de tourisme sur le canton a connu une baisse entre 2015 (221'000) et 2020 (219'000)
- ▶ Le nombre d'abonnés Mobility Car Sharing a triplé depuis 2013 (de 5000 à 15'000 abonnés – en intégrant depuis 2017 les usagers «Click&Drive»)

AXE B — Vie urbaine : offrir une meilleure qualité de vie / convivialité des espaces publics

ACTION 7

Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

Comité de suivi de la
compensation du stationnement
Communes
Fondation des Parkings
Gestionnaires de parkings

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 5
- ▶ Action 6

OBJECTIF DE L'ACTION

- Libérer de l'espace public sur voirie et permettre des usages autres que le stationnement automobile.
- Déployer et développer la stratégie de compensation des places.
- Équilibrer l'espace rue, utiliser les possibilités de compensation du stationnement pour réorganiser/améliorer l'intégration urbaine du stationnement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le stationnement des voitures individuelles en surface constitue un enjeu dans la mesure où il entre en concurrence avec d'autres aménagements désormais essentiels à la réponse qui doit être apportée aux enjeux climatiques et environnementaux actuels, tels que ceux destinés aux transports publics ou autres mobilités douces, à la végétalisation d'une manière générale, à la création d'espaces publics de qualité. Cet enjeu est encore plus marqué dans les zones fortement urbanisées du canton. L'utilisation de places de stationnement à d'autres fins permet d'améliorer la qualité des espaces publics et participe aussi à la vie des quartiers.

A Genève, la LaLCR régit les conditions de compensation des places dans la zone dense du centre. Toute place de stationnement créée ou supprimée dans cette zone doit être compensée afin de maintenir l'offre de référence de 2011.

Ce dispositif a fait l'objet en 2019 d'un projet de loi visant à assouplir les conditions de compensation, afin de faciliter la mise en œuvre de la LMCE. Le projet a été approuvé par 58% des votants genevois en septembre 2020.

Le but de l'action est d'accompagner la compensation et d'assurer un suivi du mécanisme, afin d'en mesurer les effets. Il s'agit également d'évaluer les opportunités d'extension du dispositif.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Mise en place d'un outil informatique assurant le suivi de la compensation, selon la révision du mécanisme (opérations menées, nombre de places compensées et localisation, opportunités disponibles).
- Etablissement d'une stratégie de compensation des places en tenant compte des projets futurs et des dérogations accordables dans le cadre de la LMCE.
- Suivi dans le cadre du comité de suivi de la compensation.
- Poursuite de l'amélioration de la signalisation/jalonnement des parkings.
- Sensibilisation des gestionnaires de parkings privés sur leur tarification du stationnement (afin d'encourager l'utilisation des parkings en ouvrage).

EXEMPLES À OBSERVER

- **Parking des Gazomètres** (200 places publiques et 199 places privées pour habitants de l'Ecoquartier Jonction, 48 places motos): financé, construit et exploité par la Fondation des Parkings, 1er parking construit à Genève dans le but de compenser les places supprimées en surface pour développer de l'espace public.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme / Moyen terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Zone de compensation selon LaLCR

CHIFFRES CLÉS

- ▶ Offre de référence 2011 : 22'289 places (bleues et blanches) dans la zone de compensation

ACTION 8

Agir sur l'offre des macarons de stationnement

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERÇES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

Fondation des Parkings
Communes

RESSOURCES

ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Juridiques
(modifications règlementaires)
- ▶ Techniques
(suivi des zones macarons)
- ▶ S'appuyer sur la LMCE,
article 4 alinéa a.

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 2
- ▶ Action 10

ANNEXE À CONSULTER

- ▶ Annexe 3
Carte des zones macarons
du canton de Genève

OBJECTIF DE L'ACTION

- Faire évoluer la tarification et les conditions d'attribution des macarons.
- Permettre aux habitants disposant d'un macaron, d'utiliser l'offre de stationnement dans les parkings publics et les P+R, à un tarif préférentiel (rabais sur le tarif horaire).
- Harmoniser les régimes de stationnement macarons entre les différentes communes.
- Mettre en place une stratégie de suivi du nombre de places macarons existantes, au plus proche de la réalité de terrain (terrasses, chantiers, etc.).
- Simplifier l'utilisation des macarons à la journée et demi-journée (macarons multizones).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (rs/GE H 1 05.01) a été modifié en été 2017 afin de revoir les règles d'attribution des macarons destinés aux habitants. Deux nouvelles conditions ont été introduites, à savoir ne pas louer ou ne pas être propriétaire d'une place de parking dans la zone de domicile ou adjacente et avoir son véhicule immatriculé à Genève.

A fin 2018, l'objectif recherché de cette mesure a été atteint avec une réduction de la pression sur la zone bleue macaron (-25% de surbooking). En Ville de Genève, le ratio macarons délivrés / places macaron est passé de 135,3% à 110,4%.

Le nombre de macarons délivrés a diminué de 7000 unités sur l'ensemble du canton.

Il s'agit de poursuivre cet effort de réduction de pression sur les zones macaron afin de cibler spécifiquement les besoins des utilisateurs à qui cette offre est destinée, et procéder à une réorientation de la demande vers le stationnement en ouvrage plutôt que sur la voie publique. Un assouplissement des critères d'octroi des macarons devrait être

également étudié et modifié dans le RaLCR pour les communes ayant des taux de surbooking peu élevés.

La tarification des macarons habitants, professionnels et multizones sera revue dans le cadre de la stratégie de tarification du stationnement sur voie publique.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Poursuivre le suivi au jour le jour de l'adéquation entre offre et demande en zones macaron, pour la planification à long terme mais également la gestion d'événements spécifiques (chantiers, etc.).
- Evaluer des mesures supplémentaires concernant les conditions d'attribution des macarons annuels et autres types, afin de réduire le surbooking qui demeure structurel dans certaines zones.
- Evaluer le déploiement d'offres complémentaires / alternatives aux espaces de stationnement macaron sur voie publique (ouvrages publics et privés).
- Poursuivre la gestion dématérialisée des droits de stationnement.
- S'assurer que l'octroi de macarons habitants ne soit pas possible dans le cadre de projets ayant demandé des réductions importantes de ratios. Modifier le RaLCR afin de rajouter une condition en ce sens.
- Revoir le fonctionnement des macarons multizones « Tout public » et « Plus » (usage, durée, zone).
- Réfléchir à la possibilité de développer un macaron « multi P+R ».
- Analyser les couches SITG liées au stationnement sur voie publique et déterminer un processus de mise à jour.

EXEMPLE À OBSERVER

- **Gestion des macarons dématérialisés** : mise en ligne début octobre 2020, l'application web multipark.ch développée par la Fondation des parkings permet l'achat et l'activation de macarons journaliers virtuels, en tout temps et à distance. Les usagers n'ont plus besoin de macaron physique sur leur véhicule, le contrôle du droit de stationnement se faisant à partir de la plaque d'immatriculation. A compter du 31 décembre 2021, tous les macarons journaliers seront dématérialisés.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Secteurs macaron canton de Genève

CHIFFRES CLÉS

- ▶ 47 zones macaron, dont 15 en Ville de Genève
- ▶ 30'971 macarons annuels délivrés (en 2020), dont 11'024 dans les communes autres que Genève (habitants + entreprises)
- ▶ 4950 macarons délivrés en moins entre 2017 et 2021 en Ville de Genève

ACTION 9

Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

Fondation des Parkings

Communes

Associations

Milieus du commerce et du transport professionnel

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Plan d'actions marchandises et logistique urbaine 2019-2023 (PAM)

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 2
- ▶ Action 10

OBJECTIF DE L'ACTION

- Faciliter l'accès aux petits commerces.
- Etendre l'offre de stationnement de très courte durée sur le domaine public.
- Améliorer l'usage des cases interdites au parpage et faciliter les interventions professionnelles (Action 1.3 du PAM).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le développement du stationnement de courte durée représente un enjeu important pour l'attractivité des petits commerces et la vie dans les quartiers. Une analyse de la situation effective a été lancée afin d'évaluer leurs besoins en termes de stationnement. La révision de la durée de parpage et une éventuelle augmentation du nombre de places à disposition doit aider à améliorer la situation actuelle.

Pour les professionnels de la livraison, le stationnement de courte durée est aujourd'hui encore complexe avec des cases interdites au parpage (cases dites « de livraison » souvent non disponibles ou de taille insuffisante). L'action 1.3 du PAM a permis d'initier en 2020 un travail de fond sur cette problématique avec notamment une enquête qualitative sur certaines rues du centre-ville et la mise en place d'une importante campagne de sensibilisation et de contrôle. Un guide du stationnement est en projet à la Fondation des Parkings. Cette action permettra également de mieux définir les ayants-droits.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Faciliter l'accès aux petits commerces :

- Identification du besoin de stationnement des petits commerçants.
- Révision de la durée de stationnement autorisé et évaluation du nombre de places éventuellement manquantes.
- Évaluation de l'opportunité de créer des cases hybrides dont la typologie évoluerait en fonction des heures et des besoins (place voiture transformée en place pour les livraisons par exemple et vice versa).
- Mise en place d'un projet pilote en fonction des résultats de l'étude.

Améliorer l'usage des cases interdites au parage et faciliter les interventions professionnelles (Action 1.3 du PAM) :

- Mise en place d'un groupe de travail et réalisation d'une étude.
- Observations de terrain (2020).
- Sensibilisation sur la bonne utilisation des cases (2020).
- Renforcement du contrôle et délivrance d'amendes d'ordres (2020).
- Élaboration d'un guide pratique du stationnement des professionnels sur le domaine public (2022).
- Étude sur le remaillage des cases interdites au parage par zones (Carouge, Genève, Lancy) (2021-2022).
- Amélioration de l'accessibilité et de la configuration de ces places (2022-2023).
- Améliorer les conditions de stationnement pour les livraisons en zone industrielle (Action 3.4 du PAM).

EXEMPLE À OBSERVER

- Fondation des Parkings, Guide du stationnement pour les professionnels (2022).

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme, moyen terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Communes à l'intérieur de la ceinture urbaine LMCE

CHIFFRES CLÉS

- ▶ Enquête 2020 en Ville de Genève : 56% des stationnements observés sur case de livraison sont réalisés par des véhicules particuliers. Seulement 5% des stationnements observés sur case le sont pour le besoin d'une livraison de marchandises

ACTION 10

Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

Fondation des Parkings

ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes

CFF

Autorités vaudoises et françaises

RESSOURCES

ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Convention d'objectifs Etat de Genève – Fondation des Parkings
- ▶ Feuille de route annuelle OCT-Fondation des Parkings
- ▶ Plan climat cantonal renforcé 2030

LIEN AVEC

D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 4
- ▶ Action 8
- ▶ Action 11

ANNEXE À CONSULTER

- ▶ Annexe 4
Carte des P+R
du canton de Genève

OBJECTIF DE L'ACTION

- Inciter au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs ou le vélo.
- 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.
- Garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs.
- Assurer une certaine flexibilisation des usages : lorsque c'est possible, utiliser ou reconverter les P+R en stationnement habitants.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Avec l'augmentation prévue de la capacité des P+R (environ + 100% à l'horizon 2027 sur le Grand Genève), cette action permet de favoriser la multimodalité et réduire les prestations kilométriques effectuées en transport individuel motorisé. L'action répond ainsi à des mesures du plan climat cantonal 2030 qui visent à renforcer le transfert modal grâce à l'augmentation du nombre de places P+R (pour limiter l'entrée des véhicules en ville) et l'orientation des automobilistes vers ces P+R (pour éviter de la circulation inutile au centre de l'agglomération).

L'utilité d'un P+R varie avec le temps et l'évolution du tissu urbain : en effet cet objet a du sens en périphérie urbaine, pour permettre aux automobilistes de terminer leur trajet en transports publics ou en vélo. La densification de certains secteurs du Canton rend la localisation d'anciens P+R obsolète nécessitant d'adapter ces derniers à cette évolution urbaine.

Par ailleurs, dans le cas de nouveaux projets de P+R, il conviendra de veiller à ce que ces derniers soient construits dans des parkings existants ou dans des périmètres urbains planifiés, afin de ne pas entamer la surface agricole.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Poursuivre le développement de l'offre P+R, en coordination avec les autorités vaudoises et françaises.
- Faire connaître l'offre.
- Revoir les critères d'attribution des places suite à la mise en service du Léman Express (LEX).
- Valoriser les P+R sous-utilisés en les ouvrant à d'autres usages (accès aux détenteurs de macarons...).
- Réaffecter les P+R trop proches du centre-ville ou n'ayant plus d'intérêt suite à la mise en service du LEX (P+R les Mouilles, P+R Moillesulaz etc.) ou d'autres infrastructures de transport structurantes. D'autres P+R seront amenés à évoluer à plus long terme comme le P+R Etoile.
- Développer une offre de P+R journaliers, pour des usages professionnels ponctuels ou irréguliers.
- Développer des services dans les P+R (par exemple : consignes, espaces de co-working, conciergerie, hubs de services partagés pour le dernier kilomètre).
- Tester le fonctionnement d'un P+R inversé: un habitant du centre-ville qui utilise rarement sa voiture pourrait la laisser stationnée en périphérie dans un P+R peu utilisé.
- Harmoniser le fonctionnement des P+R du canton avec les P+Rail des CFF. Réfléchir avec la Fondation des Parkings sur la possibilité qu'elle reprenne des quotas de places P+R dans les P+Rails.
- Prévoir une offre de P+R adaptée sur certaines gares du LEX.

EXEMPLE À OBSERVER

- **P+R Moillesulaz**: en service depuis avril 1990, cet ouvrage de 380 places a été implanté à l'époque en bout de ligne du tram 12. Depuis, l'urbanisation du secteur, le déploiement de nouvelles lignes structurantes de transport public (BHNS sur route Blanche / Malagnou, prolongement du tram à Annemasse en service depuis décembre 2019) et le déploiement d'autres offres P+R à proximité (P+R Sous-Moulin de 896 places) ont rendu cette localisation en partie obsolète. La Fondation des Parkings a donc ouvert cet ouvrage au stationnement habitants et visiteurs, sur la base d'une tarification attractive.

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Moyen terme, long terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Canton de Genève
- ▶ Agglomération Grand Genève

CHIFFRES CLÉS

- ▶ 22 P+R
- ▶ 5416 places P+R (fin 2021)

ACTION 11

Agir sur le stationnement vélos

CIBLES DE L'ACTION

PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT

COMMERÇANTS

ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE

RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE

VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

OU

Fondation des Parkings
Communes
Associations d'usagers
Entreprises

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Plan d'actions de la mobilité
douce 2019-2023

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- Action 1
- Action 3
- Action 12

OBJECTIF DE L'ACTION

- Faciliter la pratique du vélo pour les usagers actuels, l'encourager pour les autres, à travers la création d'une offre adaptée aux besoins des cyclistes.
- Accompagner le développement du réseau cyclable (axes forts et voies vertes notamment).
- Créer de l'offre en suivant les objectifs du plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (PAMD): +2'500 places de stationnement vélo au centre-ville, sur domaine public; +3'000 places de stationnement en ouvrage.
- Poursuivre le développement de vélostations aux nœuds structurants du réseau de transports en commun (gares, haltes, interfaces multimodales).
- Développer l'offre de stationnement vélos pour les habitants, notamment par conversion de places voitures dans les parkings privés habitants.
- Centraliser la gestion pour une meilleure efficacité.
- Orienter les cyclistes vers des pratiques de stationnement plus vertueuses, contrôler les usages abusifs.
- Prendre en compte le stationnement des vélos-cargos et des remorques.

DESCRIPTION DE L'ACTION

65% des ménages suisses disposent d'au moins un vélo en état de marche, d'après le Microrecensement Mobilité et Transports 2015 de l'Office Fédéral de la Statistique. Mais de multiples facteurs peuvent en limiter l'usage au quotidien. Une offre de stationnement inadaptée peut constituer un obstacle à la pratique du vélo : absence d'espaces adaptés ou de taille suffisante, lieux non sécurisés (risque de vol), absence d'information pour orienter les usagers. Une offre structurée et cohérente peut en revanche constituer un levier important pour favoriser l'usage de ce mode.

Une offre de stationnement pour les vélos efficace doit être bien dimensionnée et localisée, adaptée aux besoins, sécurisée et lisible. La multi-

plication et la répartition sur tout le territoire des emplacements permet de garantir une bonne couverture. L'offre doit être pensée également sous l'angle du service offert aux cyclistes, pour créer de la valeur sur des besoins déjà identifiés (sécurisation) ou sur de nouvelles fonctionnalités (stockage des casques et équipements à proximité du vélo, recharge des batteries, sanitaires, etc.).

Une bonne organisation de l'offre pour les cycles constitue également un bénéfice pour l'ensemble des usagers, notamment afin d'éviter les phénomènes de stationnement anarchique sur la voie publique.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Recenser l'offre sur domaine public afin d'en avoir une vision d'ensemble. Ce travail est mené tous les deux à trois ans sur le Canton. La Ville de Genève effectue une mise à jour annuelle. A titre d'exemple, un besoin en recensement a été identifié sur la commune de Lancy.
- Identifier des carences dans l'offre, qu'il s'agisse de secteurs géographiques sous-dotés en places, ou de services insuffisants voir inexistantes.
- Définir une stratégie de déploiement d'une offre de stationnement vélo qui combine :
 - le respect des objectifs du PAMD (création de 2500 places d'ici à 2023 sur voirie publique, 3000 en parking en ouvrage),
 - la création de places vélos dans les parkings habitants via la transformation de places TIM sous utilisées,
 - l'ambition de mailler complètement le territoire en offre,
 - la poursuite de la transition vers une offre de stationnement servicielle,
 - le soutien et le développement de l'attrait des vélostations existantes,
 - le développement d'une offre de vélostations dans les quartiers résidentiels.
- Prendre en compte le stationnement des vélos-cargos et des remorques à vélos.
- Définir des conditions de gestion associées aux différentes offres (tarification, règles d'usage, entité gestionnaire).
- Financer et installer l'offre.
- Résoudre le problème des vélos épaves.
- Examiner la possibilité que la Fondation des Parkings ait la compétence du contrôle du stationnement vélo sur le domaine public (enlèvement des vélos épaves, suivi des vélos avec la vignette Vélocity).
- Proposer une campagne de sensibilisation sur les bons comportements et le respect des règles de cohabitation entre vélos et autres usagers.
- Résoudre le problème du stationnement des 2RM garés sur des places vélos ainsi que du stationnement vélo « sauvage ».
- Permettre l'accès à un plan des places vélos du canton.

EXEMPLE À OBSERVER

- Guide genevois du stationnement vélo - à l'attention des communes, des entreprises et des propriétaires immobiliers (novembre 2014).
- OFROU, Vélostations : Guide de recommandations pour leur planification et mise en service (2013)

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Moyen terme, long terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Canton de Genève
- ▶ Agglomération Grand Genève

CHIFFRES CLÉS

- ▶ 2235 places vélos dans 6 vélostations (Fondation des parkings - fin 2021)
- ▶ 543 places P+B dans 8 parkings (Fondation des parkings - fin 2021)

ACTION 12

Agir sur le stationnement deux-roues motorisés

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERÇES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION OCT

ACTEURS IMPLIQUÉS

Fondation des Parkings
Communes
Associations d'usagers

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Communication
- ▶ Contrôle du stationnement
- ▶ S'appuyer sur la LMCE (article 4 alinéa 2)

LIEN AVEC D'AUTRES ACTIONS

- ▶ Action 11

OBJECTIF DE L'ACTION

- Continuer à sensibiliser les usagers au stationnement illicite et poursuivre les contrôles suite à la campagne de création massive de places 2RM en 2019-2020.
- Effectuer une veille sur l'offre en places 2RM et ajuster l'offre en fonction des enjeux urbains.
- Examiner la pertinence de limiter la durée de stationnement des 2RM sur voirie ainsi que la tarification des places.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Près de 60 000 motocycles sont immatriculés dans le canton de Genève, résultat d'une hausse continue ces dernières années. Le succès des 2RM s'explique par une plus grande facilité de circulation et de stationnement par rapport aux voitures, résultant souvent de pratiques illicites.

L'enjeu de régulation du stationnement 2RM renvoie aussi bien à la sécurité et au confort des usagers (conducteurs des 2RM mais aussi des autres usagers), à la qualité des espaces publics ainsi qu'à la nécessité de trouver un équilibre entre les types d'offres de stationnement et la demande des usagers. Le stationnement en ouvrage avec des tarifs attractifs, représente ainsi un moyen de libérer l'espace public.

La création récente d'un nombre important de places dédiées aux 2RM, sur voirie et dans les parkings en ouvrage, est l'occasion de mieux affirmer la frontière entre ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas, à travers la sensibilisation et le contrôle des pratiques illicites.

Les places aménagées sur voirie sont aujourd'hui accessibles gratuitement et sans limite de temps, mais ces conditions favorables peuvent être réexaminées pour éviter les stationnements de très longue durée qui empiètent sur l'espace public, et limitent la disponibilité des emplacements pour les autres usagers. Le stationnement payant des 2RM est désormais possible sur voie publique depuis la modification de l'OSR entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021. A ce stade, l'Etat examinera plutôt la pertinence de limiter la durée de stationnement des deux-roues motorisés.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Engager une campagne de sensibilisation puis de contrôle pour lutter contre le stationnement illicite sur les trottoirs et faire respecter la loi (2021):
 - Cibler quatre secteurs du centre-ville de Genève ayant du stationnement hors cases important afin d'y mener des actions ciblées.
 - Engager des discussions avec les communes du canton afin de les encourager à mener des actions de sensibilisations et de contrôle.
 - Renforcer les contrôles.
- Répondre aux demandes en fonction des enjeux urbains des communes. Dans les quartiers d'habitation, s'assurer que l'offre sur fond privé est bien utilisée avant de créer de nouvelles places sur le domaine public.
- Résoudre le problème du stationnement des 2RM garés sur des places vélos, dûment signalées (OSR 5.31).

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Canton de Genève

CHIFFRES CLÉS

- ▶ + de 58'000 motos en circulation (sur le Canton – source OCStat 2020)
- ▶ 19'800 places 2RM sur voirie (Genève + communes périphériques - 2020)
- ▶ +1800 places en ouvrage (Fondation des parkings)
- ▶ Dans le centre dense (Genève et Carouge), sur voirie: 0,23 places 2RM pour un 2RM et 0,11 places voitures pour une voiture.
- ▶ Avec 86 deux-roues motorisés pour 1000 habitants, le taux est quasiment le double de celui observé à Bâle
- ▶ 42% des victimes d'accidents sont des motards, alors qu'ils ne représentent que 4% des déplacements.

ACTION 13

Agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite

CIBLES DE L'ACTION



PROFESSIONNELS
DU TRANSPORT



COMMERÇANTS



ENTREPRISES
(HORS COMMERCES)



AGENTS EN CHARGE
DU CONTRÔLE



RÉSIDENTS



VISITEURS



PENDULAIRES

MODES CONCERNÉS



VÉLO



2RM



VOITURE



VÉHICULES
PROFESSIONNELS

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

Associations d'usagers

ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes

RESSOURCES

ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Techniques

(suivi des zones macarons)

OBJECTIF DE L'ACTION

- Renforcer l'offre en places pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- Améliorer l'accessibilité des places PMR sur le domaine public.
- Mieux contrôler et maîtriser le stationnement des véhicules PMR, de médecins et d'associations de transports de personne.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Selon l'art. 20a OCR, les personnes à mobilité réduite ou celles qui les transportent disposent de certaines facilités de parcage sur la voie publique, pour autant qu'elles disposent d'une Carte de stationnement pour personnes handicapées, délivrée par les autorités cantonales. Ce dispositif permet aux bénéficiaires de stationner au maximum trois heures sur des places qui sont signalées ou marquées par une interdiction de se parquer (les restrictions de parcage au sens de l'art. 19, al 2 à 4, doivent être respectées dans tous les cas), stationner sur les places de parc pendant une durée illimitée ou encore stationner au maximum deux heures également en dehors des places indiquées par les signaux ou le marquage correspondants, dans les zones de rencontre ; la même autorisation s'applique dans les zones piétonnes pour autant que l'accès y soit exceptionnellement autorisé aux véhicules.

Or, ces facilités de parcage ne peuvent être utilisées que si la circulation des autres véhicules n'est pas mise en danger ni entravée inutilement, s'il n'y a pas de places de parc libres et sans limitation de temps dans les environs immédiats, et si et aussi longtemps que le conducteur, s'il n'est pas lui-même handicapé moteur, transporte et accompagne des personnes à mobilité réduite. En outre, une offre spécifique sur la voie publique, recensée précisément à l'échelle du canton, est déployée depuis plusieurs années.

En matière d'offre sur fonds privés, une révision du RPSFP du 01.04.2020 a adapté le nombre de places PMR à réaliser dans les nouvelles constructions, conforme à la révision du Règlement concernant l'accessibilité des constructions et installations diverses du 29.01.2020

(RACI rsGE L 5 05.06). Cette révision a permis une mise en cohérence de l'offre avec les besoins actuels.

Les mesures doivent garantir une distribution géographique adaptée aux besoins des différents quartiers, un dimensionnement de l'offre, en nombre de places, conforme à la demande et un dimensionnement des places adapté (garantie d'un espace d'accès adapté autour du véhicule). Il s'agit aussi de s'assurer que cette offre soit bien utilisée par les personnes à qui elle est spécifiquement destinée, par un renforcement des contrôles.

Par ailleurs, la proportion de véhicules stationnés avec une carte de véhicule PMR, de médecins et d'associations de transports de personnes est élevée. Le contrôle de la validité des cartes est difficile et il conviendrait de l'améliorer en dématérialisant les droits.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place un groupe de travail avec les associations de PMR afin d'engager un diagnostic qualitatif de l'offre actuelle sur voirie et en ouvrage et de poursuivre l'adaptation de l'offre aux besoins en termes de quantité et de qualité.
- Effectuer un inventaire des places de stationnement PMR (sur le domaine public) non conformes ou mal configurées, et proposer une stratégie afin de les mettre aux normes ou les relocaliser.
- Adapter le RPSFP afin d'être plus précis sur la façon de considérer les ratios (modification mineure).
- Créer un groupe de travail avec les entités concernées pour étudier les améliorations possibles pour l'utilisation des cartes de véhicules PMR, de médecins et d'associations de transports de personnes.

EXEMPLE À OBSERVER

- Outils de localisation des places de stationnement PMR sur la voie publique : <https://www.ge.ch/stationner-geneve/stationnement-personnes-handicapees>

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme (< 2 ans)

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Canton de Genève

CHIFFRES CLÉS

► 571 places PMR sur voie publique, dont 276 en Ville de Genève (2021)

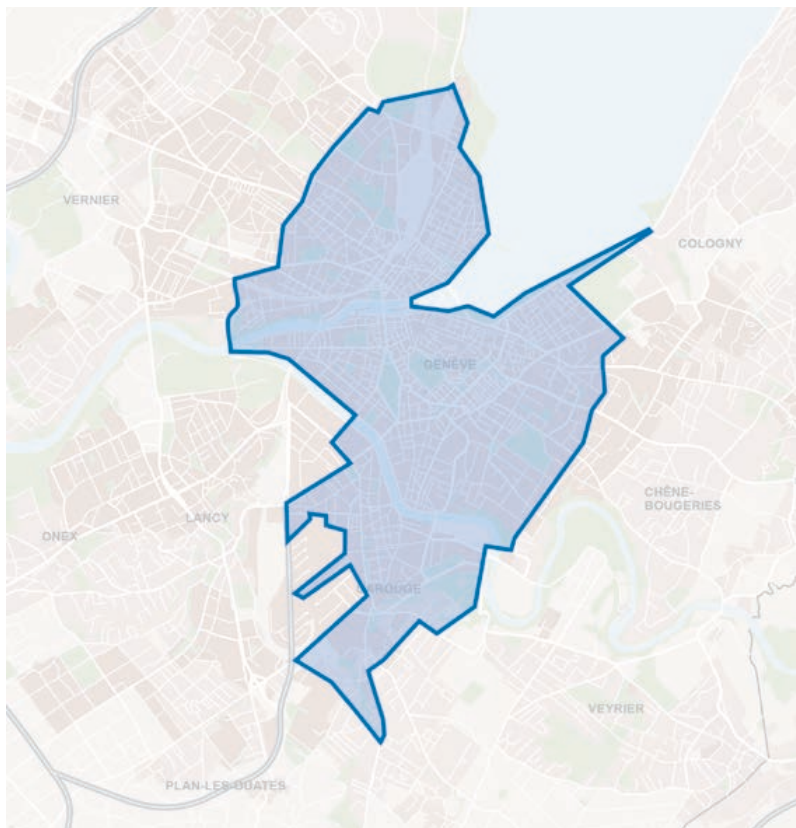
ANNEXES

ANNEXE 1 : STATIONNEMENT SUR VOIRIE (2021)

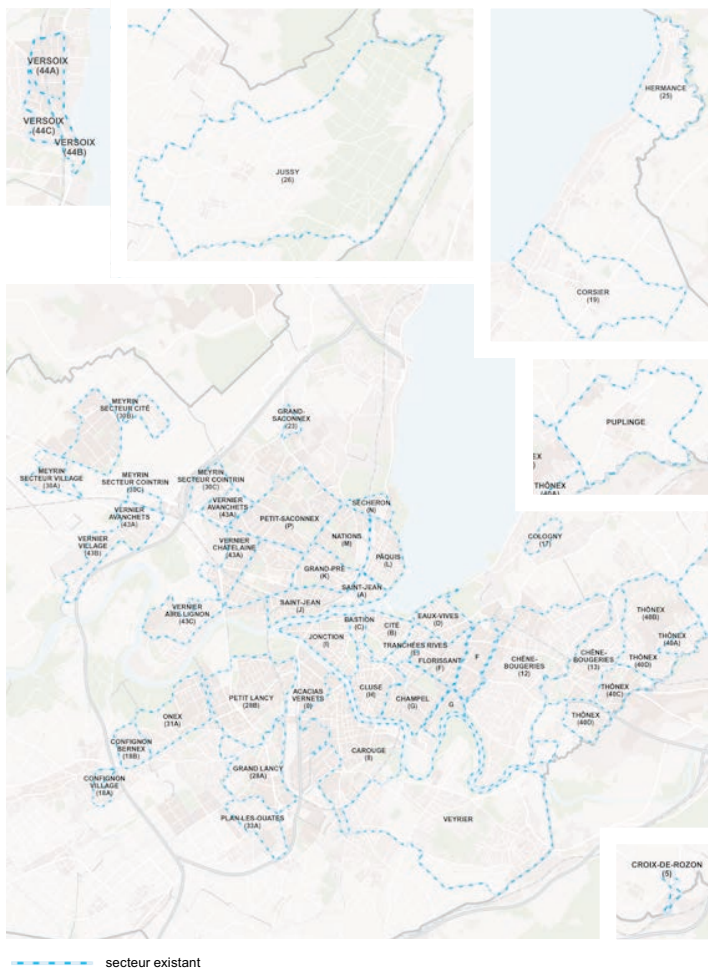
Découpage communal	places gratuites limitées	places gratuites illimitées	places payantes	Total voitures	Cases Livraison	Places 2 roues
GENEVE-CITE	3'729	0	2'040	12'366	545	6'215
GENEVE-EAUX-VIVES	2'534	180	349	13'643	152	2'004
GENEVE-PETIT-SACONNEX	5'403	7	410	23'143	177	2'451
GENEVE-PLAINPALAIS	5'005	24	1'052	17'978	334	4'061
TOTAL VILLE DE GENEVE	16'671	211	3'851	67'130	1'208	14'731
CAROUGE	1'927	124	297	9'760	98	1'772
CHENE-BOUGERIES	1'024	7	18	5'466	3	86
CHENE-BOURG	452	0	89	3'326	19	144
GRAND-SACONNEX	657	0	69	5'064	20	493
LANCY	2'575	66	268	13'891	36	1'240
MEYRIN	1'144	268	72	11'988	18	677
ONEX	1'214	44	91	7'117	10	434
THÔNEX	1'031	59	184	6'275	24	324
PLAN LES OUATES	274	6	203	5'946	18	286
VERNIER	1'999	91	82	13'921	46	511
TOTAL COMMUNES	12'297	665	1'373	82'754	292	5'967

(source: OCT, SITG, 31.12.2021)

ANNEXE 2: PÉRIMÈTRE DE LA ZONE DENSE (COMPENSATION DU STATIONNEMENT) RALCR







ANNEXE 3 : SECTEURS MACARONS EN 2022

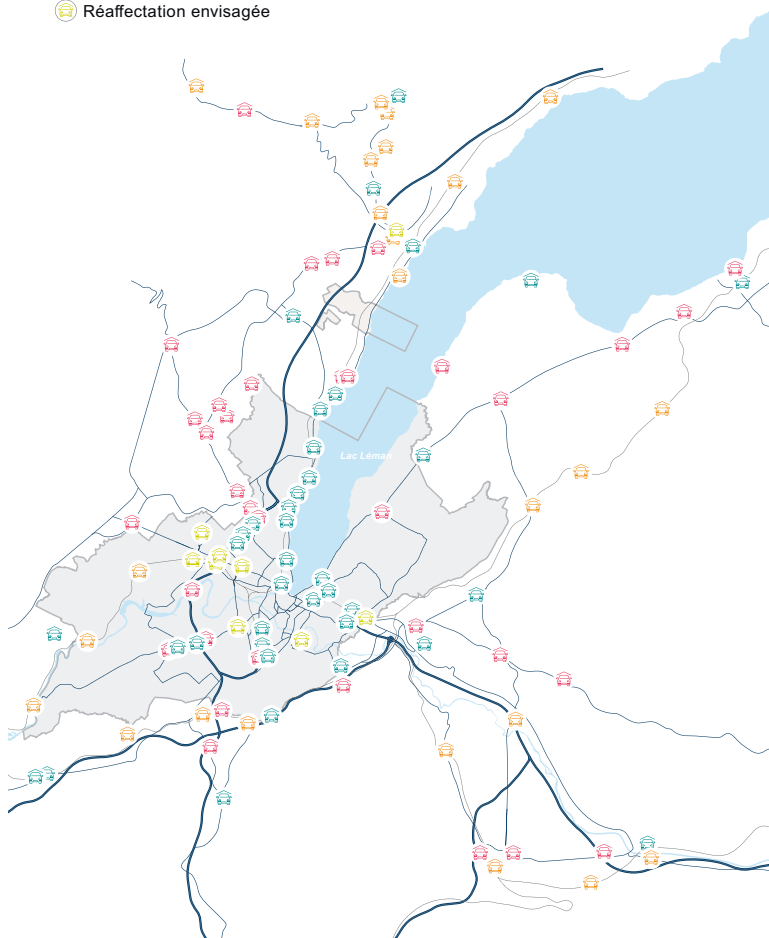


Zones macarons	Macarons habitants	Macarons société	Places bleues	Véhicules de tourisme	Habitants	Emplois privés	Macarons/ Places bleues*
B - Cité	502	201	45	5'092	3'355	12'295	-
D - Eaux Vives	1'673	516	1'336	2'093	14'479	7'000	164%
E - Tranchées-Rive	1'428	58	1'477	3'749	5'405	6'957	101%
F - Florissant	1'137	147	924	5'714	9'819	4'631	139%
G - Champel	1'561	125	1'483	5'441	14'516	4'587	114%
H - Cluse	1'958	95	1'572	4'385	19'653	20'145	131%
I - Jonction	1'377	105	1'157	4'778	16'580	9'257	128%
J - Saint-Jean	1'713	136	1'480	5'448	15'259	3'509	125%
K - Grand-Pré	1'890	171	1'574	4'021	19'916	5'265	131%
L - Pâquis	1'213	24	1'174	2'922	16'533	8'788	105%
M - Nations	538	4	553	612	8'586	4'109	98%
N - Sécheron	115	46	107	1'256	2'478	3'298	150%
O - Acacias	542	114	473	6'093	4'700	1'666	139%
P - Petit-Saconnex	887	78	1'330	4'842	17'025	3'570	73%
Q - Vieuxseux-Charmilles, Jardins d'Aïre	1'307	392	1'252	8'778	16'204	3'709	136%
Total Ville de Genève	17'841	2'011	15'892	60'132	181'153	86'491	125%
Carouge	2'094	392	1'943	5'466	22'194	14'467	128%
Chêne-Bourg (13A + 13B)	380	27	1'024	3'326	13'007	3'665	40%
Chêne-Bougeries (12A,12B,12C, 12D)	443	29	452	239	8'856	2'719	104%
COLOGNY	35	5	-	422	286	454	-
CONFIGNON VILLAGE	80	8	149	959	854	288	59%
Corsier	61	4	239	1'244	2'616	138	27%
CRESSY	159	7	-	432	2'296	261	-
CROIX-DE-ROZON	24	0	89	5'043	873	73	27%
Grand-Lancy (28A)	1'154	80	1'265	888	13'027	1'965	98%
GRAND-SACONNEX	132	7	177	536	2'494	345	79%
Hermance	169	11	-	88	1'151	152	-
Jussy	11	0	36	8'461	147	24	31%
Meyrin (30A, 30B, 30C)	795	26	1'053	5'998	21'568	4'699	78%
Onex (31A)	1'197	37	1'163	6'831	16'363	2'618	106%
Petit-Lancy (28B)	1'034	46	1'436	1'743	16'839	9'487	75%
Plan-les-Oautes (33A)	337	49	529	1'218	3'817	688	73%
Puplinge	92	1	170	2'560	2'535	122	55%
Thônex (40A, 40B, 40C, 40D)	241	15	143	8'312	6'598	1'443	179%
Vernier (43A & 43B)	1'465	59	1'669	2'894	24'351	7'146	91%
Versoix	302	29	136	0	7'292	1'552	243%
Total autres communes	10'205	832	11'673	56'660	167'164	22'757	95%

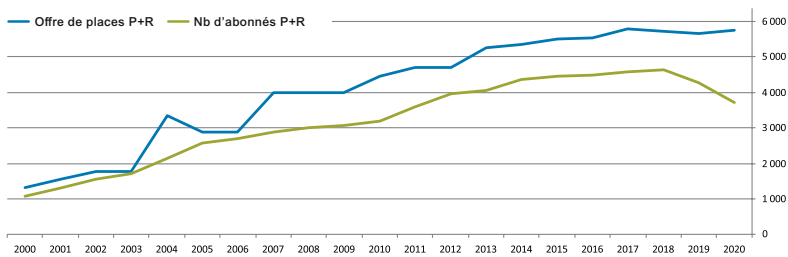
* Ratio entre le nombre de macarons vendus et le nombre de places bleues de la zone
(source : OCT, SITG, 31.12.2021)

ANNEXE 4: CARTE DES P+R DU GRAND GENÈVE

-  Existant
-  Projet d'extension
-  Projet nouveau
-  Réaffectation envisagée



Offre et la demande en parc relais sur le canton de Genève



(source : Fondation des Parkings et CFF, 2020)

ANNEXE 5: LISTE DES PARTICIPANTS À LA JOURNÉE D'ATELIERS DU 6 OCTOBRE 2020

NOM	PRENOM	FONCTION	ORGANISME
ABOUN-GABBAI	Delphine	Juriste	DI - Office cantonal des transports - UDP
AGAT	Florent	Architecte-urbaniste - Chargé de projets	DT - Office de l'urbanisme
AIT GHEZALA	Mokrane	Architecte - Urbaniste chef de projet	DT - Office de l'urbanisme
ASAL	Mouna	Cheffe de projet mobilité	HUG
AUBERT	Marie-Sophie	Urbaniste	DT - Office de l'urbanisme
BALLADARES RAIL	Jorge	Project manager	Comptoir Immobilier
BALLISSAT	Olivier	Secrétaire patronal	FER
BALLOIS	Edouard	Directeur d'études	Interface Transport
Barzaghi	Youri	Ingénieur assainissement	DT - Office cantonal de l'eau
BAUD	André	Chef de secteur arbres	DT - Office cantonal de l'agriculture et de l'eau
BORNICCHIA	François	Ingénieur	DI - Office cantonal des transports - DRAL
BORZYKOWSKI	Nicolas	Chef de projet transports de marchandises	DI - Office cantonal des transports - UDP
BOUCHER	Thomas	Chef de projet	DT - Office de l'urbanisme
BOULMERKA	Mounir	Chef de projet	DT - Office de l'urbanisme
BRAZZINI	Sandra	Co-directrice	Mobilidée
CASONI	Sébastien	Urbaniste	Commune de Chêne-Bougeries
CAUMEL	Olivier	Directeur	DI - Office cantonal des transports - DRRRA
CHARAT	Chyrstelle	Directrice	DI - Office cantonal des transports - UDP
CLEMENCE	Nicolas	Urbaniste communal	Ville d'Onex
CORMINBOEUF	Martin	Délégué à la mobilité	Commune de Plan-les-Ouates
DAL BUSCO	Serge	Magistrat	Département des infrastructures
DELOMENEDE	Céline	Cheffe de projet	CITEC
DOUGOUD	Rébecca	Présidente	UNIRESO
DUFOUR	Olivier	Président	Club en fauteuil roulant - Genève
ETIENNE	Fabrice	Directeur	CITEC
FATTON	Isabelle	Secrétaire patronale	FER Fédération du commerce genevois
FAVRE	David	Directeur Général	DI - Office cantonal des transports
FLORENT	Hugo	Ingénieur	DI - Office cantonal des transports - DRLR

FOURNIER	Nicolas	Chef de cabinet	Département des infrastructures
GERBER	Yves	Directeur	TCS Genève
GIACOMEL	Gianluigi	Chef de projet	CITEC
HARDYN	Nathalie	Directrice du département politique	CCIG
IOANNIDES	Yannos	Vice-président	APCG
JOLIET	Christophe	Ingénieur en transports	Ville de Genève - AGCM
MANZONI	Béatrice		MSV Architectes urbanistes - FAI
MARTIGNAGO	Yvan	Chef de projets	DT - Office cantonal de l'eau
MASCALI	Gaëtan	Directeur	Fondation des Parkings - Service du stationnement
MESSAGER	Thierry	Directeur	DI - Office cantonal des transports - DRLR
MORARD	Jean-Jacques	Membre	CODEP
PHAM	Tao	Membre	HAU
PIRIZ	Sandra	Responsable mobilité	Ville de Lancy
RAETZO	Jonas	Ingénieur	DI - Office cantonal des transports - DRRA
REBETEZ	François	Urbaniste	Ville de Carouge
ROBYR	Pierre	Chef de projet	DT - Office de l'urbanisme
SIMONIN	Erik	Responsable de projets	CCIG
SNEIDERS	Marc	Architecte, chef de projet écoParc industriel	FTI Fondation pour les terrains industriels de Genève
SOTTINI	Jacques	Membre du comité	PRO VELO Genève
THEBAUD	Jean-Baptiste	Directeur d'études	Interface Transport
THEODAS	Julie	Coordinatrice stationnement	DI - Office cantonal des transports - DRAL
TUFO	Franco	Directeur Général	CITEC
VESIN	Isabelle	Assistante administrative	Commune de Chêne-Bougeries
VETTER	Joël	Chef de projet mobilité Grand Genève	DPRE Service des affaires européennes, régionales et fédérales
VETTERLI	Walter	Directeur	SERMA
VON MALTITZ	Andrea	Co-secrétaire romande	Actif-traffic
WALSER	Olivier	Responsable service de l'urbanisme	Commune de Chêne-Bourg
WIDMER	Gérard	Directeur	DI - Office cantonal des transports - DRAL
ZUBER	Damien	Directeur général	Fondation des parkings

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

AGCM	Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité – Ville de Genève
APCG	Association des promoteurs-constructeurs genevois
BHNS	Bus à haut niveau de service
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CODEP	Comité des déplacements
CPEG	Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève
DI	Département des infrastructures – Etat de Genève
DT	Département du territoire – Etat de Genève
2RM	Deux-roues motorisés
FER	Fédération des entreprises romandes
FIDP	Fondations immobilières de droit public
FTI	Fondation pour les terrains industriels de Genève
GES	Gaz à effet de serre
GIM	Gérance immobilière municipale – Ville de Genève
HAU	Association Handicap Architecture Urbanisme
HUG	Hôpitaux universitaires de Genève
LaLCR	Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière rsGE H 1 05
LEX	Léman Express
LMCE	Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée rsGE H 1 21
OCBA	Office cantonal des bâtiments – Etat de Genève
OCEV	Office cantonal de l'environnement – Etat de Genève
OCLPF	Office cantonal du logement et de la planification foncière – Etat de Genève
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière RS 741.11
OCStat	Office cantonal de la statistique
OCT	Office cantonal des transports – Etat de Genève
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière RS 741.21
OU	Office de l'urbanisme – Etat de Genève
PAM	Plan d'action marchandises et logistique urbaine – Etat de Genève
PAMD	Plan d'actions de la mobilité douce – Etat de Genève
PAST	Plan d'actions du stationnement 2020-2025 – Etat de Genève
PMOB	Plan de mobilité d'entreprises
P+R	Parking relais
P+Rail	Parking relais gare

RACI	Règlement concernant l'accessibilité des constructions et installations diverses rsGE L 5 05.06
RaLCR	Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière rsGE H 1 05.01
RPMOB	Règlement relatif aux plans de mobilité d'entreprises H 1 21.03
RPSFP	Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés rsGE L 5 05.10
SABRA	Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants – Etat de Genève
SBP	Surface brute de plancher
SCDD	Service cantonal du développement durable – Etat de Genève
SERMA	Service de l'environnement et des risques majeurs – Etat de Genève
SIG	Service industriels de Genève
SITG	Système d'information du territoire à Genève – Etat de Genève
TCS	Touring club suisse
TIM	Trafic individuel motorisé
UNIRESO	Communauté tarifaire genevoise
VAE	Vélo à assistance électrique
ZIPLO	Zone industrielle de Plan-les-Ouates

 [ge-transport](#)s

 [ge_transports](#)

 [ge_transports](#)

[transport.ge.ch](#)