



Date de dépôt : 15 octobre 2024

- a) RD 1593-A Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions du stationnement 2024-2028**
- b) R 1051 Proposition de résolution de Gabriela Sonderegger, Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Jacques Jeanneret, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Céline Zuber-Roy approuvant le plan d'actions du stationnement 2024-2028**

Rapport de majorité de Matthieu Jotterand (page 4)

Rapport de minorité de Stéphane Florey (page 44)



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

R 1051

Signataires : Gabriela Sonderegger, Pascal Uehlinger, Murat-Julian Alder, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Jacques Jeannerat, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Céline Zuber-Roy

Date de dépôt : 15 octobre 2024

Proposition de résolution

approuvant le plan d'actions du stationnement 2024-2028

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions du stationnement 2024-2028 du 15 mai 2024 (RD 1593),

approuve le plan d'actions du stationnement 2024-2028, sous réserve des amendements suivants :

- action 1 (modification du titre) : Améliorer et étendre le stationnement pour les 2 RM, vélos et vélos spéciaux (par exemple vélos-cargos), notamment aux interfaces de transport public, dans les établissements scolaires, les lieux d'achats, de loisirs, de culture et de sport, en ville comme en périphérie, sur des emplacements mixtes, soit sans attribution de places par signalisation verticale ;
- action 8 (modification du titre) : Faciliter le stationnement des véhicules professionnels définis selon le macaron spécifique ;
- action 11 (modification du titre) : Réglementer à 5h minimum la durée de stationnement des 2RM sur l'espace public du centre-ville, sans apposition de signalisation verticale pour leur réserver des emplacements ;
- action 13 (modification du titre) : Encourager les autorités françaises à renforcer l'offre en places de parcs relais P+R en France (parcs relais P+R, parkings de covoiturage) ;

- action 23 (modification du titre): Faciliter l'implantation de places d'autopartage sur l'espace public et dans les parkings en ouvrage appartenant à l'Etat de Genève et dans ceux gérés par la Fondation des parkings pour les véhicules dont l'accès est ouvert au public.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

Le présent rapport porte spécifiquement sur le projet de plan d'actions du stationnement 2024-2028 et sa résolution d'approbation. Pour les présentations et discussions générales sur les quatre plans d'action en matière de politique de mobilité, prière de se référer au RD 1590-A.

Préambule

La commission des transports a traité des plans d'actions concernant la mobilité pour la période 2024 à 2028 de juin à septembre 2024 sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger. Pour rappel, le plan d'actions des transports collectifs avait été discuté et voté préalablement, afin de permettre la mise en place du contrat de prestations avec les TPG.

Le plan d'actions du stationnement a été spécifiquement traité lors des séances des 11 et 25 juin, des 20 et 27 août ainsi que des 3, 10, 17 et 24 septembre 2024.

Le présent rapport ne relate que les débats et les votes portant spécifiquement sur le plan d'actions du stationnement (PAST).

Présentation du plan d'actions par le département

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports, M. Alexandre Prina, chef du secteur prospective, OCT, et M. Gérard Widmer, directeur régional, OCT

M. Maudet explique que les plans d'actions de ce soir concernent le stationnement et le réseau routier qui sont deux éléments structurants de la politique des mobilités. En termes de consultations, ils se trouvent dans la même dynamique.

M. Widmer procède à la présentation du plan d'actions du stationnement (PAST) 2024-2028, annexée au présent rapport. Il commence avec les principes généraux du PAST 2024-2028. Il apporte des commentaires sur les points suivants :

2. Renforcer l'offre P+R est indispensable pour diminuer le nombre de pendulaires arrivant en voiture.
3. Il s'agit de faciliter le travail des professionnels de manière large.

4. Ce principe s'inscrit dans une diminution des places de stationnement offertes aux employés dans les entreprises. A Genève, elles sont de l'ordre de 100 000, il est donc difficile de limiter l'usage de la voiture par les employés. Il faut travailler avec les entreprises pour les inciter à diminuer les places.

Il passe ensuite en revue les actions proposées. Le premier groupe concerne les actions au stationnement lié à l'espace public et il en commente certaines.

1. Etendre ce stationnement à proximité des infrastructures permet de faciliter le transfert modal. Il manque environ 2000 places de stationnement aux abords des établissements scolaires.

2. Il y a déjà 25 nouvelles vélos-stations à proximité des gares du Léman Express. Elles peuvent aussi être créées à l'intérieur des quartiers afin de regrouper le stationnement. Les 200 places vélos-cargos seront construites à proximité des lieux d'activités, des commerces. Les vélos-cargos demeurent des ovnis en termes de réglementation.

4. Il existe déjà de nombreuses bornes de recharge, mais il est nécessaire d'en avoir davantage pour les artisans.

6. A certains endroits, de plus en plus de vélos ne sont plus en état de marche et occupent ces espaces, donc les cyclistes s'accrochent ailleurs, et s'attachent n'importe où, ce qui n'est pas satisfaisant d'un point de vue de la gestion de l'espace public. Ils vont également mener des actions avec la police municipale. Pour la compensation du stationnement, il s'agit de le compenser à certains endroits à certaines conditions de la loi. Il est nécessaire de mieux faire comprendre ce mécanisme aux communes. Elles ont du mal à produire les projets pour mieux l'utiliser.

Le groupe d'actions suivant concerne la tarification et la réglementation.

7. Genève a les tarifs les plus bas de Suisse alors qu'elle est la ville la plus dense, il faudrait l'analyser afin de voir s'il n'y a pas un macaron plus spécifique pouvant être développé.

8. Ils souhaitent une action avec la Fondation des parkings et proposer un macaron à 100 francs par mois pour les petites entreprises qui serait valable dans toutes les zones macaron du canton.

9. Il s'agit de travailler avec la tarification des horodateurs sur le domaine public et de faire le lien entre le stationnement public et les parkings en ouvrage afin de déterminer si les tarifs sont adéquats.

10. Les partenaires français doivent également en développer. Ils souhaitent également que la Fondation des parkings puisse proposer prochainement des abonnements combinés de P+R en France ou sur le canton de Vaud avec une offre combinée comprenant le Léman Express et Unireso.

11. Ils proposent une durée limitée de stationnement à trois heures et qu'ils puissent être amendés au-delà. Ils doivent être idéalement à proximité de parkings en ouvrage. Le stationnement de courte durée pourrait rester gratuit.

Les actions suivantes concernent les P+R.

15. Ils ont déjà proposé aux CFF que la Fondation des parkings puisse gérer ces parkings avec ses propres critères.

16. Plutôt que les pendulaires viennent se garer en périphérie, ils voudraient proposer aux personnes du centre-ville de pouvoir se garer en périphérie et de se déplacer en transports collectifs pour se rendre à leur domicile.

Il passe ensuite au stationnement dans les entreprises.

17. Souvent les possibilités de se développer se font en convertissant les places de parking. Il s'agit de les inciter à avoir des plans de mobilité de l'entreprise et de réfléchir à la tarification de ces places gratuites.

18. Les grands acteurs publics ont adopté une politique similaire à celle de l'Etat en fixant des critères pour l'octroi de l'abonnement dans ces parkings aux personnes en situation de handicap, aux covoitureurs et à ceux travaillant en dehors des heures de fonctionnement des transports collectifs.

S'ensuit une action sur le stationnement privé.

19. Ils procéderont au bilan de ce nouveau règlement afin de voir s'il correspond aux attentes des promoteurs et des développeurs de projets de logement.

M. Widmer passe ensuite au domaine du contrôle du stationnement.

20. Il est question de mener une campagne de sensibilisation auprès des usagers pour les inciter à mieux se garer. Ce n'est pas parce qu'ils laissent 1m50 sur le trottoir qu'ils ne devraient pas se garer sur les places. Dans certains quartiers, il y a du stationnement qui n'est pas souhaitable.

Un volet PMR est ensuite abordé.

21. Ils souhaitent augmenter de 120 le nombre de places PMR et revoir les conditions d'accessibilité. Elles sont souvent mal positionnées et longilignes par rapport à la route. Il faut de plus grandes places perpendiculaires à la route.

22. Il s'agit de tester un crédit parking afin de ne plus avoir à payer à l'entrée de certains parkings et que les plaques soient détectées à l'entrée. Les PMR recevront une facture mensuelle de l'usage des parkings plutôt que devoir se déplacer jusqu'à l'automate. Sur sollicitation de certains députés, il a été demandé de mieux gérer les cartes PMR et de mieux les encadrer. Il faut vérifier si les détenteurs sont réellement des usagers nécessitant ces cartes.

La fin concerne l'autopartage.

23. Ils souhaitent travailler sur le covoiturage et faciliter la lecture pour l'utilisateur pour qu'il n'ait pas besoin d'aller dans les parkings pour chercher ces emplacements. Ils souhaitent aussi orienter davantage les usagers vers ces moyens à disposition.

Questions des commissaires

Un commissaire (UDC) est surpris qu'ils différencient les « deux-roues motorisés (2RM) » des autres deux-roues. Il devrait n'y avoir qu'une seule catégorie, le rapport part selon lui d'un mauvais pied pour cette raison. La surface utilisée par un vélo électrique et un vélo-cargo est plus grande que la place prise par un scooter. Il souligne la volonté de perdurer dans ce sens-là, et pense que c'est une vision dépassée. Par rapport au prix du macaron, il souhaite savoir s'ils ont tenu compte des propos de M. Prix qui estime que le prix est correct et que celui-ci ne devrait pas excéder 400 francs.

M. Widmer explique que pour les 2 RM (*p. 16*), il ne s'agit pas de séparer le stationnement vélo du stationnement moto. Les possibilités réglementaires existent déjà, des communes souhaitent appliquer les propositions de l'OFROU. Ils proposent ici d'avoir quatre types de stationnement. Il entend que le commissaire n'en souhaite qu'un. Ils prévoient un certain nombre de cases deux-roues et 2RM comme ils ont toujours eu, ce sont des cases blanches sur le domaine public, des places vélos, des places vélos-cargos et des cases réservées aux motocyclistes. A certains endroits, ils veulent faciliter un usage de plus courte durée afin que le nombre de places à disposition puisse convenir à un plus grand nombre. Il ne faut donc pas seulement différencier les 2RM et les vélos.

Pour le prix du macaron, ils ont bien pris note de ce que M. Prix a dit. Il s'est aussi exprimé sur le prix du stationnement sur voirie. Certains députés voulaient faire passer le prix du macaron à 800 francs. Certaines communes vaudoises ont des tarifs à 600 francs, d'autres à 800-900 francs. Dans certains quartiers, du point de vue social, supprimer le stationnement sur voirie et prendre une place privée change le différentiel de 1 à 10. Il s'agit de trouver la bonne jauge qu'ils n'ont pas encore définie. Peut-être que 400 francs, ce sera le prix repris. M. Maudet pense que c'est une réponse politique. Il rappelle que le Grand Conseil fixe les tarifs, mais il n'y aura aucune discussion sur les macarons tant qu'ils n'ont pas fixé la question de la compétence. Le Grand Conseil a permis qu'une question de fond soit tranchée par le peuple. Si le référendum aboutit et que le peuple bloque dans la loi le prix des TPG, le Conseil d'Etat ne reviendra pas dans cette législature avec une proposition de modification des compétences. Ils ne perdront pas du temps et de l'argent dans des évaluations s'ils gardent les compétences.

Au contraire, si le peuple suit la majorité du Grand Conseil et la position du Conseil d'Etat, ils en rediscuteront. Par rapport au PL des Verts concernant le macaron à 800 francs, il n'y a pas d'autre groupe politique qui souhaite augmenter le prix du macaron. Il faut s'interroger sur la titularité de la compétence et ce que pourrait représenter l'immobilisation de divers véhicules sur le domaine public.

Une commissaire (PLR) s'interroge sur le stationnement des véhicules professionnels et demande pourquoi réserver le macaron aux véhicules électriques. Ce sont souvent des camionnettes qui sont plus compliquées à électrifier. Ils visent deux objectifs différents : le stationnement professionnel et l'électrification du parc de véhicules. Il n'y a pas de raison de mettre une telle pression là-dessus. Pour les 2RM, elle demande pourquoi fixer trois heures de stationnement, même si elle comprend l'idée. Par exemple, cinq heures permettraient à quelqu'un qui travaille de tourner sans qu'une personne reste en permanence.

L'idée des P+R est intéressante, mais elle estime qu'il faut des tarifs bas pour que cela fonctionne. Elle demande si cela veut dire qu'il y a des P+R vides, des voitures ventouses qui risquent d'y rester. Il s'agirait de ne pas être contre-productif puisque les voitures ne devraient pas rester au centre. En soulignant toutes les places artisans, PMR, vélos, elle demande combien de places ordinaires il reste.

M. Maudet affirme que l'approche ne se voulait pas polémique, cela fait partie de ce qui n'a pas été « aplati » au terme de la consultation. Les milieux professionnels relatent qu'il y a passablement d'électrification des camionnettes, de grandes entreprises ont revu leur flotte. En introduisant ce PL, avec la progression des véhicules électriques, ils font le pari qu'avec une meilleure accessibilité financière, la présence de ces véhicules ira en augmentant. Il existe une incitation retrouvée dans la LTVTC avec un basculement vers un parc propre. Le Conseil d'Etat souhaitait donner le même signe pour les véhicules professionnels. Ils se trouvent plutôt sur une incitation que sur du punitif. Dans le retour de consultation, ils ont jaugé que l'hostilité n'était pas si grave que cela, les faïtières professionnelles ont accepté.

Les trois heures de stationnement sont une proposition d'une autre commissaire PLR. Il s'agit de s'attaquer au trafic pendulaire, il n'est pas souhaitable que ces personnes utilisent les places en surface, y compris les 2RM. De nombreuses personnes estiment qu'il s'agit d'un gain en termes de place. Par définition, les 2RM ne sont pas ceux qui respectent le plus la LCR. Il existe toute une série de problèmes par rapport aux transports publics avec un agglutinement sur les voies de bus. Il ne s'agit pas de décourager à circuler en 2RM, mais l'espace public est précieux. Il rappelle que la rue de la

Tour-Maîtresse, la rue du Port et la rue du Prince ont été fermées. Les véhicules stationnés sont ceux arrivant le matin et repartant le soir. Il y a des places au parking du Mont-Blanc qui pourraient être avantageusement utilisées par ces véhicules. Le tarif pour les places 2RM est de 60 francs par mois. Pour que cela profite aussi aux commerçants et qu'il y ait une rotation, le client doit aller en ouvrage.

Sur des places longitudinales, ils peuvent analyser à l'aide d'un scan si un véhicule est resté 3 heures ou plus. Le but n'est pas de commercialiser le domaine public, mais de permettre une rotation. Lors des retours des consultations, les commerçants l'ont bien compris et le soutiennent. Pour les P+R inversés, ils sont plutôt disponibles le soir et le weekend. Dans le quartier de l'Étang, les places sont réduites, ceux qui viennent travailler en voiture occupent les places de ceux qui dorment pendant la nuit. Ainsi, ils optimisent l'utilisation des P+R inversés.

La commissaire PLR précitée comprend que ces gens iraient travailler en voiture et se parqueraient loin de chez eux. Le conseiller d'Etat explique que certains parkings ne sont pas forcément utilisés hors des périodes de travail. Ils peuvent optimiser ces places-là. M. Favre prend à titre d'exemple une personne habitant au centre de Genève et qui n'utilise son véhicule que pour se rendre en Valais le weekend. Plutôt que d'utiliser une place sur le domaine public, elle peut par exemple se parquer vers l'aéroport et utiliser les transports publics pour se déplacer au P+R. Le but est également de lui proposer des prix bas. La commissaire pense qu'il faut viser un P+R qui n'est pas plein la semaine. M. Favre mentionne l'existence du P+R journalier. Il ne s'agit pas de retirer des places utiles aux pendulaires dans les P+R pour parquer des habitants de façon inversée. Ils pensent cependant que les personnes seraient disposées à avoir une place en souterrain à proximité de leurs activités qui ne rentreraient pas en compétition avec les pendulaires.

M. Widmer prend l'exemple du parking de Frontenex. Il est à proximité du quartier des Eaux-Vives, il s'agit d'un petit P+R, car il est mal connecté aux infrastructures des transports collectifs et trop proche du centre-ville. L'habitant des Eaux-Vives pourrait s'y parquer la semaine et emprunter les transports publics le reste du temps. Pour le parking de Moillesulaz, un grand nombre de places pourraient être utilisées par les habitants le long de l'axe du tram à Chêne-Bourg et Thônex. Pour la question concernant le nombre de places qu'il resterait avec ces développements, ils se feront le plus souvent sur des places converties en places de stationnement. Ils sont aussi à la recherche d'un parking, des espaces libres qui doivent être convertis pour créer du stationnement. Le principe de compensation reste aussi d'actualité.

M. Maudet affirme qu'il n'est pas possible de donner un chiffre précis. Il explique que la Fondation des parkings a signé un bail avec la Ville pour l'exploitation du parking des immeubles des Schtroumpfs. De moins en moins de familles ont des voitures et cela rendra possible l'utilisation du parking à des fins publiques. Pour les créations de places à PMR, ils doivent s'améliorer vers les centres sportifs et les théâtres, certaines places ordinaires seront substituées tant en surface qu'ailleurs.

Un commissaire (PLR) voulait savoir où en sont les négociations des P+R en France. Il en manque, et ceux qui existent ont des tarifs si élevés que personne n'y va, comme celui de Thonon. Il souhaite savoir où ils en sont dans l'harmonisation afin de rendre le modèle efficient.

M. Maudet rappelle que ces parkings se situent en France, donc ils ont une marge de manœuvre plus faible, il existe différents opérateurs avec des politiques tarifaires différentes. Ils ont choisi comme approche d'amener la Fondation des parkings à opérer un volume de places en proposant des offres combinées de places et transports publics. Ils se substituent aux autorités d'exploitation et démontreront ainsi leur savoir-faire et la pertinence d'une cohérence dans la vision d'ensemble de ces P+R. Il a nommé une représentante de la Haute-Savoie dans le conseil d'administration de la Fondation des parkings ainsi que plusieurs magistrats communaux. Cela concerne ici quelques centaines de places, ce n'est pas ça qui pourra résoudre la problématique du franchissement des petites douanes. Le Conseil d'Etat souhaite mettre en place un fonds qui fera l'objet de crédits d'investissements et de demandes formelles. Le P+R de Ferney-Voltaire est essentiel dans le déploiement du tram, mais n'est pas encore totalement financé. Le P+R de Saint-Genis n'est pas encore financé. En Haute-Savoie, il existe de petits P+R. Il s'agit de réfléchir avec les autorités départementales des P+R situés plus en amont avec une capacité plus prononcée, par exemple à l'entrée de l'autoroute d'Annecy.

Un commissaire (S) s'interroge sur les livraisons. Il pense qu'il est bien de développer les places des livreurs, mais il s'interroge sur les livraisons sauvages. Il souligne une forme de tolérance, qu'ils se mettent n'importe où, comme sur une piste cyclable, sans aucun risque, et suggère un volet plus répressif à ce sujet. Il entend que certains vélos ne soient pas stationnés de manière optimale, mais il est surpris que ce RD ne parle que de cela plutôt que du mauvais stationnement généralisé des véhicules.

M. Widmer explique que, pour sensibiliser les automobilistes mal garés, des contrôles de police sont effectués pour amender. Ils ont réalisé une campagne auprès des 2RM rappelant que le stationnement sur le trottoir est contraire à la loi et qu'il existe des espaces de stationnement. Mais certains

cyclistes s'accrochent à un mât dès qu'il y en a un à disposition, des entrées d'immeubles sont jonchées de vélos. Il n'y a pas vraiment de moyen d'agir sur les cyclistes différemment que par ce biais de la sensibilisation.

Le commissaire demande s'il n'y a pas de stationnement sauvage dans les quartiers la nuit. M. Widmer admet qu'il y a des reports de stationnement lors des chantiers. Le conseiller d'Etat explique que la meilleure action de sensibilisation menée jusqu'ici est la quantité d'amendes délivrées à tous les véhicules stationnés sur les trottoirs. L'action de sensibilisation-répression est extrêmement efficace, mais ne dépend pas de son département et dépend seulement des forces de police. Pour les vélos, il n'y a pas de plaques, ils peuvent seulement sensibiliser.

M. Widmer mentionne l'action 14 qui concerne une campagne au sujet du respect des règles de circulation pour l'ensemble des usagers. Pour les places de livraison, une action a été menée en 2022 avec la Fondation des parkings et la Ville de Genève. Après de longues discussions avec l'ASTAG, avant de construire des places, ils doivent faire en sorte que les places actuelles soient bien respectées. Puisqu'il est relativement compliqué de comprendre s'il y a une opération en cours ou non, les gens restent de nombreuses heures sur les places. Une opération de chargement-déchargement dure 20 minutes, si l'opération est plus compliquée, il existe une tolérance supplémentaire de 20 minutes. A proximité de certains commerces, il faut adapter le nombre de places, car les occupants des bâtiments changent. C'est une démarche suivie également dans le PATPRO.

Une commissaire (PLR) s'interroge sur les horodateurs, ils ont évoqué les tarifs en ville et hors ville et ont affirmé que le tarif rendait plus attractif le stationnement dans la rue que dans les parkings en ouvrage. Elle lit la p. 14. Elle demande quel est le tarif moyen dans ces parkings en ouvrage. M. Widmer affirme que cela dépend du propriétaire du parking. Souvent, on paie plus cher à l'heure dans un parking en ouvrage. Une personne ira là où c'est moins cher.

La commissaire demande comment ils mettront en pratique le principe des places réservées au covoiturage et comment vérifier que ces gens font du covoiturage. M. Widmer explique que c'est un concept déjà développé par les partenaires français. Pour les places, l'octroi d'abonnement est fait à des gens s'engageant à venir en covoiturage. Dans certains parkings, ils peuvent détecter s'il y a plusieurs occupants dans le véhicule ou non.

La commissaire s'interroge également sur le point 11 par rapport à la vision du département en lien avec le stationnement des habitants en 2RM. Elle comprend la dissuasion à l'achat de 2RM ou le report dans des parkings couverts payants. Ils préconisent également que le stationnement des 2RM sur

le domaine public soit affecté à des usages de courte durée ou dédié aux habitants. Ils ont également la volonté de laisser l'espace public aux habitants. Elle demande pourquoi ils diminuent le ratio de stationnement pour les 2RM sur fonds privés et que les propriétaires mettent des places sur leurs fonds plutôt qu'ils utilisent l'espace public. M. Widmer explique que dans les endroits où ils souhaitent tester des espaces dédiés aux 2RM, ils peuvent imaginer que ce système soit développé dans des quartiers orientés habitation et que les motards soient équipés de macarons qui leur permettraient de déroger à cette limite de trois heures. La commissaire pense que s'ils avaient la possibilité de se parquer chez eux, cela libérerait du stationnement public.

M. Widmer acquiesce. Lors de l'introduction du RPSFP, un ratio de stationnement avait été intégré en 2015. Jusque-là il n'y avait pas de stationnement demandé dans les habitations. La commissaire comprend que leur volonté est de faire en sorte qu'il y ait moins de 2RM. M. Maudet rappelle que ce règlement a été adopté par le Conseil d'Etat le 23 mai 2023, soit quelques jours avant l'entrée en fonction du nouveau ministre des transports. Il n'est pas heureux de la situation et c'est problématique de la part du précédent gouvernement d'adopter des dispositions réglementaires contraignantes en sachant qu'il y a un changement de magistrat à la tête des transports. Il n'a pas opéré de détricotage du règlement qui présente des éléments intéressants. La contradiction relevée par la commissaire avec les plans d'actions n'est pas qu'apparente. Ils souhaitent faire en sorte que les 2RM prennent le moins possible de surface et aillent plutôt en sous-sol.

La même commissaire voudrait savoir s'il est possible de discuter avec la Fondation des parkings pour que la personne titulaire d'un abonnement puisse enregistrer sa moto et sa voiture sur un seul abonnement. D'un jour à l'autre, il peut prendre sa voiture ou sa moto et se retrouve à payer un abonnement pour un véhicule et payer le parking pour l'autre. A l'heure actuelle, ce n'est pas possible. Aussi, elle s'interroge sur le temps octroyé aux véhicules professionnels et demande s'il existe des cases ni bleues ni blanches afin qu'un plombier puisse se parquer lors d'une urgence.

M. Favre affirme qu'une mesure du plan d'actions vise spécifiquement ces places. Cela peut être des places spécifiques ou des places macarons. Sinon, ils peuvent utiliser la place de livraison grâce à leur macaron. Ils sont conscients qu'il existe un mauvais usage du macaron livraison. Concernant la question des abonnements mixtes, la question sera posée à la Fondation des parkings. La commissaire souligne que, pour les places longitudinales des 2RM, parfois ils se parquent à l'envers, donc ils ne pourront pas être scannés.

Un commissaire (Ve) rappelle la vocation de permettre aux personnes de se parquer en périphérie et de terminer le trajet en transports en commun. Or,

il constate que certains P+R sont très proches du centre-ville et il se demande s'il ne convient pas de déqualifier ces P+R, car ils ne répondent pas à leur vocation. M. Widmer pense qu'il a raison pour certains parkings créés il y a de nombreuses années. Certains d'entre eux évolueront dans leur usage et pourraient devenir des parkings pour les habitants plutôt que de créer des places de stationnement. Le parking du Trèfle-Blanc n'est pas encore achevé et se situe à proximité d'une gare du Léman Express, de l'autoroute, ce qui est la localisation idéale pour ces infrastructures.

M. Favre ajoute qu'à terme, le but est de supprimer le P+R de l'Etoile. Genève veut créer 2500 places nécessaires à des endroits clés. Il n'y aura plus de nécessité supplémentaire d'avoir des P+R à Genève. Il faut pouvoir compléter les P+R construits en France. Pour le parking des Eaux-Vives, la situation est différente, il existe seulement un *park and rail* pour les personnes allant au-delà de Genève. La problématique du P+Rail est de déterminer la périphérie dont ils partent. Le problème avec les P+R à Machilly et Cluses c'est qu'ils se trouvent au cœur d'une petite ville. Ils ont encore l'objectif de réaliser 2500 places à Genève, il faudra travailler sur de nouvelles extrémités.

Discussions internes de la commission et amendements

Une commissaire (S) présente l'amendement du groupe socialiste, qui propose une action supplémentaire visant à différencier les tarifs de stationnement selon la taille, le poids et le type de véhicule. Elle expose que cette proposition découle de diverses discussions et auditions, portant notamment sur les critères à retenir pour établir la tarification du stationnement. Selon le parti socialiste, il n'est pas pertinent d'introduire des critères déjà pris en compte par d'autres formes de taxation, comme celle de la taxation des véhicules. En revanche, moduler les tarifs en fonction de la taille des véhicules paraît justifié, compte tenu de l'augmentation significative de leur volume au cours des dernières années. Elle souligne que cette croissance occupe une part de plus en plus importante de l'espace public, ce qui pose des problèmes de gestion du stationnement. Elle rappelle que le stationnement monopolise une grande partie de l'espace urbain, ce qui empêche le développement d'infrastructures dédiées à d'autres modes de transport. De plus, elle évoque des conséquences environnementales, telles que le phénomène des îlots de chaleur, exacerbés par la présence prolongée de véhicules stationnés dans les rues. Il apparaît nécessaire de prendre en compte l'espace de voirie utilisé par les véhicules, afin d'ajuster les tarifs de stationnement en fonction de leur taille et de l'espace urbain qu'ils occupent.

M. Maudet souligne que la proposition rejoint une démarche déjà adoptée dans certaines villes, notamment Bâle, où une logique de différenciation des

tarifs de stationnement a été mise en place. Il précise que le Conseil d'Etat pourrait se rallier à cette approche, mais rappelle que la population a déjà exprimé son accord par le biais de l'impôt automobile, qui vise à encourager l'acquisition de véhicules plus légers et moins énergivores. Il attire également l'attention sur le fait que, si la commission souhaite aller dans le sens de cet amendement, il est important de garder à l'esprit qu'en matière de stationnement, c'est principalement le Grand Conseil qui détient le pouvoir de décision et qui fixe les tarifs dans la législation. Ainsi, bien que des propositions puissent être intégrées dans le plan d'actions, il est probable que la question revienne au Grand Conseil, qui aura la responsabilité de statuer sur ces mesures.

La commissaire reconnaît que certains aspects, tels que les émissions de gaz à effet de serre et le poids des véhicules, sont déjà pris en compte dans la taxation automobile. Cependant, elle estime qu'il subsiste la question du volume des véhicules, qui n'est pas nécessairement corrélée au poids. Elle souligne que, bien que les véhicules volumineux soient souvent lourds, ce n'est pas toujours le cas, en particulier avec les voitures électriques, qui peuvent être lourdes sans être volumineuses.

Elle insiste sur la nécessité de dissocier la question du poids de celle du volume. En matière de stationnement, l'enjeu principal réside dans l'occupation de l'espace public, ce qui rend pertinent l'idée de moduler les tarifs en fonction du volume du véhicule. Ainsi, le parti socialiste juge que le critère du volume est adapté pour ajuster la tarification du stationnement, en prenant en compte l'espace urbain réellement occupé.

Un commissaire (UDC) exprime son désaccord avec l'idée selon laquelle la majorité des gens circuleraient systématiquement avec des véhicules de grande taille. Il souligne que certaines personnes, notamment celles qui travaillent, ou les familles nombreuses ont un réel besoin de véhicules plus grands. Il considère que l'amendement proposé pénaliserait ces familles, qui ne peuvent pas se permettre d'utiliser de petites voitures lorsque plusieurs enfants sont à bord. De plus, il rappelle qu'une nouvelle tarification sera mise en place dès le 1^{er} janvier, et que les citoyens commencent déjà à s'adapter. Ceux qui n'ont plus besoin de grands véhicules envisagent de les changer, mais il précise que ce type de changement nécessite des moyens financiers, et pas seulement une volonté écologique. Il attire l'attention sur les difficultés économiques actuelles, notamment avec l'augmentation des primes d'assurance-maladie, qui affecte durement les familles. Il affirme que de nombreuses personnes n'ont plus les moyens d'acheter un véhicule simplement pour des raisons écologiques. Il indique que l'UDC ne soutiendra pas cet amendement, qui désavantage à la fois les familles et les indépendants.

Il ajoute qu'il serait intéressant que le PS adopte le même discours à l'égard des vélos-cargos, qui occupent presque autant de place qu'une voiture, afin d'avoir une cohérence dans le débat.

Un commissaire (S) reconnaît que certains utilisateurs, notamment professionnels, ont besoin de véhicules plus grands, mais rappelle qu'un plan d'actions spécifique pour les transports professionnels a déjà été voté. Il interroge l'UDC sur les solutions à apporter face à l'utilisation de SUV qui ne répondent pas uniquement à des besoins familiaux, mais aussi à un désir personnel de posséder un véhicule plus imposant. Concernant cette action supplémentaire, il souligne la problématique de la taille, du poids et du type de véhicule, évoquant en particulier la surmotorisation. Selon lui, l'UDC tente d'éviter ce débat en mettant en avant les besoins des familles, alors que, concrètement, il n'est pas nécessaire de disposer de 300 chevaux pour un usage individuel. Il mentionne également le stationnement comme un levier pour réguler l'usage de ces véhicules. Il propose que le vélo-cargo, bien plus économique et efficace pour les familles souhaitant transporter enfants et marchandises, soit davantage encouragé, en lien avec les préoccupations économiques évoquées.

Le commissaire (UDC) précédent explique que son parti n'a pas de proposition à formuler, mais demande simplement de laisser tranquilles les personnes ayant un besoin légitime d'un véhicule de grande taille. Il admet qu'un véhicule plus grand implique une motorisation plus puissante et, par conséquent, un impact environnemental légèrement plus important. Toutefois, il précise qu'aujourd'hui, un SUV pollue dix fois moins qu'il y a dix ans, en raison des avancées dans les motorisations.

Une commissaire (S) indique que la question du poids des véhicules pourrait être mise de côté, étant déjà prise en compte dans le cadre de la taxation automobile. En revanche, elle précise que cela n'est pas le cas de la taille des véhicules, un critère qu'il est important de ne pas négliger. Elle réfute l'idée selon laquelle seules les familles seraient visées, affirmant que l'ensemble des véhicules tend à augmenter en taille. Elle fait référence à un reportage de la RTS, diffusé le 7 août, qui souligne que les voitures en Suisse grandissent d'un à deux centimètres chaque année. Selon elle, cette augmentation générale du volume des véhicules justifie pleinement que la question de la taille soit prise en compte. Le PS considère donc ce critère comme un élément pertinent dont tenir compte.

Un commissaire (MCG) soulève la question de l'application des critères de taille et de poids aux véhicules Tesla, qui, selon lui, sont également de grande taille, volumineux et lourds. Il rappelle que de nombreuses personnes ont choisi d'acquérir ces véhicules en raison de leur caractère décarboné, étant

électriques. Cependant, il note que ces véhicules possèdent aussi une motorisation puissante, posant ainsi la question de leur traitement dans le cadre des débats en cours. Le commissaire (S) précédent confirme que le PS considère comme pertinent d'aborder la question par type de véhicule. Il précise que le parti est favorable à une modulation du prix du stationnement en fonction de certains critères, soulignant que le poids pourrait être écarté, étant déjà pris en compte dans la fiscalité. Il reconnaît que bien que la motorisation électrique soit meilleure pour le climat, une motorisation trop puissante reste inutile et pourrait nécessiter une forme de régulation. Le PS se dit ouvert à cette réflexion et affirme que l'amendement proposé vise à encourager une réflexion approfondie sur ces points, en tenant compte des détails, même si une solution définitive ne peut encore être apportée.

La commissaire (S) répond ensuite au commissaire (UDC) concernant les véhicules d'entreprise, qui sont, étant donné leur nature, volumineux. Elle estime que cette particularité peut être prise en compte dans la classification des types de véhicules. Dans le cadre d'une tarification modulée du stationnement en fonction du type de véhicule, elle propose que les véhicules d'entreprise volumineux puissent bénéficier d'une réduction de la taxation liée au stationnement.

M. Favre déclare que l'adoption d'un amendement de ce type nécessiterait une modification législative. Il rappelle que d'autres discussions portant sur des amendements liés aux questions tarifaires sont en cours. Il estime qu'une clarification est nécessaire, car différencier simplement les tarifs ne suffit pas. Il recommande de préciser, par exemple, s'il s'agit de tarifs concernant les macarons pour les habitants ou d'autres types de tarifs, afin que l'amendement puisse être correctement envisagé. Le commissaire (S) reconnaît que l'amendement peut sembler peu précis, mais souligne que l'intention est de laisser une certaine liberté quant à l'application de la tarification ou toute autre modulation. Il explique que cet aspect volontairement vague de l'amendement reflète une confiance envers les différentes options qui permettront de différencier le tarif de stationnement en fonction des besoins et des contextes spécifiques.

Vote de l'amendement, sous-amendé, du PS :

Différencier les tarifs selon la taille et le type de véhicule.

Oui : 4 (3 S, 1 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

La discussion porte ensuite à l'amendement du PLR concernant l'action 1.

Une commissaire (PLR) prend la parole et explique que cet amendement s'inscrit dans la continuité des discussions de la séance précédente, concernant le projet de loi qu'elle avait présenté. Elle souligne que cet amendement se rapproche également de la motion votée précédemment par le Grand Conseil. L'amendement des Verts, sur proposition du PLR validée par une commissaire Verte, est fusionné avec celui-ci.

Vote de l'amendement, sous-amendé, du PLR et des Verts :

Améliorer et étendre le stationnement pour les 2 RM, vélos et vélos spéciaux (par exemple vélos-cargos), notamment aux interfaces de transport public, dans les établissements scolaires, les lieux d'achats, de loisirs, de culture et de sport, en ville comme en périphérie, sur des emplacements mixtes, soit sans attribution de places par signalisation verticale

Oui : 8 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : 2 (2 UDC)

Abstentions : 4 (3 S, 1 Ve)

L'amendement est accepté.

La discussion porte ensuite sur l'amendement des Verts sur l'action 7.

Une commissaire (Ve) souligne la nécessité d'agir sur les tarifs des macarons afin de libérer de l'espace public. Elle considère que c'est une occasion idéale pour mettre en œuvre ce levier, permettant de réduire la présence des véhicules en général. Elle estime que différencier les tarifs des macarons selon la taille, le poids et le type de véhicule constitue une excellente proposition. M. Favre ajoute que cela rejoint l'amendement supplémentaire du PS, en précisant toutefois qu'il s'applique dans la rubrique des macarons habitants.

Vote sur l'amendement des Verts :

Différencier les tarifs des macarons selon la taille, le poids et le type de véhicule

Oui : 4 (3 S, 1 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : –

L'amendement est refusé.

La discussion porte ensuite sur l'amendement du PLR sur l'action 8.

Une commissaire (PLR) fait référence à une audition au cours de laquelle il a été souligné que les véhicules professionnels, souvent des camionnettes, ont encore peu de possibilités d'électrification. Elle souligne l'importance d'avoir un macaron spécifique pour ces véhicules professionnels et estime qu'il serait prématuré de limiter ce macaron uniquement aux véhicules électriques, bien qu'il soit possible de cibler cela à terme. Elle plaide pour une ouverture à tous les types de véhicules dès le départ.

M. Maudet exprime la recommandation du département de rejeter cet amendement. Il souligne un paradoxe soulevé lors de l'audition de Genève Mobilité, où le département a été critiqué pour son manque d'audace en matière d'électromobilité et de promotion des véhicules électriques. Simultanément, il a également été reproché de vouloir limiter le macaron, unanimement soutenu par les professionnels, aux seuls véhicules électriques, ce qui représente une contradiction. Il présente ensuite une objection plus fondamentale : le macaron a été établi à 1000 francs, un prix extrêmement bas, justifié par l'effort demandé aux entreprises d'acquérir un véhicule électrique. L'élargissement du macaron professionnel à tous les types de véhicules ne serait pas financièrement soutenable pour la Fondation des parkings, notamment en raison du nombre de véhicules et de l'occupation des zones bleues. Cette mesure a été conçue en tenant compte d'une occupation déjà élevée des zones bleues, qui ne pourrait pas supporter une absorption soudaine de l'ensemble des véhicules professionnels. Cela entraînerait ainsi un double problème en termes de prix et de volume.

La commissaire prend acte des remarques formulées. Elle précise que l'amendement ne suggère pas que le prix du macaron soit identique pour les véhicules électriques et non électriques. Selon elle, il serait raisonnable de fixer un tarif plus élevé pour les véhicules non électriques, ce qui pourrait également contribuer à résoudre le problème lié au nombre de véhicules. Elle estime que cela devrait permettre d'élargir l'accès au macaron, même si les conditions ne seraient pas les mêmes pour tous.

M. Favre rappelle que, dans le cadre du plan d'actions pour le transport professionnel de personnes, de marchandises et de services, l'objectif est d'équiper tous les véhicules professionnels d'un macaron, après avoir clairement défini ce qu'est un transport professionnel afin de mieux cibler ces véhicules. Ce macaron, qui serait « gratuit », offrirait plusieurs avantages, notamment un accès à un plus grand nombre de places sur le domaine public pour les véritables transports professionnels. Il précise que le problème actuel ne réside pas dans le coût, mais dans le manque de places disponibles pour les professionnels. L'idée du macaron est de mieux cibler et de réduire la

concurrence avec les particuliers, afin de donner la priorité aux transports professionnels. Il rappelle également que le prix du macaron est déjà encadré par la loi avec un plafond de 400 francs. Cependant, en réponse à l'amendement du PLR, il explique que si cet amendement était accepté, l'action en question perdrait de sa signification. Le plan inclut déjà une mesure visant à définir et reconnaître les véhicules professionnels via un macaron. Si la commission venait à accepter l'amendement, il serait nécessaire de revoir le texte de l'action, actuellement conçu avec un montant de 100 francs par mois.

Une autre commissaire (PLR) demande si le macaron inclurait également l'accès à la recharge électrique. M. Favre précise que non, ce macaron ne serait pas lié à une place équipée d'une borne de recharge. Il s'agit simplement d'un dispositif où, si l'on possède un véhicule électrique, le tarif est réduit, sous forme de test. Un commissaire (S) déclare que le PS peut accepter l'amendement du PLR. Il comprend la problématique liée aux stationnements professionnels, et cet amendement devient d'autant plus acceptable lorsqu'il inclut une différenciation des prix, même si ce n'est pas la première préoccupation. Il souligne que l'objectif reste d'encourager la conversion à l'électrique pour les transports professionnels, tout en facilitant le stationnement des véhicules professionnels.

Vote sur l'amendement du PLR :

Faciliter le stationnement des véhicules professionnels électriques via un test d'un macaron spécifique

Oui : 4 (4 PLR)

Non : 3 (1 LJS, 2 MCG)

Abstentions : 6 (2 S, 1 Ve, 1 LC, 2 UDC)

L'amendement est accepté.

Une commissaire (PLR) prend en compte l'avis du département. Elle se dit ouverte à l'idée de modifier le texte accompagnant l'amendement. Toutefois, elle s'interroge sur la possibilité que, sur la base des travaux actuels, cela suffise pour préciser que le tarif serait de 100 francs par mois. Elle suggère également que ce texte pourrait indiquer l'établissement d'un autre tarif, potentiellement plus élevé, pour les véhicules non électriques.

M. Favre exprime des doutes quant à la mise en œuvre de ce qui a été voté. Il rappelle qu'il existe déjà un macaron spécifique pour les véhicules professionnels. Le libellé adopté par la commission ne clarifie pas si l'intention est de réduire le prix pour tout le monde, ce qui poserait des difficultés économiques, ou quelle est précisément l'action visée. Il souligne l'ambiguïté et la nécessité de mieux définir l'objectif de la mesure.

Une commissaire (PLR) précise que l'objectif n'est pas de réserver des places uniquement aux véhicules électriques, en excluant les véhicules professionnels non électriques. Elle souligne que l'accès aux places de stationnement doit rester ouvert aux véhicules professionnels, qu'ils soient électriques ou non.

M. Favre rappelle que le plan d'actions du transport professionnel prévoit déjà des mesures en ce sens. Il propose de simplifier le libellé en remplaçant par « faciliter le stationnement des véhicules professionnels, définis selon le macaron spécifique ». Cette formulation permet de faire le lien avec l'autre plan, tout en permettant d'ajuster le texte pour qu'il soit cohérent. Il souligne que cette nouvelle version ne comporte plus l'idée de différenciation entre véhicules électriques et non électriques. La commissaire approuve cette proposition, la jugeant adéquate.

Vote du sous-amendement et de l'amendement :

Faciliter le stationnement des véhicules professionnels, définis selon le macaron spécifique

Oui : 6 (2 MCG, 4 PLR)

Non : –

Abstentions : 7 (2 S, 1 LJS, 1 Ve, 1 LC, 2 UDC)

L'amendement, sous-amendé, est accepté.

Discussion sur l'amendement du PLR concernant l'action 9.

Une commissaire (PLR) souligne que la volonté d'augmenter les tarifs des horodateurs vise à encourager les usagers à utiliser les parkings en ouvrage, qui seraient moins coûteux. Cependant, elle précise que, dans de nombreuses communes dépourvues de parkings en ouvrage, ou qui n'en disposent pas en nombre suffisant, cette mesure ne serait pas incitative mais coercitive. Le PLR propose donc de limiter cette augmentation au centre-ville. Un commissaire (S) indique que le PS peut comprendre la logique pour les communes qui n'ont aucun parking en ouvrage. Cependant, il rappelle que dans les zones régies par la LMCE, notamment les zones 1 et 2, la plupart des communes disposent de parkings en ouvrage. Il pose la question de la proximité de ces parkings : se trouvent-ils à quelques mètres de l'habitation ou à 300 mètres ? Selon lui, l'action proposée par le département est cohérente. Réduire son application au seul centre-ville reviendrait à ignorer le défi actuel de permettre aux résidents des communes périurbaines d'utiliser les parkings disponibles en ouvrage au lieu de se garer sur l'espace public, ce qui encombre cet espace et empêche sa réappropriation par les habitants.

Un commissaire (MCG) précise qu'il comprend l'amendement comme une volonté d'augmenter massivement les tarifs des horodateurs au centre-ville. La commissaire (PLR) clarifie que l'action initiale prévoit déjà cette augmentation pour l'ensemble du canton, mais que l'amendement vise à limiter cette hausse au centre-ville, là où l'offre de parkings en ouvrage est suffisante. M. Maudet ajoute que l'objectif n'est pas d'augmenter les tarifs dans tout le canton, mais de mettre fin aux privilèges dont bénéficient actuellement les communes périurbaines. Il souligne que les montants des horodateurs sont déjà fixés par la loi et que l'idée est d'appliquer en zone 2 une pratique similaire à celle de la zone 1. M. Favre confirme que le tarif serait de 2,80 francs par heure. M. Maudet reprend en indiquant que l'amendement entraînerait une augmentation significative des tarifs des horodateurs.

La commissaire (PLR) rebondit sur les propos du commissaire (S), en soulignant que les parkings souterrains sont souvent pleins, ce qui complique la transition des véhicules stationnés en surface vers ces parkings. Le commissaire (S) nuance en affirmant qu'il reste bien des places disponibles dans certains parkings souterrains, citant l'exemple du parking Ansermet dont le dernier étage est systématiquement vide, tandis que les places en surface sont constamment occupées. Il mentionne également le parking sous l'espace Palettes, souvent à moitié vide, alors que les rues environnantes débordent de voitures garées de manière sauvage le soir. Il affirme que de tels exemples existent dans plusieurs communes, pas seulement à Genève. Bien que cela ne concerne pas tout le canton, il insiste sur l'importance des zones LMCE. Cette loi n'est pas seulement un compromis en faveur de l'automobile, mais un compromis global visant à rendre les zones 1 et 2 plus agréables et vivables en libérant de l'espace public pour permettre la végétalisation, l'aménagement de voies de transport public, des pistes cyclables et des rues piétonnes. L'amendement cherche à exclure les zones suburbaines, alors que c'est précisément là qu'il est nécessaire d'agir.

Vote sur l'amendement du PLR :

Au centre-ville, fixer la tarification horodateur en fonction de celle pratiquée dans les parkings en ouvrage pour favoriser l'usage de ces derniers

Oui : 4 (4 PLR)

Non : 7 (2 S, 1 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est refusé.

Les discussions passent à l'amendement du PLR concernant l'action 11.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur le sort réservé aux deux-roues motorisés qui partent avant cinq heures, si la réglementation impose une durée minimale de stationnement jusqu'à cinq heures. Un commissaire (PLR) répond que l'intention est de permettre une certaine liberté, avec une limitation à cinq heures. Elle précise que l'objectif est d'offrir la possibilité à une personne de réaliser une demi-journée de travail. Elle reconnaît qu'il est nécessaire de lutter contre le stationnement ventouse, mais souligne que le PLR serait opposé à lutter contre une personne qui va travailler à la demi-journée. Elle précise qu'il sera possible de partir avant les cinq heures.

Un commissaire (MCG) fait remarquer que la limite de cinq heures est restrictive. En effet, de nombreuses personnes travaillent huit heures par jour, voire plus. Bien qu'il comprenne la volonté d'accorder plus de temps aux 2RM, il estime que cette idée ne s'intègre pas pleinement dans la logique des plans d'actions. Un commissaire (UDC) propose un sous-amendement visant à supprimer l'action 11, affirmant qu'il est inadmissible de réglementer le stationnement des deux-roues avec une durée minimale ou maximale. Selon lui, cela ne va pas dans le bon sens. Il souligne qu'il a été sous-entendu dans des discussions ultérieures que l'intention n'est pas d'instaurer des tarifs pour le stationnement des deux-roues, mais de pouvoir effectuer des contrôles avec des amendes. L'idée de mettre en place un processus pour les deux-roues lui semble excessive, d'où sa proposition de supprimer l'action 11.

Une commissaire (PLR) précise à l'attention du MCG qu'il est indiqué dans la fiche d'action que le stationnement est actuellement limité à trois heures, raison pour laquelle le PLR propose d'augmenter cette durée à cinq heures. Elle ajoute que si le MCG souhaite un temps supérieur, il devrait soumettre un sous-amendement. Selon elle, rejeter leur amendement reviendrait à revenir à la limite de trois heures.

M. Maudet explique que l'objectif du département, résultant de négociations avec les communes, était initialement fixé à deux heures. Il s'agit d'autoriser une situation test dans certaines zones pour éviter le stationnement pendulaire. A ses yeux, cela n'a plus de sens si l'on monte à cinq heures, sept heures ou même dix heures. Il considère que cinq heures représentent une sorte de compromis qui n'apporte pas grand-chose. Il propose donc de rejeter l'amendement et de conserver le texte initial. Un commissaire (MCG) propose de faire un amendement pour étendre la durée à dix heures afin d'avoir plus de choix. Un commissaire (LC) mentionne que le pendulaire qui gare sa moto près de son lieu de travail peut facilement la déplacer d'une place à l'autre. Il se demande si cela serait considéré comme un emplacement identique, ce qui

pourrait facilement prêter à abus. M. Maudet explique que l'action 11 parle de tests. C'est une idée, notamment dans le secteur de la rue du Rhône, où il est envisagé, avec l'aide des entreprises, de rediriger les véhicules vers des parkings en ouvrage, offrant des avantages en termes de météorologie et de sécurité. Cela permettrait de libérer des places pour les personnes souhaitant stationner pour une courte durée. L'objectif n'est pas de supprimer des places de stationnement, mais de favoriser une rotation des véhicules, similaire aux places blanches pour les voitures, limitées à 90 minutes. Cette approche, soutenue par les commerces, a conduit à l'augmentation de la durée à trois heures, permettant ainsi de différencier les pendulaires des non-pendulaires. Les résultats des tests détermineront la suite.

Un commissaire (MCG) affirme que le MCG ne souhaite pas de pénurie, quel que soit le mode de transport. Il est d'accord sur le fait que des arbitrages doivent être réalisés, mais refuse les arbitrages imposés sous contrainte. Le conseiller d'Etat explique que les places 2RM seront augmentées de manière générale. Un commissaire (S) souligne au MCG qu'il existe quoiqu'il en soit une pénurie d'espace de stationnement, car l'espace est limité. Un commissaire (MCG) reconnaît qu'il y a un certain nombre d'habitants dans le canton et qu'il est essentiel de leur donner la possibilité de se loger, de se déplacer, de se garer et d'avoir des places de travail. Selon lui, il ne s'agit pas d'une question de rareté, mais d'un débat philosophique. Un commissaire (S) rebondit sur les propos du commissaire (MCG), qui reviennent à soutenir ceux qui choisissent de se loger à l'extérieur du canton, ce qui permet à plus de personnes de se loger dans le canton. Le commissaire (MCG) précise qu'il n'a pas affirmé cela. Il mentionne que, concernant les plans d'aménagement, le MCG était opposé au plan cantonal. Il ne souhaite pas relancer ce débat, soulignant que le MCG a sa propre cohérence sans entrer dans les détails, car cela les éloignerait du sujet.

M. Maudet conclut en notant qu'il existe dans certains quartiers et zones, en raison de la hausse de la consommation rapide et de la livraison à domicile, des places de stationnement pour deux roues également occupées par des livreurs. Il estime donc que valider la suppression de la réglementation du stationnement des 2RM poserait un problème face à ces phénomènes qui prennent des places réservées aux habitants.

Vote sur le sous-amendement de l'UDC :

Supprimer l'action 11

Oui : 3 (1 PLR, 2 UDC)

Non : 5 (2 S, 2 Ve, 1 LJS)

Abstentions : 6 (2 MCG, 1 LC, 3 PLR)

Le sous-amendement est refusé.

Vote sur le sous-amendement du MCG :

Réglementer à dix heures minimum la durée de stationnement des 2RM sur l'espace public du centre-ville, sans apposition de signalisation verticale pour leur réserver des emplacements

Oui : 3 (1 PLR, 2 MCG)

Non : 4 (2 S, 2 Ve)

Abstentions : 7 (1 LJS, 2 UDC, 1 LC, 3 PLR)

Le sous-amendement est refusé.

La présidente met aux voix l'amendement du PLR :

Réglementer à cinq heures minimum la durée de stationnement des 2RM sur l'espace public du centre-ville, sans apposition de signalisation verticale pour leur réserver des emplacements

Oui : 6 (2 MCG, 4 PLR)

Non : 5 (2 S, 2 Ve, 1 LJS)

Abstentions : 3 (1 LC, 2 UDC)

L'amendement est accepté.

La discussion porte sur l'amendement du MCG concernant l'action 13.

Un commissaire (MCG) exprime l'idée que Genève doit être traitée sur un pied d'égalité avec ses partenaires de l'autre côté de la frontière, précisant que ce n'est pas à Genève de prendre des décisions à leur place, une approche avec laquelle le MCG est en désaccord. Toutefois, il est favorable à l'idée d'encourager les autorités françaises à renforcer leur offre, à condition qu'aucun financement supplémentaire suisse ne soit exigé, rappelant que la Suisse contribue déjà avec environ 300 millions de francs chaque année pour ce type d'aménagement. Il estime problématique de financer la construction d'autoroutes en France, puis d'être sollicité pour des contributions supplémentaires pour les P+R. Il mentionne également le sous-amendement du PLR à l'amendement du MCG, que son groupe soutient.

Un commissaire (S) explique que le PS comprend la position exprimée par le sous-amendement du PLR. M. Maudet remarque que le MCG semble prêt à se rallier au sous-amendement du PLR, que le département est en mesure d'accepter. Le commissaire (MCG) maintient leur amendement, tout en précisant que, s'il devait être rejeté, le MCG soutiendrait alors le sous-amendement du PLR.

Un commissaire (PLR) intervient en indiquant qu'il n'est pas nécessaire de relancer ici le débat sur la construction des P+R en France, car un sujet spécifique y est déjà consacré. Il estime que le sous-amendement du PLR est clair et rappelle que la rétrocession évoquée par le MCG fait partie d'un accord que Genève a déjà accepté. Bien qu'il juge légitime de chercher à mieux contrôler la gestion des fonds par les autorités françaises, il considère que ce n'est pas le sujet du débat actuel. Il souligne la nécessité de prendre en compte la situation économique et géographique, ce qui implique un financement. Le PLR encourage donc la commission à adopter l'amendement du MCG avec le sous-amendement du PLR. Le commissaire (MCG) rappelle que la Suisse a signé un accord avec la France en 1973, et que Genève a délégué ses compétences à la Suisse pour mener ces négociations. Le MCG demande une renégociation de cet accord, et non sa suppression, mais insiste sur la nécessité de le faire sur de bonnes bases, en tenant compte d'un accord bilatéral entre deux parties, et non un accord tripartite. Une commissaire (PLR) précise que le sous-amendement doit être voté avant l'amendement principal. Elle indique que le texte, tel que sous-amendé, vise plutôt à renforcer la politique, notamment en insistant sur l'importance des P+R et la nécessité d'intensifier cette politique.

Vote du sous-amendement du PLR :

Encourager les autorités françaises à renforcer l'offre en places de parcs relais P+R en France (parcs relais P+R, parkings de covoiturage)

Oui : 10 (2 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Le sous-amendement est accepté.

Vote de l'amendement du MCG, tel que sous-amendé par le PLR :**Encourager les autorités françaises à renforcer l'offre en places de parcs relais P+R en France (parcs relais P+R, parkings de covoiturage)**

Oui : 8 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : 4 (2 S, 2 Ve)

Abstentions : 2 (2 UDC)

*L'amendement, sous-amendé, est accepté.***La discussion se poursuit sur l'amendement PLR de l'action 23.**

Un commissaire (MCG) soulève un problème de compréhension, indiquant que la formulation semble concerner les parkings dont l'accès est ouvert au public, plutôt que les véhicules eux-mêmes. Une commissaire (PLR) précise que l'objectif est de désigner les systèmes d'autopartage. Il s'agit de mettre à disposition des places pour des véhicules d'autopartage dont l'adhésion est ouverte au public. Elle explique que cela vise à éviter que des entreprises n'utilisent des systèmes d'autopartage réservés à leurs employés, tout en bénéficiant de places allouées par l'Etat. L'idée est donc de garantir que l'accès aux véhicules soit ouvert au public, sous réserve d'adhésion. M. Maudet confirme que cette précision est pertinente et que cela concerne bien ces véhicules. Un commissaire (MCG) estime que, si une personne extérieure à la commission lisait ce texte, elle rencontrerait des difficultés à le comprendre. Une commissaire (PLR) indique que les modifications apportées seront intégrées par le département dans les rapports, assurant que cela permettra de clarifier la mise en œuvre. Un commissaire (MCG) réitère sa position, jugeant la formulation incompréhensible pour le grand public et annonce qu'il refusera cet amendement.

Vote de l'amendement du PLR :**Faciliter l'implantation de places d'autopartage sur l'espace public et dans les parkings en ouvrage appartenant à l'Etat de Genève et dans ceux gérés par la Fondation des parkings pour les véhicules dont l'accès est ouvert au public.**

Oui : 10 (2 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est accepté.

La discussion porte à présent sur l'action supplémentaire du PS.

Un commissaire (S) souligne que la semaine précédente, un vote a été adopté en faveur de davantage de respect envers les usagers de la route, et cet amendement s'inscrit dans cette même logique. Il précise qu'il est important d'espérer que ce respect s'appliquera dans toutes les directions, en mentionnant qu'il existe actuellement une problématique de parcage sauvage, qui non seulement représente un manque de respect, mais constitue également un danger pour les autres usagers de la route.

Un commissaire (MCG) soulève la question de savoir si cette mesure concerne également les vélos, en notant que de nombreux vélos sont attachés à des poteaux. Il rappelle que la police municipale retire parfois les vélos, mais que cette problématique est toujours d'actualité. Le commissaire (S) confirme que l'amendement s'applique aussi aux vélos et à tout parcage sauvage. Il insiste sur le fait que les véhicules, lorsqu'ils encombrant l'espace public, mettent en danger les autres usagers. Il conclut en indiquant que l'amendement a été rédigé de manière suffisamment générale pour permettre de combattre tout manque de respect dans l'utilisation de l'espace public.

Vote de l'amendement du PS :

Lutter contre le parcage sauvage, sur les trottoirs et les aménagements cyclables

Oui : 4 (2 S, 2 Ve)

Non : 6 (1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 1 PLR)

Abstentions : 4 (1 LC, 3 PLR)

L'amendement est refusé.

Discussion sur l'amendement proposé par le MCG.

Un commissaire (MCG) explique que l'objectif de cet amendement est de répondre aux demandes des usagers de deux-roues motorisés ainsi que des cyclistes, en garantissant un nombre suffisant de places de stationnement dans l'agglomération. M. Favre intervient pour indiquer que cette thématique est déjà largement couverte dans les actions 1 et 2, rendant l'ajout d'une action supplémentaire redondant. Le commissaire (MCG) décide de retirer l'amendement du MCG, précisant que, bien que l'intention initiale de l'amendement était large, il reconnaît que les actions 1 et 2 couvrent précisément ce besoin.

L'amendement est retiré.

La présidente soumet au vote la proposition de résolutions pour le RD 1593 :

Oui : 12 (2 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR)

Non : 2 (2 UDC)

Abstentions : –

La proposition de résolutions pour le RD 1593 est approuvée.

PLAN D' ACTIONS DU STATIONNEMENT 2024-2028 (PAST)

COMMISSION DES TRANSPORTS – 11 JUIN 2024



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

11.01.2024 Page 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX DU PAST 2024-2028

1. Libérer l'espace public du stationnement sur voirie, lorsque cela est possible, afin d'améliorer la sécurité et/ou la fluidité et/ou la qualité de vie ainsi que végétaliser et renforcer la place donnée aux piétons
2. Renforcer l'offre P+R et harmoniser son fonctionnement à l'échelle du Grand Genève
3. Améliorer le stationnement pour les professionnels (artisans, livraisons)
4. Inciter à diminuer le stationnement pour les employés dans les entreprises
5. Développer l'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés et les vélos

ACTIONS PROPOSÉES (1/3)

Espace public

1. Améliorer et étendre le stationnement pour les 2RM, vélos et les vélos spéciaux (par exemple : vélos-cargos), notamment aux interfaces de transports publics et dans les établissements scolaires.
2. Créer, via la Fondation des parkings, 20 nouvelles vélostations dans le canton de Genève et 200 places vélos-cargos dans ses parkings ainsi que 10 "motos-stations" dans le canton.
3. Créer des places de livraison supplémentaires, notamment pour les vélos-cargos.
4. Installer des bornes rapides de recharges électriques dans les parkings de la Fondation des parkings et, en parallèle, étudier les besoins en bornes de recharge pour les entreprises (artisans, taxis, etc.).
5. Accompagner les communes dans le processus de la compensation du stationnement.
6. Agir pour libérer l'espace public des vélos-épaves.

Tarification / réglementation

7. Agir sur l'offre des macarons de stationnement.
8. Faciliter le stationnement des véhicules professionnels électriques via un test d'un macaron spécifique.
9. Mettre en cohérence la tarification horodateur avec les zones LMCE.
10. Proposer une offre combinée P+R hors du canton.
11. Réglementation du stationnement 2RM.

11.01.2024 Page 3

ACTIONS PROPOSÉES (2/3)

P+R

12. Créer 2'500 places dans plusieurs P+R dans le canton.
13. Renforcer l'offre en places P+R en coordination avec les autorités françaises (P+R, parkings de covoiturage).
14. Revoir les critères d'attribution des places P+R à la suite de la mise en service du Léman Express.
15. Harmoniser le fonctionnement des P+R du canton avec les P+Rail des CFF.
16. Tester le fonctionnement d'un P+R inversé (un habitant du centre-ville qui utilise rarement sa voiture pourrait la laisser stationnée dans un P+R en périphérie).

Stationnement dans les entreprises

17. Inciter les entreprises à diminuer leurs places de stationnement via le développement de plans de mobilité d'entreprise, prévoyant notamment la tarification des places.
18. Inciter différents acteurs publics à adopter une politique de stationnement similaire à celle que l'Etat a mis en œuvre dans ses propres parkings (suppression des places pendulaires).

Stationnement privé

19. Evaluer l'impact du nouveau RPSFP adopté par le Conseil d'Etat en mai 2023.

11.01.2024 Page 4

ACTIONS PROPOSÉES (3/3)

Contrôle du stationnement

20. Organiser une campagne de sensibilisation sur le stationnement des vélos et vélos-cargos.

PMR

21. Augmenter l'offre en places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) d'environ 120 places et améliorer leur accessibilité en revoyant la configuration des places.

Proposer un système de crédit-parking pour les détenteurs de cartes PMR dans certains parkings en ouvrage.

22. Mieux encadrer la gestion des cartes de stationnement des PMR (et associations de transports de personnes) et des médecins.

Autopartage

23. Faciliter l'implantation de places d'autopartage sur l'espace public et dans les parkings en ouvrage appartenant à l'Etat de Genève et ceux gérés par la Fondation des parkings.

11.01.2024 Page 5

1

AMÉLIORER ET ÉTENDRE LE STATIONNEMENT POUR LES 2RM, VÉLOS ET LES VÉLOS SPÉCIAUX (PAR EXEMPLE : VÉLOS-CARGOS), NOTAMMENT AUX INTERFACES DE TRANSPORTS PUBLICS ET DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES.

Pourquoi?

Le stationnement des deux-roues concerne au sens large les 2RM, vélos, vélos électriques (avec et sans plaques) et vélos-cargos. Il est important d'offrir un stationnement équilibré et approprié à ces différents usagers, conforme non seulement à leurs besoins, mais également aux ambitions en matière de report modal et de priorisation des modes.

Comment?

- Développer l'offre en places 2RM sur le domaine public selon les besoins, après coordination avec les communes concernées et autres propriétaires fonciers, et l'ajuster en fonction des enjeux urbains, en maintenant les espaces dévolus aux piétons, aux transports collectifs et aux livraisons.
- Encourager le stationnement des 2RM dans les parkings en ouvrage via une tarification adaptée.
- Renforcer l'offre en places vélos sur le domaine public, notamment aux interfaces de transports publics et à proximité des grands générateurs de déplacements (achats, loisirs, hôpitaux, etc.).
- Tester des places pour les vélos-cargos sur le domaine public et compléter l'offre en ouvrage.
- Dans les parkings des établissements secondaires (DIP), la Fondation des parkings sera mandatée pour y installer du stationnement vélos (à intégrer à la convention d'objectifs). Pour les parkings de l'Etat, cette mesure sera planifiée et anticipée dans leurs conséquences (en particulier financières) sur la rénovation ou la construction de bâtiments de l'Etat.

Dans quels buts?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.
- Libérer l'espace sur voirie pour valoriser l'espace public, afin d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Vélos, 2RM	OCT	PAST	PAMA PATPRO	OCBA, OCT, Fondation des parkings, DIP, HUG, Communes, OU	En cours	Oui

11.01.2024 Page 6

2

CRÉER, VIA LA FONDATION DES PARKINGS, 20 NOUVELLES VÉLOSTATIONS DANS LE CANTON ET 200 PLACES VÉLOS-CARGOS DANS SES PARKINGS AINSI QUE 10 "MOTOS-STATIONS"

Pourquoi?

Il s'agit d'encourager les usagers à se stationner dans les parkings en ouvrage. Pour y parvenir, il est important de pouvoir proposer une offre adaptée, couverte et sécurisée, répondant aux différents besoins des deux-roues.

Comment?

- 20 nouvelles vélostations seront créées par la Fondation des parkings dans des parkings existants dépourvus de places vélos, ainsi que dans de nouveaux lieux attractifs. En parallèle, il s'agit de renforcer, si possible, l'offre dans les vélostations existantes. La localisation de ces places sur le territoire cantonal devra être judicieusement choisie, en lien avec les grandes pénétrantes cyclables ou les réseaux de transports collectifs, en concertation avec les associations de commerçants. Il en sera de même pour les places 2RM avec la création de 10 nouvelles motos-stations.
- Il s'agit aussi d'augmenter l'offre en place vélos-cargos dans les parkings en ouvrage gérés par la Fondation.

Dans quel but?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Vélos, 2RM	Fondation des parkings	PAST	PAMA	OCT, DPAV, communes, commerçants	En cours	Non

11.01.2024 Page 7

3

CRÉER DES PLACES DE LIVRAISON SUPPLÉMENTAIRES, NOTAMMENT POUR LES VÉLOS-CARGO

Pourquoi?

Les cases jaunes interdites au parage, dites "de livraison", autorisent l'arrêt pour charger/décharger des marchandises ou faire monter/descendre des personnes. En pratique, le contrôle du stationnement applique une tolérance de 20 minutes pour les véhicules professionnels pour leur permettre de réaliser des installations rapides. Pour les véhicules de particuliers, l'arrêt n'est autorisé que pendant le temps du chargement/déchargement. Cette pratique permet une rotation sur les cases de livraison et une meilleure disponibilité. Dans certains quartiers, l'offre de cases de livraison peut être insuffisante, engendrant des arrêts en double-file ou sur les trottoirs et sur les bandes cyclables.

Comment?

- Créer des cases de livraison selon les besoins réels dans les quartiers où l'offre est insuffisante, ainsi que dans des lieux stratégiques liés aux achats et loisirs. La création de ces places doit éviter de se faire au détriment des piétons.
- Lors de modification des marquages, identifier les meilleurs emplacements pour les cases de livraison.
- Créer des espaces de livraison pour les vélos-cargos.
- Identifier les parkings en ouvrage où des cases de livraison pourraient être marquées.
- Contrôler ces places afin de garantir un fonctionnement optimal.

Dans quels buts?

- Faciliter les livraisons.
- Systématiser la prise en compte des questions logistiques dans les projets d'aménagement (nouveaux quartiers, piétonisation, etc.).

Public-cible	Porteur	Plan d'action référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Transports de marchandises	OCT	PAST	PATPRO, PAMA	OU, DPAV, Communes Fondation des parkings	En cours	Non

8

4 INSTALLER DES BORNES RAPIDES DE RECHARGES ÉLECTRIQUES ET ÉTUDIER, EN PARALLÈLE, LES BESOINS EN BORNES DE RECHARGES POUR LES ENTREPRISES (ARTISANS, TAXIS, ETC.)

Pourquoi?

Les professionnels qui souhaitent moderniser leur flotte de véhicules hésitent parfois à adopter des motorisations électriques. En effet, le manque de bornes de recharge rapide pour "faire le plein" en cours de journée empêche parfois les véhicules électriques d'être compétitifs pour une utilisation tout au long de la journée.

Les besoins en bornes de recharge pour les professionnels sont mal identifiés. On en relève à ce stade différents types :

- recharge au siège de l'entreprise (domaine privé);
- recharge classique dans des parkings en ouvrage (propriétaires institutionnels);
- recharge rapide dans des parkings de la Fondation des parkings (type station-service);
- recharge (rapide) sur le domaine public.

La Fondation des parkings mettra ainsi à disposition des emplacements qui seront équipés par les SIG.

Comment?

- Mener une étude des besoins en recharge pour les professionnels (artisans, taxis, etc.).
- Cartographier les besoins et identifier les ouvrages et emplacements qui se prêtent à l'installation de bornes de recharge.
- Installer les bornes de recharge.

Dans quel but?

- Accélérer la transition vers les motorisations faiblement émissives

Public-cible	Porteur	Plan d'action référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Transports professionnels	OCT / OCEV-SABRA Taskforce électromobilité	PAST	PATPRO, PCC	SIG, Fondation des parkings, Communes, Artisans, Taxis, Zones industrielles (entreprises et/ou associations d'entreprises)	A démarrer	Non

5 ACCOMPAGNER LES COMMUNES DANS LE PROCESSUS DE LA COMPENSATION DU STATIONNEMENT

Pourquoi?

Décidé en 2013, le principe de la compensation du stationnement vise à pouvoir supprimer plus facilement des places de stationnement sur le domaine public, en coordination avec la réalisation simultanée d'aménagements d'espaces publics par les communes. Son assouplissement en 2020 facilite encore davantage la réalisation de projets, mais ces derniers ont des difficultés à se concrétiser, par manque de connaissance notamment des principes d'application. L'enjeu fondamental de requalification de l'espace public exige des collaborations multi-acteurs et nécessite également de favoriser les partenariats canton-communes.

Comment?

- Accompagner activement les communes, les services de l'Etat, les architectes concernés dans leurs projets, notamment en élaborant un guide pratique de la compensation du stationnement.
- Etablir une stratégie de compensation des places tenant compte des projets futurs et des dérogations qui peuvent être accordées dans le cadre de la LMCE.
- Coordonner avec la Ville de Genève et la Fondation des parkings l'ouverture des parkings de la Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève (GIM) au public.
- Intégrer d'autres grands parkings privés ou parapublics à la compensation.
- Mettre en service un outil informatique de suivi de la compensation à destination de l'Etat et des communes.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Ville de Genève et Carouge, techniciens, architectes	OCT	PAST		OCT, OCSIN, Communes, Gestionnaires de parkings, Comité de suivi de la compensation	En cours	Oui

6 AGIR POUR LIBÉRER L'ESPACE PUBLIC DES VÉLOS-ÉPAVES

Pourquoi?

Les vélos-épaves et les vélos gênants encombrant les stationnements deux-roues existants sur le domaine public et limitent ainsi le nombre de places disponibles pour les usagers qui en ont vraiment besoin. Ils peuvent également provoquer un stationnement vélos anarchique lié au manque de places et dégrader la qualité de l'espace public pour tous les usagers. L'enlèvement de ces vélos sur le domaine public est mené essentiellement par les polices municipales, mais diffère d'une commune à l'autre en termes de procédure, de fréquence et d'entreposage des vélos enlevés. Afin de résoudre cette problématique, il est essentiel de mettre en place un système efficient et cohérent sur l'ensemble des communes.

Comment?

- Intégrer la Fondation des parkings aux discussions afin d'évaluer son implication dans le contrôle du stationnement vélo sur le domaine public (enlèvement des vélos-épaves, suivi des vélos avec la vignette Vélocity).

Dans quel but?

- Valoriser l'espace public afin d'améliorer la qualité de vie urbaine.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Communes	OCT	PAST	PAMA	Fondation des parkings, Communes, Polices municipales, association d'usagers	A démarrer	Non

11.01.2024 Page 11

7 AGIR SUR L'OFFRE DES MACARONS DE STATIONNEMENT HABITANTS

Pourquoi?

La tarification du stationnement constitue un élément important de la gestion de la mobilité en complément de la réglementation du stationnement, notamment sur le domaine public. Elle se doit d'être en cohérence avec les objectifs généraux de mobilité et d'être traitée globalement. Le macaron habitants à Genève coûte actuellement 200 CHF, soit un prix nettement moins cher que celui de villes moins denses et avec moins de saturation du stationnement sur voie publique.

Comment?

- Evaluer la pertinence de faire évoluer la tarification du macaron habitant.
- Permettre aux détenteurs 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).
- Dans les zones macarons saturées, réserver les macarons habitants aux résidents qui n'ont pas d'accès facilité à une place de parc privée (critères : disponibilité d'une place dans l'immeuble et prix de la place).

Dans quel but?

- Agir autant sur l'offre de stationnement privée que sur l'offre publique, en tenant compte des enjeux économiques liés au stationnement.
- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Habitants	OCT, Fondation des parkings	PAST		Unireso, Communes, régies, promoteurs	En cours	Non

11.01.2024 Page 12

8 FACILITER LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES PROFESSIONNELS VIA UN TEST D'UN MACARON SPÉCIFIQUE

Pourquoi?

La tarification du stationnement constitue un élément important de la gestion de la mobilité en complément de la réglementation du stationnement, notamment sur le domaine public. Elle se doit d'être en cohérence avec les objectifs généraux de mobilité et d'être traitée globalement.

Pour les professionnels qui ont besoin de se stationner sur l'ensemble du canton, il n'existe à ce jour aucun macaron mensuel ou annuel valable sur cette zone (hormis les macarons "multizones plus" mais qui ne sont utilisables qu'à la journée ou demi-journée). Afin de faciliter le stationnement des professionnels et d'encourager la mobilité électrique, un nouveau macaron professionnel pourrait répondre à cette demande.

Comment?

- Tester pour la durée de la législature, un nouveau macaron professionnel à 100 CHF/mois pour les véhicules professionnels électriques, valable dans l'ensemble du canton (sur les places bleues et blanches du domaine public) et dans la plupart des parkings en ouvrage publics (Fondation des parkings).

Dans quel but?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Véhicules professionnels électriques	OCT	PAST	PATPRO PCC	Fondation des parkings, milieux du commerces et du transport professionnel, communes	A démarrer	Oui pour la durée de la législature

11.01.2024 Page 13

9 METTRE EN COHÉRENCE LA TARIFICATION HORODATEUR AVEC LES ZONES LMCE

Pourquoi?

En matière d'horodateurs et de parcomètres, le tarif horaire actuel est de 2,80 CHF en Ville de Genève et de 1,50 CHF en dehors. En comparant les tarifs 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. Pour le centre, 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 termes de centralité et de logique économique-spatiale, il est logique que les lieux les plus centraux aient des tarifs plus élevés, vu que la demande y est en principe plus forte et l'offre moins nombreuse. Il est donc proposé de mettre en cohérence la tarification avec les zones LMCE.

Comment?

- Adapter le tarif des horodateurs, afin de favoriser le stationnement voiture et 2RM dans les parkings en ouvrage, selon le zonage LMCE.

Dans quel but?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
TIM	OCT	PAST		Fondation des parkings, communes	A démarrer	Non

11.01.2024 Page 14

10 PROPOSER UNE OFFRE COMBINÉE P+R HORS DU CANTON

Pourquoi?

Suite à la mise en service du Léman Express (LEX), il s'avère qu'un grand nombre d'usagers continuent à venir se garer dans un P+R genevois, alors qu'ils pourraient prendre le LEX beaucoup plus en amont. Le manque de places P+R en France avec des P+R en projets ou en extension et des tarifications peu adaptées et non combinées ne favorisent pas ce report modal en amont. La Fondation des parkings doit pouvoir prendre part à ces développements, notamment via la location de quotas de place P+R en France et dans le canton de Vaud. Elle proposerait ainsi une offre P+R à des tarifs plus attractifs combinée aux transports publics, afin de favoriser le report modal le plus en amont possible. Une démarche à l'échelle de l'agglomération transfrontalière doit être menée.

Comment?

- Créer une offre combinée P+R hors du canton de l'ordre de 2'000 abonnements gérée par la Fondation des parkings.

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers des P+R (TIM, vélos)	Fondation des parkings	PAST	PATC, PAMA	Etat de Genève, Grand Genève, Autorités et communes françaises Unireso, Lemanis	En cours	Non

11.01.2024 Page 15

11 RÉGLEMENTATION DU STATIONNEMENT 2RM

Pourquoi?

L'enjeu de régulation du stationnement 2RM renvoie aussi bien à la sécurité et au confort des 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. En ce sens, le stationnement des 2RM sur le domaine public devrait être principalement affecté à des usages de courte durée ou dédié aux habitants, tandis que le stationnement en ouvrage devrait être privilégié pour les autres usages (longue durée, pendulaires, etc.). Cette thématique est étroitement liée au stationnement des vélos sur le domaine public (action 1). Il n'existe actuellement aucune systématique à l'échelle du canton permettant d'harmoniser la façon de créer et de réglementer les places deux-roues, autant pour les 2RM que pour les vélos (et vélos-cargos). De multiples situations existent (places deux-roues non réglementées ou réglementées, modules vélos, arceaux sur des cases deux-roues, etc.) et il devient nécessaire d'harmoniser les pratiques, afin de pouvoir mieux gérer et mieux faire respecter les différents types de places.

Comment?

- Tester des zones de stationnement 2RM sur le domaine public, amendables au-delà de 3h et un macaron habitant 2RM.
- Proposer des mesures d'accompagnement de ces tests dans les parkings en ouvrage (tarification, utilisation du macaron 2RM).
- Mettre en place 4 types de stationnement deux-roues

Dans quel but?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
2RM	OCT	PAST	PATPRO	Fondation des parkings, Communes	À démarrer	Oui

11.01.2024 Page 16

12 CRÉER 2'500 PLACES DANS PLUSIEURS P+R DANS LE CANTON

Pourquoi?

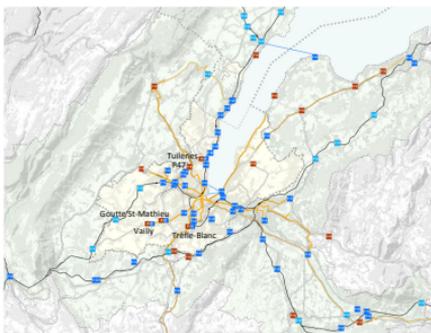
- La question des P+R est cruciale pour juguler les flux pendulaires en voiture individuelle.

Comment?

- Renforcer l'offre en places de stationnement P+R via la création de P+R dans le canton.

Dans quels buts?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.



P+R déjà en projet (nouveau ou extension) :

- Tréfle Blanc
- P47
- Tuilleries
- Vailly
- Goutte St-Mathieu

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers P+R	Fondation des parkings	PAST	PATC, PAMA	OCT	En cours	Non

11.01.2024 Page 17

13 RENFORCER L'OFFRE EN PLACES P+R EN COORDINATION AVEC LES AUTORITÉS FRANÇAISES (P+R, PARKINGS DE COVOITURAGE, ETC ...)

Pourquoi?

Suite à la mise en service du Léman Express (LEX), il s'avère qu'un grand nombre d'usagers continuent à venir se garer dans un P+R genevois, alors qu'ils pourraient prendre le LEX beaucoup plus en amont. Le manque de places P+R en France avec des P+R en projets ou en extension et des tarifications peu adaptées ne favorise pas ce report modal en amont.

Comment?

- Développer des nouvelles infrastructures de P+R sur France en lien avec des offres de transports publics performantes avec un financement conjoint entre partenaires français et genevois.
- Le fait de développer des P+R en périphérie en Suisse ou hors canton permettrait de réaffecter certains P+R situés à présent en milieu dense à d'autres usages (parking habitants par exemple). Ce sera le cas par exemple pour les P+R suivants : Etoile, Moillesulaz et les Mouilles.
- Cette action est également liée à l'action 10 qui prévoit le développement d'une offre combinée P+R en France, gérée par la Fondation des parkings.

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers des P+R (TIM, vélos)	Etat de Genève et autorités françaises	PAST	PATC, PAMA	Grand Genève, Fondation des parkings, communes, Région de Nyon, OU, Partenaires français (communes, EPCI, Départements, Région)	En cours	Non

14 REVOIR LES CRITÈRES D'ATTRIBUTION DES PLACES P+R SUITE À LA MISE EN SERVICE DU LÉMAN EXPRESS (LEX)

Pourquoi?

Suite à la mise en service du LEX, il s'avère qu'un grand nombre d'usagers continuent à venir se garer dans un P+R genevois, alors qu'ils pourraient prendre le LEX beaucoup plus en amont. Les critères d'attribution des P+R genevois n'ont pas été revus depuis le renforcement conséquent de l'offre de transports publics liée au LEX et il devient essentiel de les modifier. Ces modifications devront prendre en considération les possibilités de rabattement de transports publics, ainsi que le stationnement actuel et futur le long des gares du LEX, notamment sur le territoire français.

Comment?

- Réaliser un diagnostic d'accessibilité et des origines-destinations des usagers P+R, par parking et par corridor géographique.
- Associer les usagers en les consultant via un questionnaire envoyé par la Fondation des parkings.
- Définir de nouveaux critères d'attribution des places.

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers des P+R (TIM)	OCT, Fondation des parkings	PAST		Unireso, partenaires français	En cours	Non

11.01.2024 Page 19

15 HARMONISER LE FONCTIONNEMENT DES P+R DU CANTON AVEC LES P+RAIL DES CFF

Pourquoi?

La question des P+R est cruciale pour juguler les flux pendulaires entrants dans le canton. Les P+R sont gérés par la Fondation des parkings, selon les orientations données par le Canton; les P+Rail sont gérés par les CFF de manière indépendante.

Les fonctionnements sont donc différents, tant en termes de critères d'attribution des places, d'abonnements, de tarifs ou de possibilités d'achats de titres de transports. Afin de répondre à la politique des mobilités du Canton, il est nécessaire de mettre en place une harmonisation des pratiques.

Comment?

- Confier à la Fondation des parkings la gestion de places P+Rail CFF avec la vente d'abonnements combinés Unireso, soit via la reprise par la Fondation de P+Rail, soit via la reprise de quotas d'abonnements P+R..

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers P+R et P+Rail (TIM, vélos)	Fondation des parkings	PAST	PATC, PAMA	OCT CFF	En cours	Non

11.01.2024 Page 20

16 TESTER LE FONCTIONNEMENT D'UN P+R INVERSÉ

Pourquoi?

La fonction P+R destinée aux pendulaires peut être envisagée différemment pour les habitants du centre de l'agglomération du canton. En effet, certains habitants du centre-ville utilisent très peu leur véhicule, par exemple uniquement le week-end pour se rendre en dehors du canton ou pour les vacances.

Il peut être intéressant de proposer à ces habitants de bénéficier d'un abonnement dans un P+R périphérique (sous utilisé) plutôt que de devoir laisser sa voiture en ville (zones macarons saturées, tarification des parkings plus élevée au centre-ville qu'en périphérie). Cette action permettrait également de libérer de l'espace public utilisé par des voitures en stationnement qui ne bougent pas, pour en faire un meilleur usage (voies de transports collectifs pour mieux séparer les flux par exemple).

Comment?

- Proposer sous forme de tests des abonnements P+R inversé aux habitants du centre-ville, dans des P+R en périphérie peu utilisés et facilement accessibles en transports publics (sans conséquence pour les clients des P+R qui resteront prioritaires). Dans la mesure où des véhicules d'habitants pourraient rester garés un certain temps dans ces P+R, une attention doit être portée à la sécurisation des parkings testés.

Dans quels buts?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.
- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Habitants (TIM)	OCT, Fondation des parkings	PAST	PATC		A démarrer	Oui

17 INCITER LES ENTREPRISES À DIMINUER LEURS PLACES DE STATIONNEMENT VIA LE DÉVELOPPEMENT DE PLANS DE MOBILITÉ D'ENTREPRISE, PRÉVOYANT NOTAMMENT LA TARIFICATION DES PLACES

Pourquoi?

Pour les déplacements pendulaires, la disponibilité d'une place de parking sur le lieu de travail est un puissant déterminant du choix de la voiture comme mode de transport. L'estimation des 100'000 places de stationnement dans les différentes entreprises du canton montre que des actions pourraient être menées pour réduire la part des pendulaires se rendant en voiture sur leur lieu de travail et contribuer ainsi à diminuer la charge de trafic sur le réseau routier au bénéfice du déplacement des professionnels.

Comment?

- Il s'agit d'inciter les entreprises à développer des plans de mobilité d'entreprises ou de sites en adoptant une tarification des places de parking dans les entreprises. La tarification des places doit être idéalement envisagée avec un paiement à l'heure ou à la journée (et non mensuellement ou annuellement), afin d'inciter les employés au report modal.

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Entreprises	OCT	PAST	PATPRO	FER, Entreprises, FTI	A démarrer	Non

18

INCITER DIFFÉRENTS ACTEURS À ADOPTER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT SIMILAIRE À CELLE DE L'ÉTAT DANS SES PROPRES PARKINGS (SUPPRESSION DES PLACES PENDULAIRES)

Pourquoi?

Pour les déplacements pendulaires, la disponibilité d'une place de parking sur le lieu de travail est un puissant déterminant du choix de la voiture comme mode de transport.
Pour les déplacements pendulaires, la disponibilité d'une place de parking sur le lieu de travail est un puissant déterminant du choix de la voiture comme mode de transport.

Afin de favoriser le transfert modal, le Conseil d'Etat a décidé d'être exemplaire et a adopté fin 2020 une nouvelle politique de stationnement dans ses propres parkings. Les abonnements des pendulaires ont été supprimés sauf exceptions (PMR, voltigeurs DIP, personnel pénitentiaire en uniforme, co-voyageurs réguliers sur site et personnes travaillant hors des horaires des transports publics) et ont permis de libérer des places au profit des habitants et des visiteurs.

Afin de favoriser le transfert modal, le Conseil d'Etat a décidé d'être exemplaire et a adopté fin 2020 une nouvelle politique de stationnement dans ses propres parkings. Les abonnements des pendulaires ont été supprimés et ont permis de libérer des places au profit des habitants et des visiteurs.

Comment?

- Inviter les communes et les différents acteurs à suivre des mesures similaires via une communication adaptée. Deux catégories d'acteurs doivent être distinguées, afin de pouvoir aller au-delà de l'incitation :
 - les établissements publics autonomes devant adopter la même politique que l'Etat;
 - les autres entités publiques et parapubliques en les incitant à suivre les mêmes principes.

Pour les parkings de l'Etat, cette mesure sera planifiée et anticipée dans leurs conséquences (en particulier financières) sur la rénovation ou la construction de bâtiments de l'Etat.

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Etablissements publics autonomes, autres entités publiques et parapubliques, communes, CPEG, FTI...	OCT	PAST		Communes, CPEG, FTI...	En cours	Non

23

19

ÉVALUER L'IMPACT DU NOUVEAU RPSFP ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT EN MAI 2023

Pourquoi?

Le nouveau règlement du stationnement sur fonds privé (RPSFP) est entré en vigueur le 17 mai 2023. Il fixe les modalités qui régissent l'aménagement des places de stationnement privées lors de la construction ou de la modification d'un immeuble de logements et d'activités. Suite à cette modification, il s'agit d'une part, d'accompagner les communes, architectes, promoteurs, techniciens et privés, qui sont concernés par sa mise en œuvre et, d'autre part, d'analyser les impacts de son déploiement.

Comment?

- Évaluer l'impact du nouveau RPSFP en 2025 et 2027.
- Communiquer auprès des partenaires du Grand Genève, afin de partager la pratique genevoise.

Dans quels buts?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.
- Agir autant sur l'offre de stationnement privée que sur l'offre publique, en tenant compte des enjeux économiques liés au stationnement.
- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Etat, communes, promoteurs, architectes, techniciens, Grand Genève	OCT	PAST		OAC, OU, OCEV	En cours	Non

20 ORGANISER UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION SUR LE STATIONNEMENT DES VÉLOS ET VÉLOS-CARGOS

Pourquoi?

Le stationnement des vélos concerne au sens large les vélos, les vélos électriques (avec et sans plaques) et les vélos-cargos. Les règles de stationnement sont différentes selon les usagers. La responsabilité et le respect des règles existantes, des autres usagers et de l'utilisation des voiries sont primordiaux. Il est important de pouvoir clarifier ce sujet à travers une sensibilisation adaptée.

Comment?

- Engager une campagne de sensibilisation aux bonnes pratiques de stationnement des vélos, en coordination avec les communes.
- Cibler des secteurs importants en Ville de Genève ayant des problématiques de stationnements vélos, afin de mener des actions de sensibilisation plus spécifiques.

Dans quel but?

- Sensibiliser aux bons comportements en terme de stationnement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Vélos	OCT	PAST	PAMA	Communes, Fondation des parkings, Polices municipales	A démarrer	Non

11.01.2024 Page 25

21 AUGMENTER L'OFFRE EN PLACES DE STATIONNEMENT POUR LES PMR D'ENVIRON 120 PLACES ET AMÉLIORER LEUR ACCESSIBILITÉ. PROPOSER UN SYSTÈME DE CRÉDIT-PARKING À PRIX RÉDUIT POUR LES DÉTENTEURS DE CARTES PMR DANS DES PARKINGS EN OUVRAGE

Pourquoi?

Pour les PMR, se stationner proche de son lieu de destination est une nécessité. Il s'avère important de proposer une offre en places répondant aux besoins, mais également en termes de configuration adaptée à ce type de stationnement.

Comment?

- Renforcer l'offre en places de stationnement PMR (à la demande, selon les besoins émis de particuliers ou d'associations PMR, en particulier aux abords des lieux publics, notamment de sports et de culture).
- Réaliser un diagnostic de l'état des places PMR existantes sur voirie, puis modifier la configuration des places qui ne sont pas aux normes ou mal positionnées.
- Introduire un système de crédit parking avec immatriculation pré-enregistrée pour accéder aux parkings à barrières, avec facturation en fin de mois (sans besoin de passer à la caisse automatique) et avec une réduction de 50% sur le prix visiteur tout public (applicable dans les 20 parkings gérés par la Fondation des parkings qui le permettent techniquement).
- Dans les parkings sans barrière, grâce au numéro pré-enregistré, introduire un rabais de 50% sur les paiements par smartphone.
- Pour les PMR habitants ou professionnels, introduire un rabais de 50% sur le prix de l'abonnement dans les parkings du canton.

Dans quel but?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
PMR	Communes, Fondation des parkings	PAST		OCT Associations PMR	En cours	Non

11.01.2024 Page 26

22

MIEUX ENCADRER LA GESTION DES CARTES DE STATIONNEMENT DES PMR (ET ASSOCIATIONS DE TRANSPORTS DE PERSONNES) ET DES MÉDECINS

Pourquoi?

Il existe deux types de cartes de stationnement : une accordée au PMR et l'autre aux médecins.

- PMR : selon l'article 20a OCR, les PMR ou les personnes 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.
- Médecins : les médecins disposent également de cartes spécifiques, qui ne reposent sur aucune base légale, délivrées jusqu'ici pour des raisons essentiellement historiques et après validation, soit d'une association professionnelle, soit du médecin cantonal. La revue des critères d'attribution de ces cartes est prévue, afin de clarifier les ayants-droits.

En définitive, le nombre de cartes PMR et de médecins est relativement élevé et le contrôle de la validité des cartes est difficile, car ces dernières ne sont pas dématérialisées.

Comment?

- Examiner la possibilité de confier la gestion des macarons PMR à la Fondation des parkings avec la réalisation d'une solution dématérialisée et la fabrication de supports physiques indispensables conformes aux normes européennes.
- Régulariser l'octroi de cartes pour les médecins selon des critères d'attribution à définir, et examiner la possibilité de confier leur gestion à la Fondation des parkings.
- Dématérialiser ces cartes de stationnement dans un second temps.

Dans quels buts?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.
- Sensibiliser les usagers aux bons comportements en terme de stationnement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
PMR, associations de transports PMR, médecins et infirmières	OCT, Police	PAST		Fondation des parkings	En cours	Non

27

23

FACILITER L'IMPLANTATION DE PLACES D'AUTOPARTAGE SUR L'ESPACE PUBLIC ET DANS LES PARKINGS EN OUVRAGE DE L'ÉTAT DE GENÈVE ET CEUX GÉRÉS PAR LA FONDATION DES PARKINGS

Pourquoi?

L'objectif est d'accompagner le développement des solutions d'autopartage en prévoyant les modalités de stationnement dont elles auront besoin. La carence en stationnement adapté peut potentiellement freiner le développement de ces pratiques. Une politique claire doit être définie, afin de répondre aux besoins et concevoir une offre adaptée dans les parkings en ouvrage et sur la voirie. Dans le canton de Genève, les places d'autopartage se situent exclusivement dans des parkings et non sur voirie publique. Certains quartiers dépourvus de parkings ne bénéficient donc pas de ce système, alors qu'existent de réels besoins. De plus, les places dans les parkings manquent de visibilité en comparaison à des places proposées sur voirie, comme cela se pratique notamment dans d'autres villes en Suisse.

L'Etat de Genève s'associe par ailleurs à une initiative visant à développer des partenariats avec des entreprises privées pour promouvoir la mobilité partagée.

Cette action s'inscrit également dans le cadre du développement de hubs de mobilité.

Comment?

- Accompagner juridiquement et encourager les communes désireuses de créer des places d'autopartage sur voie publique.
- Faciliter l'implantation de places dans les parkings en ouvrage gérés par la Fondation des parkings, afin de développer l'offre, y compris pour les véhicules d'autopartage professionnels.

Pour les parkings de l'Etat, cette mesure sera planifiée et anticipée dans leurs conséquences (en particulier financières) sur la rénovation ou la construction de bâtiments de l'Etat.

Dans quel but?

- Offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagers.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers d'autopartage	Communes, Fondation des parkings	PAST	PARR / PATPRO	OCT, OCBA Mobility et autres prestataires	En cours	Oui

28

CONCLUSION

Un plan d'actions qui:

A travers un ensemble de mesures établies en cohérence et en étroite relation avec les autres planifications directrices, le PAST 2024-2028 vise à repenser de façon ambitieuse le stationnement, enjeu-clé des mobilités, en agissant à plusieurs niveaux dans le cadre de la présente législature.

Merci pour votre attention!

Date de dépôt : 11 octobre 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

Le plan d'actions du stationnement n'est pas un outil de planification pour améliorer la situation du stationnement, notamment dans les centres urbains, comme on serait en droit de l'attendre, c'est bel et bien un outil de « destruction massive » du droit du citoyen à se déplacer comme il l'entend, et subsidiairement de se garer lorsqu'il arrive à destination sans devoir tourner en rond de longues minutes pour trouver une place.

De plus, la minorité regrette fortement que ce plan d'actions fasse encore la distinction entre les différents deux-roues. Pour la minorité, il est évident qu'avec la multiplication des vélos électriques, des vélos-cargos, des scooters électriques ainsi que l'augmentation de la mobilité deux-roues, celle-ci devrait être considérée comme un ensemble et traitée sur un même pied d'égalité en ce qui concerne la politique du stationnement.

L'action 11 de ce plan d'actions qui prévoit une limitation du temps de stationnement avec amende à la clef en cas de dépassement, action qui soit dit en passant revient à rendre, de manière certes indirecte, payant le stationnement des 2RM suffit à elle seule à faire refuser ce plan d'actions vu que sa suppression a été refusée par la majorité de la commission.

Tout comme la simple évocation d'une éventuelle augmentation abusive du prix du macaron (action 7), comme demandée depuis des années par les partis anti-voitures. Rappelons ici que M. Stefan Meierhans (M. Prix) le dit lui-même, quel que soit l'endroit, le prix du macaron ne devrait pas dépasser 400 francs. Ce qui fait que Genève, pour la minorité, avec un prix à 200 francs, est largement dans la moyenne et rien ne justifie aujourd'hui une quelconque augmentation de prix sans réelle augmentation du nombre de places de stationnement disponibles.

En conclusion, le plan d'actions du stationnement 2024-2028 ne permettant pas de garantir une place de stationnement à chaque mode de transport lors de ses déplacements, vu qu'il va à l'encontre du libre choix du mode de transport et vu également le nombre d'heures passées en commission et les discussions

totallement inutiles sur des amendements qui n'améliorent en rien la situation du stationnement de notre canton, **la minorité vous invite à refuser la prise d'acte du RD 1593 et à refuser sèchement la proposition de résolution qui l'accompagne afin que le Conseil d'Etat revoie sa copie en supprimant toutes vellétés à l'encontre des deux-roues motorisés en renonçant à l'idée de limiter le stationnement en les amendant, donc indirectement rendre payantes les places de stationnement pour les 2RM, à compenser toutes les places supprimées sans exception et à créer en suffisance de nouvelles places de stationnement y compris de livraison.**