



Date de dépôt : 15 mai 2024

Rapport du Conseil d'Etat **au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions du** **stationnement 2024-2028**

Le plan d'actions du stationnement (PAST) 2024-2028 constitue une déclinaison opérationnelle des orientations fixées dans les 7 objectifs sectoriels du stationnement que sont :

1. la récupération de l'espace public pour le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement;
2. l'amélioration du stationnement des habitantes et habitants;
3. la maîtrise du stationnement des pendulaires;
4. la garantie de l'accessibilité pour les visiteuses et visiteurs;
5. le développement de l'offre de stationnement pour les vélos;
6. le développement approprié de l'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés (2RM);
7. la prise en compte des besoins en stationnement des autres usagères et usagers (personnes à mobilité réduite, livraisons, etc.).

La stratégie cantonale du stationnement fait partie des différents piliers de la politique des mobilités du canton. Elle est établie en étroite coordination avec les politiques du réseau routier, des transports collectifs, des mobilités actives et du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services.

Le PAST 2024-2028 fait suite au précédent PAST, qui couvrait la période 2020-2025. Il est présenté au Grand Conseil, afin que celui-ci puisse se prononcer sous forme de résolution dans un délai de 3 mois, conformément à l'article 13 de la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob; rs/GE H 1 20).

1. Introduction

La LMob prévoit qu'à chaque changement de législature, dans un délai d'un an, 5 plans d'actions thématiques modaux soient soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Il s'agit des plans suivants :

- transports collectifs;
- mobilités actives;
- réseau routier;
- stationnement;
- transport professionnel de personnes, de marchandises et de services.

Les plans d'actions thématiques précisent les études et les projets d'infrastructures que le Conseil d'Etat prévoit de réaliser durant sa législature. Ils définissent les actions envisagées et sont accompagnés d'une programmation financière sur la période considérée. Les investissements et les frais de fonctionnement y relatifs sont introduits dans le plan décennal des investissements, respectivement dans le plan financier quadriennal.

La production de ces planifications est prévue de façon transversale et concomitante, pour en assurer l'articulation thématique, temporelle et spatiale.

2. Elaboration du plan d'actions

Le département de la santé et des mobilités (DSM) a organisé en septembre et octobre 2023 les Etats généraux des mobilités (EGM), soit une large consultation sur le thème des déplacements, dans l'optique d'élaborer les plans d'actions des mobilités.

Près de 180 personnes représentant la société civile ont ainsi été invitées à participer à 2 réunions d'échange et de co-construction, les 1^{er} septembre et 17 octobre 2023. Dans un premier temps, il s'est agi d'établir un diagnostic prospectif partagé sur la situation actuelle des mobilités à Genève. Lors de la seconde journée, les participantes et participants ont eu l'occasion de travailler, avec les services de l'administration, à identifier des solutions à intégrer dans les plans d'actions et pouvant être mises en œuvre dans le cadre de la législature en cours. Les résultats de ces concertations ont conduit au présent plan d'actions 2024-2028.

Outre les éléments issus des consultations des EGM, les propositions du Forum citoyen, démarche citoyenne mise en œuvre en 2020, et les recommandations de la Cour des comptes (rapport n° 185, du 16 octobre 2023), issues de l'audit sur les mesures d'accompagnement du Léman Express (LEX), ont été considérées.

Concernant la thématique du stationnement, une synthèse des éléments provenant des différentes démarches de concertation est proposée dans le tableau ci-après :

| Offre | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|--|------------|----------------------|-------------------------|
| Places longues durée (macaron) à utiliser à bon escient | | | |
| Créer des places 2RM et limiter la durée du stationnement 2RM sur voie publique | | | |
| Mieux communiquer sur l'offre en vélo-stations et associer d'autres services | | | |
| Créer plus de places PMR | | | |
| Recharge électrique de stationnement à domicile | | | |
| Développer des places de covoiturage (dans les P+R) | | | |
| Développer des places de carsharing sur le domaine public | | | |
| Appliquer la politique de gestion des parkings privés de l'Etat par les communes et les autres acteurs | | | |
| Développer des plans de mobilité d'entreprises sur les aspects stationnement l'Etat par les communes et les autres acteurs | | | |

| Tarification | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|---|------------|----------------------|-------------------------|
| Augmenter le prix des macarons avec des contreparties pour les revenus modestes | | | |
| Coordination de la tarification des parkings pour éviter la concurrence entre les parkings (parkings en périphérie moins cher que les parkings au centre-ville) | | | |
| Système d'abonnement combiné autoroute, parking, TC | | | |
| Fiscalisation des places dans les entreprises | | | |

| Espace public | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|---|------------|----------------------|-------------------------|
| Revoir le partage de l'espace public et réduire les places de voiture sur domaine public | | | |
| Sensibiliser et lutter contre les incivilités notamment pour la sécurité sur les trottoirs, augmenter le contrôle | | | |

| Parcs relais P+R | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|---|------------|----------------------|-------------------------|
| Participer au financement des P+R en France en coordination avec les autorités françaises | | | |
| Harmoniser les pratiques de gestion et les tarifs | | | |
| Revoir les critères d'accès aux P+R (aussi pour les P+R non gérés par Fondation des Parkings) | | | |
| Développer des hubs de mobilité | | | |

| Transport professionnel | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|---|------------|----------------------|-------------------------|
| Créer plus de places de livraison notamment pour les vélos-cargos | | | |
| Outil numérique pour identifier les places libres, notamment pour les professionnels | | | |
| Créer un macaron spécifique pour les livraisons qui donnerait accès au stationnement sur certaines périodes | | | |

3. Principes généraux et objectifs thématiques

Sur la base des apports issus des consultations, les principes généraux suivants ont été définis pour le 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 de parcs relais P+R et harmoniser son fonctionnement à l'échelle du Grand Genève;
3. améliorer le stationnement pour les professionnelles et professionnels (artisans, livraisons);

4. inciter à diminuer le stationnement pour les employées et employés dans les entreprises;
5. développer l'offre de stationnement pour les 2RM et les vélos.

Ces principes généraux ont ensuite été détaillés en objectifs thématiques :

- offrir un stationnement équilibré et approprié pour les différents usages et usagères et usagers;
- libérer l'espace sur voirie pour valoriser l'espace public, afin d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des usagères et usagers;
- faciliter les livraisons;
- accélérer la transition vers les motorisations faiblement émissives;
- agir autant sur l'offre privée de stationnement que sur l'offre publique, en tenant compte des enjeux économiques liés au stationnement;
- agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal;
- faciliter la compréhension des règles de stationnement;
- sensibiliser aux bons comportements en termes de stationnement.

4. Actions

Sur la base de ces éléments, le PAST 2024-2028 s'articule autour de 23 actions qui répondent aux objectifs thématiques listés ci-dessus. Ces actions sont regroupées autour des 8 thèmes que sont l'espace public, la tarification et la réglementation, les parcs relais P+R, le stationnement dans les entreprises, le stationnement privé, le contrôle du stationnement, les personnes à mobilité réduite ainsi que l'autopartage :

Espace public

1. améliorer et étendre le stationnement pour les 2RM, vélos et vélos spéciaux (p. ex. : 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 de 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;

Tarifification et réglementation

7. agir sur l'offre des macarons de stationnement;
8. faciliter le stationnement des véhicules professionnels électriques, via le test d'un macaron spécifique;
9. mettre en cohérence la tarification horodateur avec les zones définies dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21);
10. proposer une offre combinée pour les parcs relais P+R hors du canton;
11. réglementer le stationnement des 2RM;

Parcs relais P+R

12. créer 2 500 places dans plusieurs parcs relais P+R dans le canton;
13. renforcer l'offre en places de parcs relais P+R, en coordination avec les autorités françaises (parcs relais P+R, parkings de covoiturage);
14. revoir les critères d'attribution des places en parcs relais P+R, à la suite de la mise en service du Léman Express;
15. harmoniser le fonctionnement des parcs relais P+R du canton avec les « P+Rail » des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF);
16. tester le fonctionnement d'un parc relais P+R inversé (un habitant du centre-ville qui utilise rarement sa voiture pourrait la laisser stationnée dans un parc relais 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 mise en œuvre dans ses propres parkings (suppression des places pendulaires);

Stationnement privé

19. évaluer l'impact du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 17 mai 2023 (RPSFP; rs/GE L 5 05.10);

Contrôle du stationnement

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

Personnes à mobilité réduite (PMR)

21. augmenter l'offre en places de stationnement pour les PMR d'environ 120 places et améliorer l'accessibilité des places de stationnement en revoyant leur configuration; proposer un système de crédit-parking pour les détentrices et 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 dans ceux gérés par la Fondation des parkings.

5. Suivi

Le DSM accorde une importance particulière au suivi des mesures qui constituent ses plans d'actions. De ce fait, un outil de monitoring permettant d'attester de la réalisation des actions et de leur impact devra être développé, afin de vérifier le bon avancement des projets, d'identifier les problèmes potentiels et d'apporter, le cas échéant, toute action corrective nécessaire.

Par ailleurs, des mesures de communication, informant les acteurs des changements concernant leur mobilité, seront réalisées pour les actions le nécessitant.

6. Conclusion

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.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Antonio HODGERS

Annexe : plan d'actions du stationnement 2024-2028



PLAN D' ACTIONS DU STATIONNEMENT 2024 – 2028

Version approuvée par le Conseil d'Etat
le 15.05.2024

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Directeur général : David Favre
Directeur : Gérard Widmer
Cheffe de Projet : Julie Théodas

© Etat de Genève, date de la publication

TABLE DES MATIERES

| | | |
|------|---|----|
| 1. | INTRODUCTION | 4 |
| 2. | BILAN DU PRECEDENT PLAN D'ACTIONS | 5 |
| 3. | DIAGNOSTIC – CHIFFRES CLES DE LA THEMATIQUE | 7 |
| 4. | APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION | 9 |
| 5. | PRINCIPES GENERAUX ET OBJECTIFS THEMATIQUES | 11 |
| 6. | ACTIONS DU PAST 2024-2028 | 12 |
| 7. | ACTIONS PORTEES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THEMATIQUES | 37 |
| 7.1. | ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU RESEAU ROUTIER (PARR) | 37 |
| 7.2. | ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DES MOBILITES ACTIVES (PAMA) | 37 |
| 7.3. | ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU TRANSPORTS PROFESSIONNEL DE PERSONNES, DE MARCHANDISES ET DE SERVICES (PATPRO) | 38 |
| 7.4. | ACTIONS INSCRITES AU PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS (PATC) | 39 |
| 8. | GOUVERNANCE ET SUIVI | 40 |
| 8.1. | PRINCIPALES PARTIES PRENANTES | 40 |
| 8.2. | CONSEIL DES DEPLACEMENTS (CODEP) | 40 |
| 8.3. | COMITE DE SUIVI DE LA COMPENSATION | 40 |
| 8.4. | CONSEIL DU TRANSPORT PRIVE PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES (CTPPM) | 41 |
| 8.5. | FONDATION DES PARKINGS | 41 |
| 9. | MONITORING | |
| | LISTE DES ABREVIATIONS ET DES SIGLES | 42 |

1. INTRODUCTION

La loi sur la mobilité (L Mob rs/GE H 1 20) votée en 2016 prévoit, qu'à chaque changement de législature, dans un délai d'un an, 5 plans d'actions thématiques modaux soient soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil par voie de résolution. Il s'agit des plans suivants:

- Transports collectifs
- Mobilités actives
- Réseau routier
- Stationnement
- Transport professionnel de personnes, de marchandises et de services



Les plans d'actions thématiques précisent les études et les projets d'infrastructures que le Conseil d'Etat prévoit de réaliser durant sa période de législature. Ils définissent les actions envisagées et sont accompagnés d'une programmation financière sur la période considérée. Les investissements et les frais de fonctionnement y relatifs sont introduits dans le plan décennal des investissements, respectivement dans le plan financier quadriennal.

La production de ces planifications est prévue de façon transversale et concomitante pour en assurer l'articulation thématique, temporelle et spatiale.

D'autres bases légales, tant fédérales que cantonales, viennent cadrer le travail de l'administration au quotidien. Pour la thématique du stationnement, il s'agit notamment de :

- **La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière** (LaLCR rs/GE H 1 05) **et son règlement** (RaLCR rs/GE H 1 05.01), qui définissent les modalités et la tarification du stationnement sur le domaine public ainsi que le principe de la compensation du stationnement.
- **La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée** (LMCE rs/GE H 1 21), qui définit les principes de stationnement par types d'usagers ainsi que les possibilités de dérogation à la compensation selon les zones de la LMCE.
- **La loi sur la Fondation des parkings** (LFPark rs/GE H 1 13), qui fixe les missions et le fonctionnement de la Fondation des Parkings, en tant qu'établissement autonome de droit public, gérant entre autre la construction et l'exploitation de parcs de stationnement.
- **Le règlement relatif aux places de stationnements sur fonds privés** (RPSFP - L 5 05.10), qui fixe l'offre en stationnement pour les nouveaux logements et les activités.

A cela s'ajoute des lois de financement, telles que les lois de financement des projets d'agglomération permettant la réalisation de nouvelles infrastructures. Leur mise en œuvre suit des procédures définies par le cadre légal cantonal ou fédéral qui structure le temps de mise au point des projets et le planning de construction.

Il convient également de noter que le Canton et les communes se partagent la propriété du domaine public. Chaque propriétaire est ainsi responsable de l'aménagement et de l'entretien du domaine qui lui appartient. De plus, les communes disposent de compétences pour réglementer la circulation et le stationnement sur le réseau de quartier non structurant, le Canton ayant la charge d'exploiter le réseau structurant.

La démarche des Etats généraux des mobilités (EGM) a permis d'accompagner dès septembre 2023 la production des plans d'actions sectoriels de façon concertée avec la société civile constituée. Les résultats de ce travail de concertation concernant le stationnement sont présentés dans le présent plan d'actions, qui sert de feuille de route au département de la santé et des mobilités (DSM) pour la législature et qui fait suite au précédent plan d'actions du stationnement, qui couvrait la période 2020-2025.

2. BILAN DU PRECEDENT PLAN D'ACTIONS

Le plan d'actions 2020-2025 a été adopté par le Conseil d'Etat le 1^{er} mars 2023. Au vu de cette récente adoption et des objectifs qui restent toujours d'actualité, le nouveau plan d'actions du stationnement (PAST) 2024-2028 constitue une forme de mise à jour des précédentes actions.

Le PAST 2020-2025 était orienté sur 3 axes thématiques : les objectifs du plan climat cantonal renforcé (axe A), les questions liées à l'utilisation de l'espace public (axe B) ainsi que les usagères et usagers (axe C). 13 actions étaient réparties dans ces 3 axes.

De manière plus concrète, le PAST 2020-2025 reposait sur deux actions phares :

- **L'adaptation de l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité** : il s'agissait d'adapter les modalités du règlement relatif au stationnement sur fonds privés (RPSFP) en postulant deux orientations complémentaires : une baisse des ratios pour les places de stationnement voitures et motos et une augmentation des places pour les vélos.
- **La tarification du stationnement** : l'analyse de la tarification du stationnement sur le domaine public, tant pour les horodateurs que les macarons a mis en évidence le faible coût du stationnement comparé à d'autres villes et cantons suisses et il restera à agir sur ces points.

De manière générale, une majorité des actions a été réalisée.

- **Le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP)**, qui régit l'aménagement des places de stationnement privées lors de la construction ou de la modification d'un immeuble de logements et d'activités a été modifié et adopté par le Conseil d'Etat le 17 mai 2023 en baissant de 20% à 30% les ratios de stationnement voitures et motos et en les doublant pour les vélos.
- **La nouvelle politique de stationnement dans les parkings de l'Etat** a supprimé les abonnements des pendulaires dans ses propres parkings entre 2020 et 2023.
- En lien avec la libération de l'espace public du stationnement illicite des deux-roues motorisés (2RM), plus de **2'000 places pour les 2RM ont été créées en 2020-2021** sur voirie et dans les parkings en ouvrage en préalable d'une phase de sensibilisation et de contrôle, afin d'améliorer la qualité de l'espace public.
- **L'usage des cases de livraison a été amélioré** grâce à une campagne de communication puis de contrôle renforcé, ainsi que par la modification des règles de contrôle.
- **L'assouplissement de la compensation** du stationnement, accepté en votation populaire par 58% de l'électorat en septembre 2020, a ouvert davantage de parkings et de places pour la compensation avec, en 2024, plus de 3'776 places disponibles.

D'autres actions sont initiées ou en cours et certaines se basent sur un processus continu comme la compensation du stationnement ou le suivi de l'offre en stationnement.

Le tableau ci-dessous recense les actions du PAST 2020-2025.

Tableau 1: bilan du précédent PAST

Actions réalisées ou processus continu

Actions initiées ou en cours

| Axes thématiques | Actions |
|---|---|
| Agir pour les objectifs du plan climat cantonal | 1 Adapter l'offre de stationnement privé aux nouveaux enjeux de la mobilité (RPSFP) |
| | 2 Agir sur la tarification tous modes et toutes offres |
| | 3 Agir sur le stationnement dans les entreprises |
| | 4 Accompagner les nouvelles formes de mobilités |
| | 5 S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale |
| Vie urbaine | 6 Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains |
| | 7 Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public |
| | 8 Agir sur les macarons de stationnement |
| Usagers | 9 Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels |
| | 10 Adapter l'offre P+R à l'évolution urbaine |
| | 11 Agir sur le stationnement vélos |
| | 12 Agir sur le stationnement deux-roues motorisés |
| | 13 Agir sur le stationnement pour les personnes à mobilité réduite |

3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES CLES DE LA THEMATIQUE

| | |
|---|---|
| Stationnement privé | Stationnement privé <ul style="list-style-type: none"> En 2021, 29% des ménages du canton ne possèdent pas de voiture. Ce pourcentage est de 43% en Ville de Genève. En 2015, ces parts étaient respectivement de 22% et de 41%. Au-delà de 3 personnes dans le ménage, la part des ménages sans voitures est de 16% en 2021. En 2021, la part des ménages sans vélo est de 46%. L'évolution du nombre de voitures de tourisme sur le canton a connu une baisse de 2,7% entre 2015 et 2023. De son côté, le nombre de motos a connu une augmentation de 11,9% entre 2015 et 2023. |
|  | Stationnement dans les entreprises <ul style="list-style-type: none"> 100'000 places dans les entreprises (estimation) Disponibilité pour les actifs motorisés d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail (2021) : <ul style="list-style-type: none"> 18% des actifs résidents en Ville de Genève ont une place gratuite, 36% en première couronne (Lancy, Carouge, Grand-Saconnex, Trois-Chênes) 51% en seconde couronne (Meyrin, Versoix) 76% dans le reste du Canton En 2021, 49% utilisent toujours leur voiture pour se rendre au travail lorsqu'ils disposent d'une place gratuite et 27% lorsqu'elle est payante. |
|  | Parcs relais P+R <ul style="list-style-type: none"> 12'561 places dans le Grand Genève 7'060 places dans le canton de Genève 5 P+R en projet dans le canton à l'horizon 2030 |
|  | Tarification du stationnement <ul style="list-style-type: none"> Macaron habitant : 200 CHF/an, le moins cher de Suisse (moyenne 450 CHF/an) Macaron professionnel : 400 CHF/an (moyenne 491 CHF/an en Suisse) Horodateurs : 2,80 CHF/h en Ville de Genève et 1,50 CHF/h dans les autres communes |
|  | Voiture <ul style="list-style-type: none"> 35'000 places voitures sur voirie (bleues et horodateurs) dans les 11 principales communes du canton 57'000 places dans les parkings publics ou à usage public du canton |

| | |
|--|---|
|  | <p>Vélos</p> <ul style="list-style-type: none"> • 48'200 places vélos dans le canton • 3'360 places dans les vélostations |
|  | <p>Deux-roues motorisés</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20'700 places dans les 11 principales communes du canton • 1'800 places ouvertes au public dans les parkings de la Fondation des parkings • 0,25 place 2RM/2R sur voie publique en Ville de Genève par 2RM immatriculé dans le canton en 2023 (le ratio voitures est de 0,09 en 2022) |
|  | <p>Livraison</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1'500 cases livraisons dans les 11 principales communes du canton • Enquête 2020 en Ville de Genève : 56% des stationnements observés sur case de livraison sont le fait de véhicules de particuliers. Seulement 5% des stationnements observés sur case le sont pour le besoin d'une livraison de marchandises |
|  | <p>Personnes à mobilité réduite (PMR)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 570 places PMR sur voie publique (2023) |
| <p>Compensation du stationnement</p> | <p>Compensation du stationnement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offre de référence 2011 : 22'289 places (bleues et blanches) dans la zone de compensation • 2024 : 3'776 places disponibles pour la compensation dans 86 parkings • 2'817 places bleues et blanches supprimées depuis 2013 dans le périmètre de la compensation |
| <p>Nouvelles formes de mobilités</p> | <p>Nouvelles formes de mobilités</p> <ul style="list-style-type: none"> • 345 places pour véhicules électriques dans 35 parkings (Fondation des parkings – 2021) • 92 bornes et 117 points de recharge à accès public (sur domaines privé et public) déployés par les SIG à fin 2021 • Le nombre d'abonnés Mobility CarSharing a plus que triplé depuis 2013 (de 5'000 à 17'500 abonnés en 2022 – en intégrant depuis 2017 les usagers «Click&Drive») |

4. APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION

Le DSM a organisé en septembre et octobre 2023 les Etats généraux des mobilités (EGM), soit une large consultation sur le thème des déplacements dans l'optique d'élaborer les plans d'actions des mobilités.

Près de 180 personnes représentant la société civile ont été invités à participer à deux réunions d'échanges et de co-construction les 1er septembre et 17 octobre 2023. Dans un premier temps, il s'est agi d'établir un diagnostic prospectif partagé sur la situation actuelle de la mobilité à Genève. Lors de la seconde journée, les participants ont eu l'occasion de travailler avec les services de l'administration à identifier des solutions à intégrer dans les plans d'actions et pouvant être mises en œuvre dans le cadre de cette législation. Les résultats de ces concertations ont conduit au présent PAST 2024-2028.

Outre les éléments issus des consultations des EGM, les propositions du Forum citoyen, démarche citoyenne mise en œuvre en 2020 et les recommandations de la Cour des Comptes (rapport n°185 du 16 octobre 2023) issues de l'audit sur les mesures d'accompagnement du Léman Express (LEX) ont été considérées.

Concernant la thématique du stationnement, une synthèse des éléments provenant des différentes démarches de concertation est proposée dans le tableau suivant :

Tableau 2 : Apport du processus de consultation des EGM, du forum citoyen et de la Cour des comptes

| Espace public | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|---|-----|---------------|------------------|
| Revoir le partage de l'espace public et réduire les places de stationnement voiture sur domaine public | | | |
| Sensibiliser et lutter contre les incivilités notamment pour la sécurité sur les trottoirs, augmenter le contrôle | | | |
| P+R | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
| Participer au financement des P+R en France en coordination avec les autorités françaises | | | |
| Harmoniser les pratiques de gestion et les tarifs | | | |
| Revoir les critères d'accès aux P+R (aussi pour les P+R non gérés par Fondation des parkings) | | | |
| Développer des hubs de mobilité | | | |
| Transport professionnel | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
| Créer plus de places de livraison notamment pour vélo-cargos | | | |
| Outil numérique pour identifier les places libres, notamment pour les professionnels | | | |
| Créer un macaron spécifique pour les livraisons qui donnerait accès au stationnement sur certaines périodes | | | |

| Offre | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
|---|-----|---------------|------------------|
| Places longues durée (macaron) à utiliser à bon esient | | | |
| Créer des places 2RM et limiter la durée du stationnement 2RM sur voie publique | | | |
| Mieux communiquer sur l'offre en vélo-stations et associer d'autres services | | | |
| Créer plus de places PMR | | | |
| Recharge électrique de stationnement à domicile | | | |
| Développer des places de covoiturage (dans les P+R) | | | |
| Développer des places d'autopartage sur le domaine public | | | |
| Appliquer la politique de gestion des parkings privés de l'Etat par les communes et les autres acteurs | | | |
| Développer des plans de mobilité d'entreprises sur les aspects stationnement | | | |
| Tarification | EGM | Forum citoyen | Cour des comptes |
| Augmenter le prix des macarons avec des contreparties pour les revenus modestes | | | |
| Coordination de la tarification des parkings pour éviter la concurrence entre les parkings (parkings en périphérie moins cher que les parkings au centre-ville) | | | |
| Système d'abonnement combiné autoroute, parking, TC | | | |
| Fiscalisation des places dans les entreprises | | | |

5. PRINCIPES GENERAUX ET OBJECTIFS THEMATIQUES

Sur la base des apports issus des consultations, les principes généraux suivants ont été définis pour le plan d'actions :

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 2RM et les vélos.

Ces principes généraux ont ensuite été détaillés en objectifs thématiques :

- 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.
- Faciliter les livraisons.
- Accélérer la transition vers les motorisations faiblement émissives.
- Agir autant sur l'offre de stationnement privée que sur l'offre publique, en tenant compte des enjeux économiques liés au stationnement.
- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.
- Faciliter la compréhension des règles de stationnement.
- Sensibiliser aux bons comportements en termes de stationnement.

Les principes et les objectifs s'inscrivent en cohérence avec le plan climat cantonal. La politique du stationnement joue en effet un rôle majeur pour atteindre ces objectifs, car elle constitue un levier fort de report modal, y compris pour les deux-roues motorisés.

Le PAST 2024-2028 s'inscrit également en cohérence avec la stratégie de mobilité globale qui repose sur les axes suivants :

- Réduire la part du trafic individuel motorisé dans les déplacements.
- Offrir des alternatives pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle motorisée.
- Accompagner les évolutions technologiques du parc de véhicules publics et privé.
- Induire, motiver et accompagner les changements de comportement.

6. ACTIONS DU PAST 2024-2028

Le PAST 2024-2028 s'articule autour de 23 actions qui répondent aux objectifs thématiques listés ci-dessus. Ces actions sont regroupées autour de 8 thèmes :

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.

Parcs relais 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.

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.

Il est à noter que l'opérationnalisation de certains projets découle de la faisabilité foncière et qu'il sera donc nécessaire de préciser l'impact foncier des mesures.

1

AMELIORER ET ETENDRE LE STATIONNEMENT POUR LES 2RM, VELOS ET VELOS SPECIAUX (PAR EXEMPLE VELOS-CARGOS) NOTAMMENT AUX INTERFACES DE TRANSPORTS PUBLICS ET DANS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

ESPACE PUBLIC

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). 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 |

2

CREER, VIA LA FONDATION DES PARKINGS, 20 NOUVELLES VELOSTATIONS DANS LE CANTON ET 200 PLACES VELOS-CARGOS DANS SES PARKINGS AINSI QUE 10 "MOTOS-STATIONS"

ESPACE PUBLIC

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.

Exemples inspirants : vélostation sécurisée de 32m2, dotée du système velocity.ch et parking deux-roues motorisés en ouvrage (Fondation des parkings)



| 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 |

3

CREER DES PLACES DE LIVRAISON SUPPLEMENTAIRES, NOTAMMENT POUR LES VELOS-CARGOS

ESPACE PUBLIC

Pourquoi?

Les cases jaunes interdites au parcage, 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.

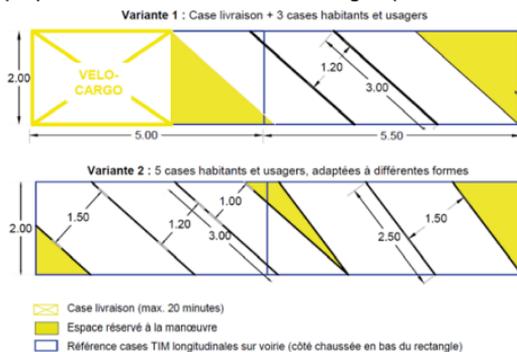
Comment?

- 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.).

Exemple inspirant : proposition de modules de vélos-cargos (Ville de Genève)



| Public-cible | Porteur | Plan d'actions 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 |

4

INSTALLER DES BORNES RAPIDES DE RECHARGES ELECTRIQUES DANS LES PARKINGS DE LA FONDATION DES PARKINGS ET ETUDIER, EN PARALLELE, LES BESOINS EN BORNES DE RECHARGES POUR LES ENTREPRISES (ARTISANS, TAXIS, ETC.)

ESPACE PUBLIC

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.

Exemple inspirant : place de stationnement avec borne de recharge électrique sur le domaine public (Genève)



| Public-cible | Porteur | Plan d'actions référent | Autre planification concernée | Partenaires | État d'avancement | Test (Oui/Non) |
|---------------------------|---|-------------------------|-------------------------------|--|-------------------|----------------|
| Transports professionnels | OCT OCEV- SABRA Taskforce électro mobilité | 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

ESPACE PUBLIC

Pourquoi?

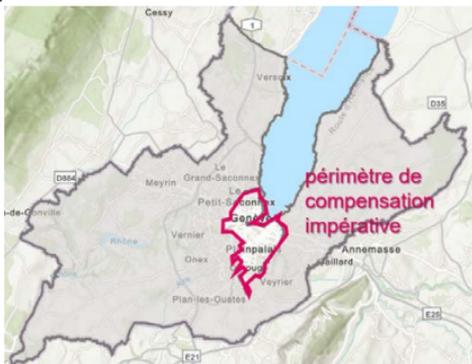
Décidé en 2013, le principe de la compensation du stationnement vise à pouvoir supprimer plus facilement des places de stationnement sur le domaine public, en coordination avec la réalisation simultanée d'aménagements d'espaces publics par les communes. Son assouplissement en 2020 facilite encore davantage 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.

Dans quel but?

- 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 | Etat 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 LIBERER L'ESPACE PUBLIC DES VELOS-EPAVES

ESPACE PUBLIC

Pourquoi?

Les vélos-épaves et les vélos gênants encombrent 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, associations d'usagers | A démarrer | Non |

7

AGIR SUR L'OFFRE DES MACARONS DE STATIONNEMENT HABITANTS

TARIFICATION

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?

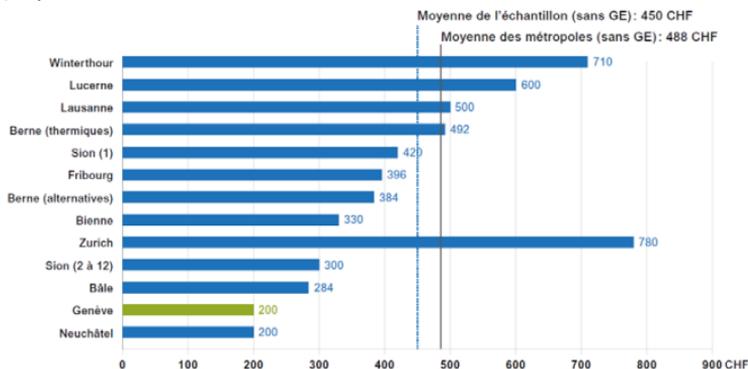
- Evaluer la pertinence de faire évoluer la tarification du macaron habitant.
- Permettre aux détenteurs d'un macaron d'utiliser l'offre de stationnement dans les parkings publics et les P+R, à un tarif préférentiel (rabais sur le tarif horaire).
- Dans les zones macarons saturées, réserver les macarons 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 quels buts?

- 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.

Exemples inspirants :

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



La Ville de Lyon propose des tarifs d'abonnements "domicile" pour les parkings en ouvrage avec 15 sorties par mois comprises (hors week-end), puis les sorties supplémentaires sont facturées.

| 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, régions, promoteurs | En cours | Non |

8

FACILITER LE STATIONNEMENT DES VEHICULES PROFESSIONNELS ELECTRIQUES VIA UN TEST D'UN MACARON SPECIFIQUE

TARIFICATION

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, milieu des commerces et du transport professionnel, communes | A démarrer | Oui pour la durée de la législature |

9

METTRE EN COHERENCE LA TARIFICATION HORODATEUR AVEC LES ZONES LMCE

TARIFICATION

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 |

10

PROPOSER UNE OFFRE COMBINÉE P+R HORS DU CANTON

TARIFICATION

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, Lémanis | En cours | Non |

11

REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT 2RM

REGLEMENTATION

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 selon le tableau ci-après :

Types de cases de stationnement 2R/2RM/vélos-cargos

| | Pictogramme OSR | Arrêté | Limitation de durée | Signalisation verticale |
|---------------------|---|------------|---|---|
| Cases mixtes 2R/2RM | - | - | - | - |
| Vélos |  | Nécessaire | - | Ev. à la place du pictogramme |
| Motos/scooters |  | Nécessaire | Possible Tests dans le cadre du PAST 24-28 | Ev. à la place du pictogramme |
| Vélos-cargos | En attente OSR | Nécessaire | Possible | Nécessaire  Plaque complémentaire : vélos-cargos seuls autorisés |

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 | PAMA | Fondation des parkings, communes | A démarrer | Oui |

12

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

P+R

Pourquoi?

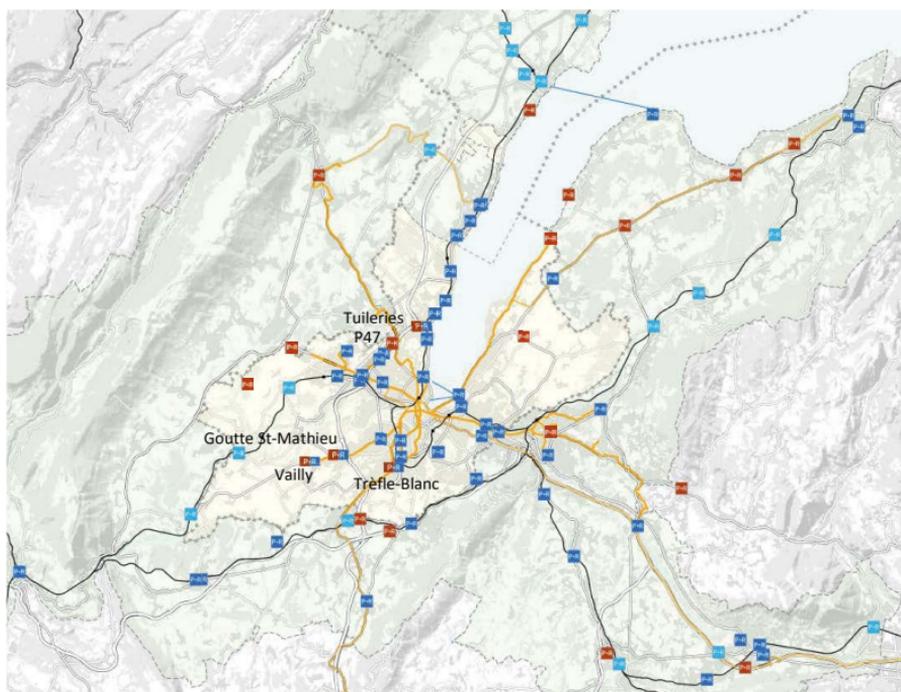
La question des P+R est cruciale pour juguler les flux pendulaires en voiture individuelle.

Comment?

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

Dans quel but?

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

**Légende**

P+R déjà en projet (nouveau ou extension) : Tréfle Blanc, P47, Tuileries, Vailly, Goutte St-Mathieu

| | | | |
|--|---|--|--|
| | P+R Existant | | Halte ferroviaire |
| | P+R Existant avec un projet d'extension | | Réseau ferroviaire |
| | Projet de nouveau P+R | | Ligne lacustre |
| | | | Ligne de transports publics (tram, bus, car) |
| | | | Canton de Genève / Grand Genève |

| 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 |

13

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

P+R

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 CRITERES D'ATTRIBUTION DES PLACES P+R A LA SUITE DE LA MISE EN SERVICE DU LEMAN EXPRESS (LEX)

P+R

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?

- Orienter l'offre P+R en fonction des besoins prioritaires ciblés.

| 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 |

15

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

P+R

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 |

16

TESTER LE FONCTIONNEMENT D'UN P+R INVERSE

P+R

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 A DIMINUER LEURS PLACES DE STATIONNEMENT VIA LE DEVELOPPEMENT DE PLANS DE MOBILITE D'ENTREPRISE, PREVOYANT NOTAMMENT LA TARIFICATION DES PLACES

STATIONNEMENT DANS LES ENTREPRISES

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.

Exemples inspirants :

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

Certaines entreprises (Ypsomed ou Swisscom par exemple, dans le canton de Berne, et Zurich Financial Services dans celui de Zurich) ont introduit la tarification de leur parking, y compris pour leurs employés. La mesure vise à inciter au 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 DIFFERENTS ACTEURS PUBLICS A ADOPTER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT SIMILAIRE A CELLE DE L'ETAT DANS SES PROPRES PARKINGS (SUPPRESSION DES PLACES PENDULAIRES)

STATIONNEMENT DANS LES ENTREPRISES

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.

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-voitureurs 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.

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 | OCT | PAST | | Communes, CPEG, FTI etc. | En cours | Non |

19

EVALUER L'IMPACT DU NOUVEAU RPSFP ADOPTE PAR LE CONSEIL D'ETAT EN MAI 2023

STATIONNEMENT PRIVE

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?

- Evaluer 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 | Etat 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 VELOS ET VELOS-CARGOS

CONTRÔLE DU STATIONNEMENT

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.

Exemple inspirant : campagne de sensibilisation au stationnement des deux-roues motorisés (Etat de Genève – 2021)



| 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 |

21

AUGMENTER L'OFFRE EN PLACES DE STATIONNEMENT POUR LES PMR D'ENVIRON 120 PLACES ET AMELIORER LEUR ACCESSIBILITE. PROPOSER UN SYSTEME DE CREDIT-PARKING A PRIX REDUIT POUR LES DETENTEURS DE CARTES PMR DANS DES PARKINGS EN OUVRAGE

PMR

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 |

22

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

PMR - MEDECINS

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 termes 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 |

23

FACILITER L'IMPLANTATION DE PLACES D'AUTOPARTAGE SUR L'ESPACE PUBLIC ET DANS LES PARKINGS EN OUVRAGE DE L'ETAT DE GENEVE ET CEUX GERES PAR LA FONDATION DES PARKINGS

AUTOPARTAGE

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.

Exemple inspirant : places Mobility dans les parkings gérés par la Fondation des parkings



| 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 |

7. ACTIONS PORTEES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THEMATIQUES

7.1. ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU RESEAU ROUTIER (PARR)

Action 1 - Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain/économique et desservir les nouveaux quartiers/zones industrielles. La mise en œuvre de cette action est en lien direct avec le mécanisme de la compensation du stationnement.

Action 3 - Renforcer la fluidité des déplacements en réduisant le trafic automobile des pendulaires, en développant les offres et les réseaux selon la LMCE et en adaptant la régulation lumineuse. Cette action peut potentiellement toucher au stationnement et entrer dans le cadre du suivi de la compensation de la zone dense.

Action 4 - Encourager et accompagner les communes à la sécurisation et la pacification des quartiers (zone I et II et traversées de localité). En rééquilibrant l'espace de voirie, cette action contribue à améliorer la qualité de vie, les espaces publics et à apaiser la circulation dans les zones LMCE. Cette action répond également au principe du PAST qui vise à libérer l'espace public du stationnement sur voirie, lorsque cela est possible, afin d'améliorer la sécurité, la fluidité et la qualité de vie.

Action 8 – Elaborer et mettre en œuvre une feuille de route des mobilités pendulaires visant à réduire le trafic aux petites douanes et dans les centres urbains. Cette action est liée au stationnement des pendulaires avec les actions du PAST qui vise à limiter le stationnement dans les entreprises.

Action 9 - Développer le covoiturage. En termes de stationnement, le covoiturage requiert notamment de créer des infrastructures physiques comme des aires de mise en relation et des places de parking réservées.

Action 13 - Développer et inciter à la mobilité partagée. La mobilité partagée nécessite de mettre en place des infrastructures physiques adaptées, notamment des places de stationnement, des bornes de recharge, etc. Le renforcement de la collaboration avec les communes, détentrices de la majeure partie du domaine public utilisé pour stationner les véhicules partagés est également nécessaire.

Action 14 - Renforcer les contrôles du respect des règles de circulation pour tous les usagers et lutter contre les incivilités. Le lien est fait avec la campagne de sensibilisation aux bons comportements de stationnement pour les vélos, prévue dans le PAST.

7.2. ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DES MOBILITES ACTIVES (PAMA)

Action 1 - Développer les réseaux de mobilités actives, en lien avec le contre-projet à l'initiative 182 climat urbain, en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes (+ 80 km d'aménagements). Cette action peut potentiellement toucher au stationnement et entrer dans le cadre du suivi de la compensation du stationnement.

Action 3 - Aménager au minimum deux magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues. Cette action peut potentiellement toucher au stationnement et entrer dans le cadre du suivi de la compensation du stationnement.

Action 4 - Améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires en traitant les points problématiques en coordination avec les acteurs de terrain. Cette action peut potentiellement toucher au stationnement et entrer dans le cadre du suivi de la compensation du stationnement.

Action 6 - Anticiper la réalisation des axes forts vélos au moyen de tests concertés. Cette action peut toucher au stationnement et entrer dans le cadre du suivi de la compensation du stationnement. Elle comprend également le développement de stationnements vélos le long des axes forts.

Action 8 - Développer des titres de transports multimodaux. Créer des titres de transports multimodaux combinant différentes options de déplacement avec, par exemple, des abonnements combinés pour les vélostations, les transports publics, l'accès à des vélos-cargos ou encore à des parkings relais P+R.

Action 9 - Développer des hubs de mobilité multimodaux. Les hubs de mobilité multimodaux sont des lieux d'intermodalité, où il est possible de trouver un bouquet d'offres de mobilité répondant à ses besoins. Ils offrent une continuité multimodale de la chaîne de déplacement en proposant par exemples des vélos, des vélos-cargos, des trottinettes, des véhicules partagés et un accès facilité aux transports en commun. Ces hubs sont à disposition non seulement de la population, mais également des entreprises qui n'ont pas toujours les moyens de disposer de leurs propres flottes de véhicules.

7.3. ACTIONS PORTEES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU TRANSPORTS PROFESSIONNEL DE PERSONNES, DE MARCHANDISES ET DE SERVICES (PATPRO)

Action 1 - Créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries. En termes de stationnement, il s'agit notamment de créer un macaron professionnel permettant le stationnement et la circulation de ces professionnels dans les zones où le trafic de transit est interdit.

Action 2 - Développer les plans de mobilité d'entreprises pour les pendulaires et professionnels. Cette action concerne le stationnement dans les entreprises également traité dans le PAST, afin d'inciter les entreprises à diminuer et tarifier leurs places de stationnement en lien avec des plans de mobilité d'entreprise.

Action 3 - Identifier et mettre en œuvre des zones ou des axes où les transports professionnels sont prioritaires. Cette action peut potentiellement toucher au stationnement.

Action 4 - Créer des flottes de véhicules professionnels partagés avec les entreprises volontaires. Cette action est en lien avec le stationnement des vélos-cargos, les hubs de mobilité et l'autopartage.

Action 8 - Accompagner la création d'un parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers dans le canton. Cette action prévoit d'une part d'identifier les opportunités dans les parkings privés existants et sur la voirie pour améliorer la situation pour les poids-lourds à court terme et, d'autre part, de mettre sur pied un projet de parking

précisant les besoins, le financement et le foncier nécessaire (en mettant l'accent sur la nécessité de superposition des activités).

Action 17 - Réserver des cases de stationnement pour les activités de services (artisans). La difficulté à stationner à proximité des lieux d'intervention engendre une perte de temps importante pour les artisans et une circulation inutile dans les quartiers. De ce fait, il paraît intéressant de faciliter le stationnement des professionnels en leur réservant des cases, là où cela est le plus utile.

Action 19 - Créer une gare routière pour les lignes internationales au P47. La future gare routière sera également reliée au futur P+R P47.

Action 20 – Permettre l'arrêt des autocars à proximité des attractions touristiques du centre-ville et organiser leur stationnement. La création d'un parking pour les lignes internationales hors du centre-ville et la requalification de la Place Dorcière nécessitent d'étudier les besoins en places d'arrêt et de stationnement des autocars à proximité des attractions touristiques.

7.4. ACTIONS INSCRITES AU PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS (PATC)

Action 1 - Développement et renforcement du réseau tramway.

Le renforcement de l'offre P+R est fortement lié au développement de l'offre en transports collectifs.

Action 3 - Poursuite du développement de l'offre TPG en accompagnement du développement urbain.

Le renforcement de l'offre P+R est fortement lié au développement de l'offre en transports collectifs.

8. GOUVERNANCE ET SUIVI

8.1. PRINCIPALES PARTIES PRENANTES

En matière de stationnement, le DSM, pour lui l'OCT, a le rôle d'autorité organisatrice. Plusieurs parties prenantes interviennent à différents niveaux sur la thématique, que ce soit au niveau de l'Etat, d'acteurs publics ou semi publics et de privés:

- Grand Conseil;
- Conseil d'Etat;
- Offices et services de l'Etat (urbanisme, environnement, bâtiments, autorisation de construire, etc.);
- Communes;
- Fondation des parkings;
- Propriétaires et gestionnaires de parkings;
- Coopératives, caisses de pensions;
- Entreprises;
- Associations;
- Privés.

En parallèle, plusieurs instances sont régulièrement actives sur la thématique du stationnement. Leur fonctionnement et leur composition sont prévus dans le cadre légal.

8.2. CONSEIL DES DEPLACEMENTS - CODEP

Cadre légal : LaLCR rsGE H 1 05 Art 13 et 14 / RaLCR rsGE H 1 05.01 Art 11

Le CODEP est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation. Il est formé de 12 membres titulaires:

- 4 personnes désignées par genèvemobilité;
- 4 personnes désignées par la Coordination transports et déplacements;
- 4 personnes désignées par le Conseil d'Etat.

8.3. COMITE DE SUIVI DE LA COMPENSATION

Cadre légal : RaLCR Art 70

Un comité de suivi se réunit 2 fois par an sous l'égide du département pour examiner la mise en œuvre du principe de compensation. Le comité a un rôle consultatif et a pour mission d'examiner, suivant les projets urbains qui lui sont soumis, le dispositif de compensation à mettre en œuvre. Le choix de la compensation incombe au département. Sa composition est la suivante :

- les villes de Genève et de Carouge;
- les membres du CODEP;
- la Fondation des parkings, Socopark;
- la Gérance immobilière municipale;
- la Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève.

8.4. CONSEIL DU TRANSPORT PRIVE PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES - CTPPM

Cadre légal : LaLCR rsGE H 1 05 art 15

Le CTPPM est une commission officielle consultative traitant des sujets de mobilités des professionnels, notamment dans le domaine de la circulation ou du stationnement des véhicules de transport privé professionnel de marchandises.

Il se compose de 8 membres représentant :

- le secteur du transport de choses et du transport de personnes (4);
- le secteur de la construction et des artisans (2);
- les milieux du commerce (1);
- les milieux du tourisme (1).

Réunis 3 à 4 fois par année, le CTPPM constitue l'organe de suivi du plan d'actions du transport professionnel.

8.5. FONDATION DES PARKINGS

Cadre légal : LFPark rsGE H 1 13

La Fondation des parkings constitue un acteur clé dans la mise en œuvre d'une majorité des actions de ce plan d'actions. Elle est l'entité qui met en œuvre la politique de l'Etat de Genève en matière de stationnement. L'établissement public autonome construit et encourage la réalisation de parcs de stationnement, notamment de parcs relais P+R; elle exploite les parkings dont elle est propriétaire, ainsi que ceux du Canton et de tiers (notamment des communes) dont la gestion lui est confiée; elle assure des prestations de service en matière de stationnement; elle met en œuvre la nouvelle politique de gestion des parkings décidée par le Conseil d'Etat en 2020 et contrôle le stationnement sur les communes de Genève, Carouge, et Satigny.

Une convention d'objectifs est signée entre le Canton et la Fondation des parkings, afin de fixer les objectifs à la Fondation pour la durée de la législature. Cette convention est accompagnée d'une feuille de route technique établie annuellement.

Des séances politiques et techniques se tiennent de façon régulière entre le département et la Fondation des parkings pour régler les modalités et suivre les projets.

9. MONITORING

Le DSM accorde une importance particulière au suivi des mesures qui constituent ses plans d'actions. De ce fait, un outil de monitoring permettant d'attester de la réalisation des actions et de leur impact, devra être développé afin de vérifier le bon avancement des projets, d'identifier les problèmes potentiels et d'apporter, le cas échéant, toute action corrective nécessaire. Par ailleurs, des mesures de communication, informant les acteurs des changements concernant leurs mobilités, seront réalisées pour les actions le nécessitant.

LISTE DES ABREVIATIONS ET DES SIGLES

| | |
|---------------|---|
| CE | Conseil d'Etat |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| CODEP | Conseil des déplacements |
| CPEG | Caisse prévoyance de l'Etat de Genève |
| CTPPM | Conseil du transport privé professionnel de marchandises |
| DIP | Département de l'instruction publique |
| DPAV | Direction Praille Acacias Vernets |
| 2RM | Deux-roues motorisés |
| DSM | Département de la santé et des mobilités |
| EGM | Etats généraux des mobilités |
| EPCI | Etablissement publics de coopération intercommunale (France) |
| FER | Fédération des entreprises romandes |
| FTI | Fondation pour les terrains industriels de Genève |
| GIM | Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève |
| HUG | Hôpitaux universitaires de Genève |
| LALCR | Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière rsGE H 1 05 |
| LEX | Léman Express |
| LFPARK | Loi sur la Fondation des parkings rsGE H 1 13 |
| LMCE | Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée rsGE H 1 21 |
| OAC | Office des autorisations de construire – Etat de Genève |
| OCBA | Office cantonal des bâtiments – Etat de Genève |
| OCEV | Office cantonal de l'environnement – Etat de Genève |
| OCSIN | Office cantonal des systèmes d'information et du numérique – Etat de Genève |
| OCT | Office cantonal des transports – Etat de Genève |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| OSR | Ordonnance sur la signalisation routière RS 741.21 |
| OU | Office de l'urbanisme – Etat de Genève |
| PAMA | Plan d'actions des mobilités actives |
| PARR | Plan d'actions du réseau routier |
| PAST | Plan d'actions du stationnement |
| PATPRO | Plan d'actions du transport professionnel de personnes de marchandises et de services |
| PCC | Plan climat cantonal |

| | |
|----------------|---|
| PMOB | Plan de mobilité d'entreprise |
| PMR | Personnes à mobilité réduite |
| P+R | Parking relais |
| P+Rail | Parking relais gare |
| RALCR | Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière rsGE H 1 05.01 |
| RPSFP | Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés rsGE L 5 05.10 |
| SABRA | Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants – Etat de Genève |
| SIG | Service industriels de Genève |
| TC | Transports collectifs |
| TIM | Transport individuel motorisé |
| TPG | Transports publics genevois |
| UNIRESO | Communauté tarifaire genevoise |

