



PLAN D'ACTION DU STATIONNEMENT 2024-2028

VERSION ADOPTÉE PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 4 DÉCEMBRE 2024
SUITE AU VOTE DU GRAND CONSEIL DU 31 OCTOBRE 2024



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Directeur général: **David Favre**

Directeur: **Gérard Widmer**

Cheffe de Projet: **Julie Théodas**

Chemin des Olliquettes 4 • Case postale 271 - 1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 78 00 • oct-accueil@etat.ge.ch • www.ge.ch

© État de Genève, novembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	4
2. BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D'ACTIONS	5
3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES-CLÉS DU STATIONNEMENT	7
4. APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION	9
5. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET OBJECTIFS THÉMATIQUES	11
6. ACTIONS DU PAST 2024-2028	12
7. ACTIONS PORTÉES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THÉMATIQUES	39
7.1 Actions portées par le Plan d'actions du réseau routier (PARR)	39
7.2 Actions portées par le Plan d'actions des mobilités actives (PAMA)	40
7.3 Actions portées par le Plan d'actions du transports professionnel de personnes, de marchandises et de services (PATPRO)	41
7.4. Actions inscrites au Plan d'actions des transports collectifs (PATC)	42
8. GOUVERNANCE ET SUIVI	43
8.1. Principales parties prenantes	43
8.2. Conseil des déplacements – CODEP	43
8.3. Comité de suivi de la compensation	43
8.4. Conseil du transport privé professionnel de marchandises (CTPPM)	44
8.5. Fondation des parkings	44
9. MONITORING	44
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES	45

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'État 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'État 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 rsGE H 1 05) et son règlement (RaLCR rsGE 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 rsGE 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.

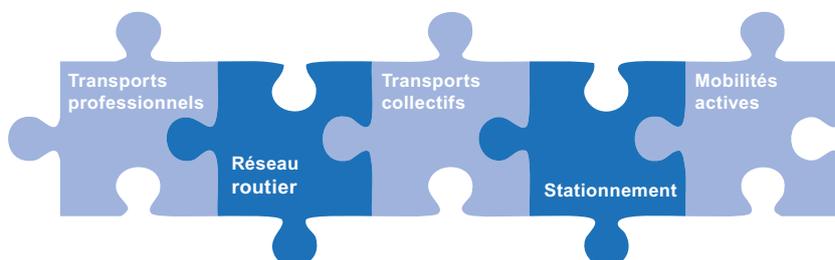
La Loi sur la Fondation des parkings (LFPark rsGE H 1 13), qui fixe les missions et le fonctionnement de la Fondation des parkings, en tant qu'établissement autonome de droit public, gérant entre autres la construction et l'exploitation de parcs de stationnement.

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.

À cela s'ajoutent des lois de financement, telles que celles relatives à 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 régler 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 États 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 2020-2024.



2. BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions 2020-2025 a été adopté par le Conseil d'État 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 usagers et usagers (axe C). 13 actions étaient réparties dans ces 3 axes.

De façon 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 faudra encore 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'État 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** a supprimé les abonnements des pendulaires valables dans les parkings de l'État entre 2020 et 2023.
- En lien avec la libération de l'espace public du stationnement illicite des deux-roues motorisés (2RM), plus de **2000 places pour les 2RM ont été créées en 2020-2021** sur voirie et dans les parkings en ouvrage en amont 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 3776 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 à la page suivante recense les actions du PAST 2020-2025.

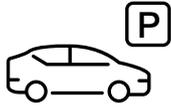
2. BILAN DU PRÉCÉDENT PLAN D'ACTIONS

Tableau 1 : bilan du précédent PAST

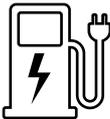
● Actions réalisées ou processus continu ● Actions initiées ou en cours

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
VIE URBAINE	4 ● Accompagner les nouvelles formes de mobilités
	5 ● S'appuyer sur l'offre privée pour équilibrer l'offre globale
	6 ● Utiliser le stationnement comme outil pour agir sur la mobilité dans les nouveaux projets urbains
	7 ● Utiliser le stationnement en ouvrage pour libérer l'espace public
	8 ● Agir sur les macarons de stationnement
	9 ● Répondre à la demande en stationnement de courte durée y compris pour les professionnels
USAGERS	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-CLÉS DU STATIONNEMENT

	STATIONNEMENT PRIVÉ <ul style="list-style-type: none">• En 2021, 29 % des ménages du canton ne possédaient pas de voiture. Ce pourcentage était 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 était de 16 % en 2021.• En 2021, la part des ménages sans vélo était 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 motocycles a connu une augmentation de 11,9 % pour la même période.
	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 avaient 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 % utilisaient toujours leur voiture pour se rendre au travail lorsqu'ils disposaient d'une place gratuite et 27 % lorsqu'elle était 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: Fr. 200.–/an = le moins cher de Suisse (moyenne Fr. 450.–/an)• Macaron professionnel: Fr. 400.–/an (moyenne Fr. 491.–/an en Suisse)• Horodateurs: Fr. 2.80/h en Ville de Genève et Fr. 1.50/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

3. DIAGNOSTIC – CHIFFRES-CLÉS DU STATIONNEMENT

	VÉLOS <ul style="list-style-type: none">• 48 200 places vélos dans le canton• 3360 places dans les vélostations
	DEUX-ROUES MOTORISÉS <ul style="list-style-type: none">• 20 700 places dans les 11 principales communes du canton• 1800 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 était de 0,09 en 2022)
	LIVRAISON <ul style="list-style-type: none">• 1500 cases livraisons dans les 11 principales communes du canton• Enquête 2020 en Ville de Genève : 56 % des stationnements observés sur case de livraison étaient le fait de véhicules de particuliers. Seulement 5 % des stationnements observés sur case l'étaient pour le besoin d'une livraison de marchandises
	PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) <ul style="list-style-type: none">• 570 places PMR sur voie publique (2023)
	COMPENSATION DU STATIONNEMENT <ul style="list-style-type: none">• Offre de référence 2011 : 22 289 places (bleues et blanches) dans la zone de compensation• 2024 : 3776 places disponibles pour la compensation dans 86 parkings• 2817 places bleues et blanches supprimées depuis 2013 dans le périmètre de la compensation
	NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉS <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 5000 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 États 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 invitées à participer à deux réunions d'échanges 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 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 législature. 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			

4. APPORTS DES PROCESSUS DE CONSULTATION

TRANSPORT PROFESSIONNEL	EGM	Forum citoyen	Cour des comptes
Créer plus de places de livraison notamment pour vélo-cargos			
Mettre en place un 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
Utiliser les places longue durée (macaron) à bon escient			
Créer des places 2RM et limiter la durée du stationnement 2RM sur voie publique			
Mieux communiquer sur l'offre en vélostations et associer d'autres services			
Créer plus de places PMR			
Développer la recharge électrique de stationnement à domicile			
Développer des places de covoiturage (dans les P+R)			
Développer des places d'autopartage sur le domaine public			
Inciter les communes et les autres acteurs à appliquer la politique de gestion des parkings privés de l'État			
Développer des plans de mobilité d'entreprises sur les aspects de stationnement			

TARIFICATION	EGM	Forum citoyen	Cour des comptes
Augmenter le prix des macarons avec des contreparties pour les revenus modestes			
Coordonner la tarification des parkings pour éviter la concurrence entre les parkings (parkings en périphérie moins chers que les parkings au centre-ville)			
Mettre en place un système d'abonnement combiné autoroute, parking, TC			
Fiscaliser les places dans les entreprises			

5. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET OBJECTIFS THÉMATIQUES

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 des 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 public 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 à la page précédente. Ces actions sont regroupées autour de 8 thèmes :

ESPACE PUBLIC

1. Améliorer et étendre le stationnement pour les 2 RM, vélos et vélos spéciaux (par exemple vélos-cargos), notamment aux interfaces de transport public, dans les établissements scolaires, les lieux d'achats, de loisirs, de culture et de sport, en ville comme en périphérie, sur des emplacements mixtes, soit sans attribution de places par signalisation verticale.
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 recharge électrique 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 définis selon le macaron spécifique.
9. Mettre en cohérence la tarification horodateur avec les zones LMCE.
10. Proposer une offre combinée P+R hors du canton.
11. Réglementer à 5h minimum la durée de stationnement des 2RM sur l'espace public du centre-ville, sans apposition de signalisation verticale pour leur réserver des emplacements.

PARCS RELAIS P+R

12. Créer 2500 places dans plusieurs P+R du canton.
13. Encourager les autorités françaises à renforcer l'offre en places de parcs relais P+R en France (parcs relais 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'État a mis en œuvre dans ses propres parkings (suppression des places pendulaires).

STATIONNEMENT PRIVÉ

19. Évaluer l'impact du nouveau RPSFP adopté par le Conseil d'État 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 transport 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'État de Genève et dans ceux gérés par la Fondation des parkings pour les véhicules dont l'accès est ouvert au public.

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.

ACTION 1

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

ESPACE PUBLIC

PUBLIC-CIBLE



Vélos

2RM

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PATPRO

PARTENAIRES

Communes, DIP, Fondation des parkings, HUG, OCBA, OCT, OU

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Oui

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 transport public, dans les établissements scolaires, les lieux d'achats, de loisirs, de culture et de sport, en ville comme en périphérie, sur des emplacements mixtes.
- Tester des places pour les vélos-cargos sur le domaine public et compléter l'offre en ouvrage.
- La Fondation des parkings sera mandatée pour installer du stationnement vélos (à intégrer à la convention d'objectifs) dans les parkings des établissements secondaires (DIP). Cette mesure sera planifiée et anticipée dans leurs conséquences (en particulier financières) sur la rénovation ou la construction de bâtiments de l'État.

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.

ACTION 2

Créer, via la Fondation des parkings, 20 nouvelles vélostations dans le canton et 200 places vélos-cargos dans ses parkings ainsi que 10 « motos-stations »

ESPACE PUBLIC

PUBLIC-CIBLE



Vélos

2RM

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA

PARTENAIRES

Commerçants, communes, DPAV, OCT

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 places vélos-cargos dans les parkings en ouvrage gérés par la Fondation des parkings.

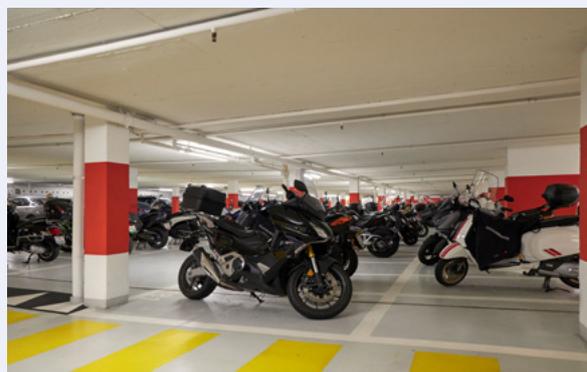
DANS QUELS BUTS ?

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

▼ EXEMPLES INSPIRANTS



Parking vélos Voie Centrale
(Fondation des parkings)



Parking deux-roues motorisés en ouvrage
(Fondation des parkings)

ACTION 3

Créer des places de livraison supplémentaires, notamment pour les vélos-cargos

ESPACE PUBLIC

PUBLIC-CIBLE



Transports de marchandises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PATPRO

PARTENAIRES

Communes, DPAV,
Fondation des parkings, OU

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 la 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 ?

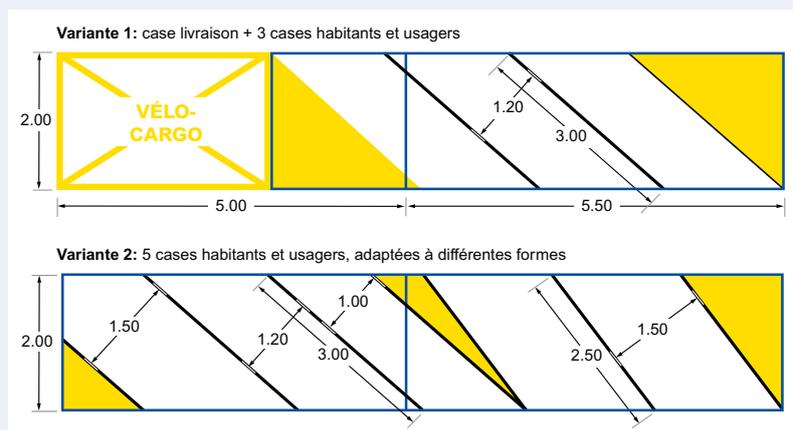
- Faciliter les livraisons.
- Systématiser la prise en compte des questions logistiques dans les projets d'aménagement (nouveaux quartiers, piétonisation, etc.).

► EXEMPLE INSPIRANT

Proposition de modules de vélos-cargos (Ville de Genève)

-  Case livraison (max. 20 minutes)
-  Espace réservé à la manoeuvre
-  Référence cases TIM longitudinales sur voirie (côté chaussée en bas du rectangle)

Source: OCT

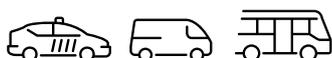


ACTION 4

Installer des bornes rapides de recharges électriques dans les parkings de la Fondation des parkings et étudier, en parallèle, les besoins en bornes de recharges pour les entreprises (artisans, taxis, etc.)

ESPACE PUBLIC

PUBLIC-CIBLE



Transports professionnels

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT, OCEV-SABRA,
Taskforce Électromobilité

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATPRO, PCC

PARTENAIRES

Artisans, communes, Fondation des parkings, SIG, taxis, zones industrielles (entreprises et/ou associations d'entreprises)

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Non

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 QUELS BUTS ?

- Accélérer la transition vers les motorisations faiblement émissives.

EXEMPLE INSPIRANT ►

Place de stationnement avec borne de recharge électrique sur le domaine public (Genève)



ACTION 5

Accompagner les communes dans le processus de la compensation du stationnement

ESPACE PUBLIC

PUBLIC-CIBLE

Villes de Genève et de Carouge, techniciens, architectes

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

–

PARTENAIRES

Comité de suivi de la compensation, communes, gestionnaires de parkings, OCSIN, OCT

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Oui

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 davantage la réalisation de projets, bien que l'on ne constate pas une augmentation significative du nombre de projets. L'enjeu fondamental de requalification de l'espace public exige des collaborations multi-acteurs et nécessite de favoriser les partenariats canton-communes.

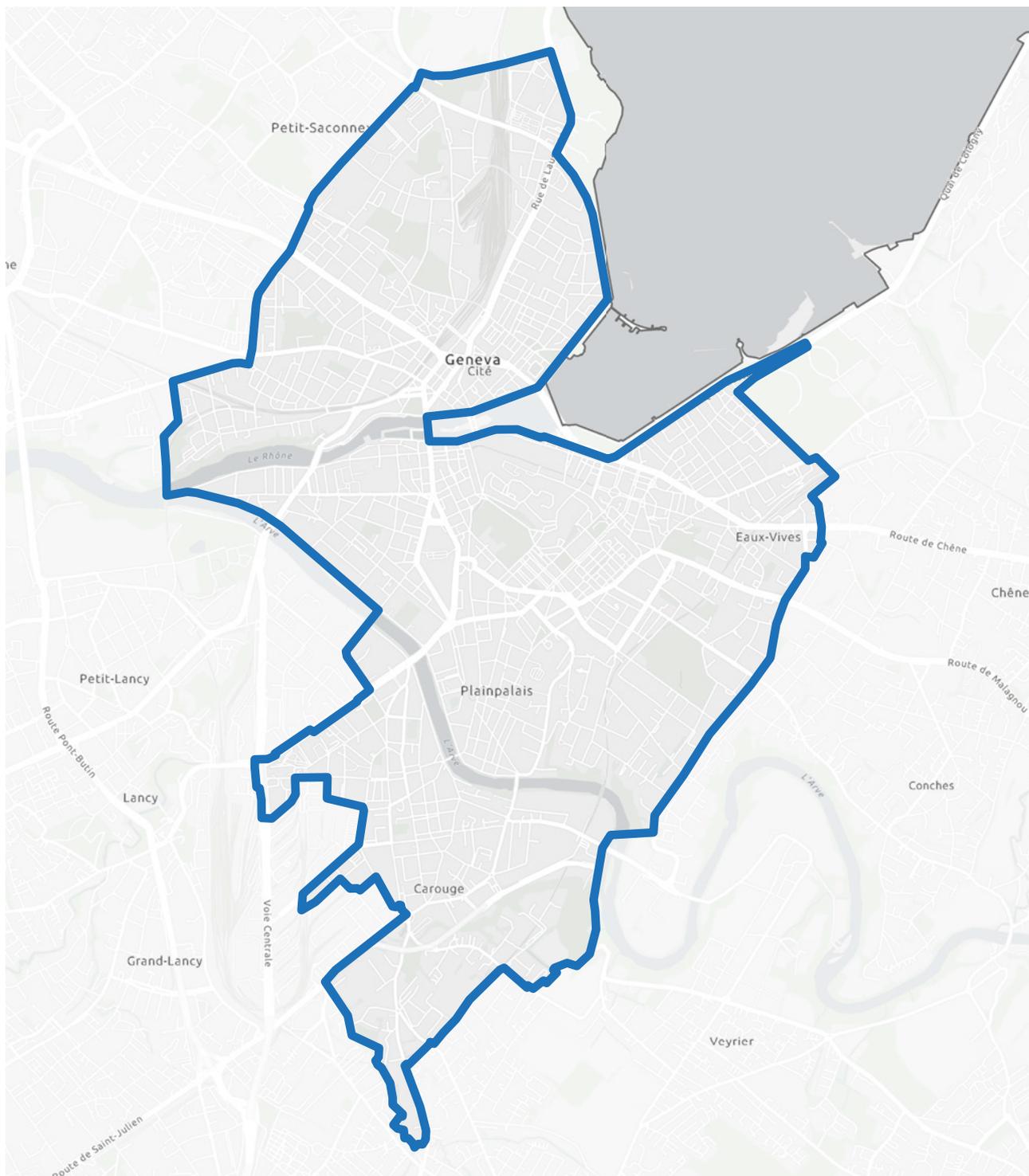
COMMENT ?

- Accompagner activement les communes, les services de l'État, les architectes concernés dans leurs projets, notamment en élaborant un guide pratique de la compensation du stationnement.
- Établir 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'État et des communes.

DANS QUELS BUTS ?

- Libérer l'espace sur voirie pour valoriser l'espace public, afin d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des usagers.

Périmètre de compensation



Source : Office cantonal des transports

ACTION 6

Agir pour libérer l'espace public des vélos-épaves

ESPACE PUBLIC

PUBLIC-CIBLE

Communes

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA

PARTENAIRES

Associations d'usagers, communes, Fondation des parkings, polices municipales

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Non

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 QUELS BUTS ?

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



ACTION 7

Agir sur l'offre des macarons de stationnement habitants

ESPACE PUBLIC

PUBLIC-CIBLE



Habitants

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings, OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

–

PARTENAIRES

Communes, promoteurs,
régies, Unireso

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 Fr. 200.–/an, soit un prix nettement moins cher que celui de villes moins denses et avec moins de saturation du stationnement sur voie publique.

COMMENT ?

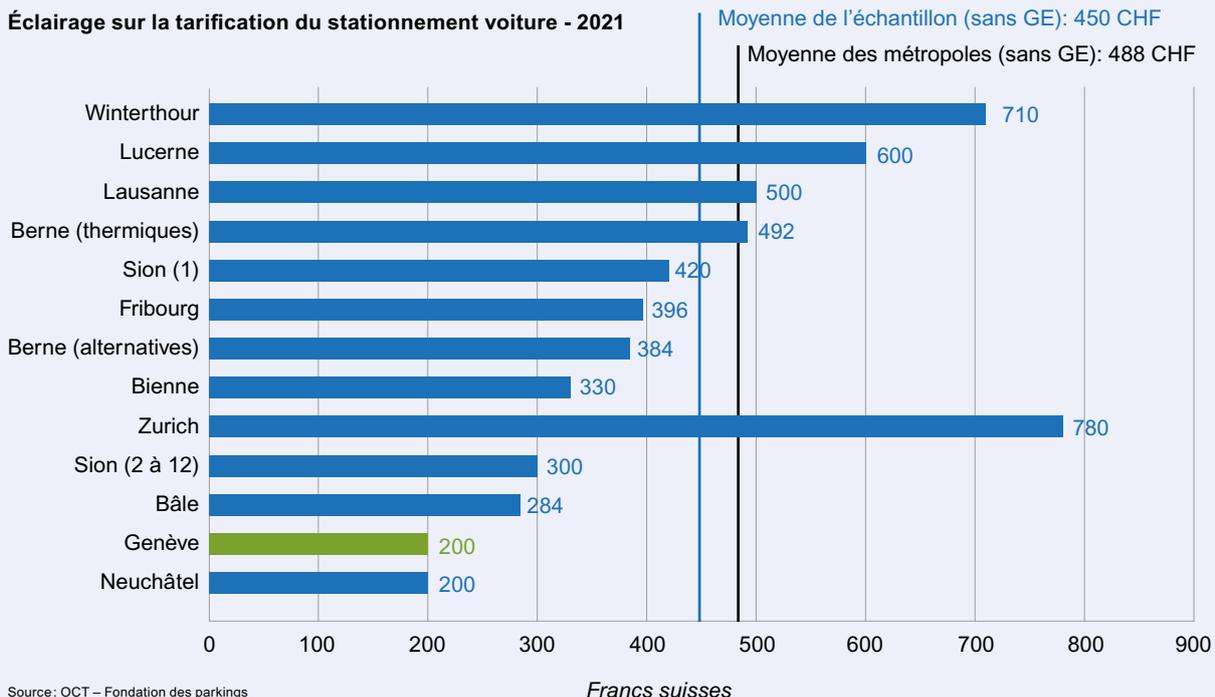
- Évaluer la pertinence de faire évoluer la tarification du macaron habitant.
- Permettre aux détenteurs d'un macaron d'utiliser l'offre de stationnement dans les parkings publics et les P+R, à un tarif préférentiel (rabais sur le tarif horaire).
- Dans les zones macarons saturées, réserver les macarons 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 Fr. 800.–/an, Winterthour ou Lucerne sont à Fr. 600-700.–/an. Le canton de Genève fait partie de ceux qui pratiquent les tarifs les plus bas pour le macaron habitant (Fr. 200.–/an).



Autre exemple inspirant: 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.

ACTION 8

Faciliter le stationnement des véhicules professionnels définis selon le macaron spécifique

TARIFICATION

PUBLIC CIBLE



Véhicules professionnels

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATPRO, PCC

PARTENAIRES

Communes, Fondation des parkings, milieux du commerce et du transport professionnel,

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Oui, pour la durée de la législature

POURQUOI ?

La définition du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services ne repose, à ce jour, sur aucune base légale ou réglementaire. De ce fait, elle est relativement floue, ce qui rend difficile l'identification du transport professionnel et complique le contrôle, lorsque le transport professionnel doit bénéficier d'avantages en termes notamment de facilité de stationnement ou de priorisation dans le trafic. Cette action est en lien avec l'action 1 du PATPRO « Créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries ».

COMMENT ?

- Prendre des mesures visant à faciliter le stationnement des véhicules professionnels dotés du nouveau macaron spécifique.
- Envisager en complément la possibilité de tester pour la durée de la législature, un nouveau macaron professionnel à prix attractif pour les véhicules professionnels électriques, leur permettant de se garer sur les places bleues et blanches du domaine public et dans la plupart des parkings en ouvrage publics de la Fondation des parkings, sans places réservées.

DANS QUELS BUTS ?

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

ACTION 9

Mettre en cohérence la tarification horodateur avec les zones LMCE

TARIFICATION

PUBLIC CIBLE



TIM

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

-

PARTENAIRES

Communes,
Fondation des parkings

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Non

POURQUOI ?

En matière d'horodateurs et de parcomètres, le tarif horaire actuel est de Fr. 2.80 en Ville de Genève et de Fr. 1.50 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 Fr. 3.– 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 QUELS BUTS ?

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



ACTION 10

Proposer une offre combinée P+R hors du canton

TARIFICATION

PUBLIC CIBLE



Usagers des P+R (TIM, vélos)

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATC, PAMA

PARTENAIRES

Autorités et communes françaises, État de Genève, Grand Genève, Lémanis, Unireso,

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 places 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 2000 abonnements gérée par la Fondation des parkings.

DANS QUELS BUTS ?

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

ACTION 11

Réglementer à 5h minimum la durée de stationnement des 2RM sur l'espace public du centre-ville, sans apposition de signalisation verticale pour leur réserver des emplacements

RÉGLEMENTATION

PUBLIC-CIBLE



2RM

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA

PARTENAIRES

Communes,
Fondation des parkings,

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Oui

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, 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, des 2RM et des vélos-cargos sur le domaine public ([action 1](#)).

COMMENT ?

- Tester des zones de stationnement 2RM sur le domaine public, aménageables au-delà de 5h sans apposition de signalisation verticale.
- Proposer des mesures d'accompagnement de ces tests dans les parkings en ouvrage.
- Effectuer un bilan de l'essai en vue d'adaptations ultérieures éventuelles.

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

	Pictogramme OSR	Arrêté	Limitation de durée
Cases mixtes 2R/2RM		–	–
Vélos		Nécessaire	–
Motos/scooters		Nécessaire	Possible, tests dans le cadre du PAST 24-28
Vélos-cargos	En attente OSR	Nécessaire	Possible

DANS QUELS BUTS ?

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

ACTION 12

Créer 2500 places dans plusieurs P+R dans le canton

P+R

PUBLIC-CIBLE



Usagers des P+R

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PATC

PARTENAIRES

OCT

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

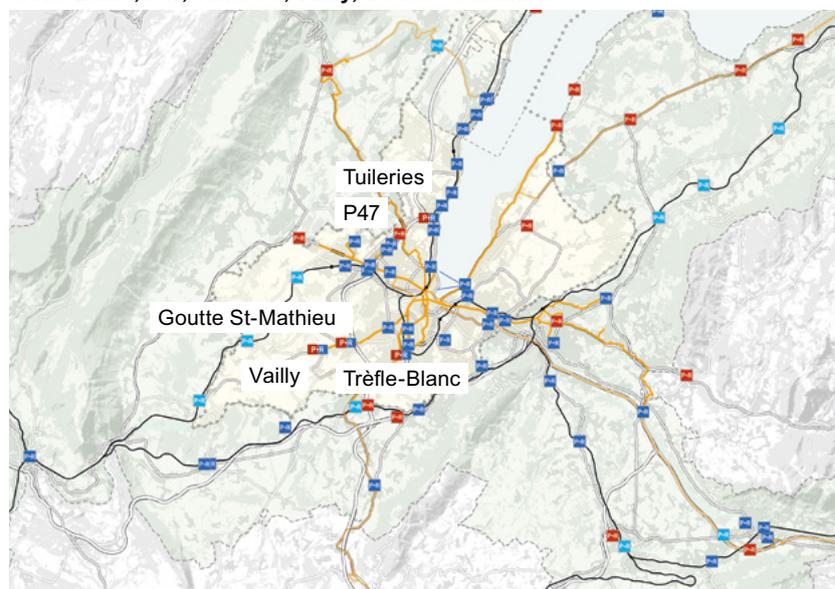
- Renforcer l'offre en places de stationnement P+R, via la création de P+R dans le canton.

DANS QUELS BUTS ?

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

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

Trèfle Blanc, P47, Tuileries, Vailly, Goutte St-Mathieu



Source : Office cantonal des transports

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

ACTION 13

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

P+R

PUBLIC-CIBLE



Usagers des P+R

PORTEUR(S) DE L'ACTION

État de Genève et autorités françaises

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PATC

PARTENAIRES

Communes, Fondation des parkings, Grand Genève, partenaires français (communes, EPCI, Départements, Région), région de Nyon, OU

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 ?

- Encourager les autorités françaises à créer de 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 genevoise ou hors canton permettrait de réaffecter certains P+R situés à présent en milieu dense à d'autres usages (parkings habitants, par exemple). Ce sera le cas par exemple pour les P+R suivants : Étoile, Moillesulaz et les Mouilles.
- Cette action est liée à l'[action 10](#) qui prévoit le développement d'une offre combinée P+R en France, gérée par la Fondation des parkings.

DANS QUELS BUTS ?

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

ACTION 14

Revoir les critères d'attribution des places P+R à la suite de la mise en service du Léman Express (LEX)

P+R

PUBLIC-CIBLE



Usagers des P+R (TIM)

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings, OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

-

PARTENAIRES

Partenaires français, Unireso,

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 QUELS BUTS ?

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

ACTION 15

Harmoniser le fonctionnement des P+R du canton avec les P+Rail des CFF

P+R

PUBLIC-CIBLE



Usagers des P+R et P+Rail (TIM, vélos)

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA, PATC

PARTENAIRES

CFF, OCT

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 que 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 des 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 QUELS BUTS ?

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

ACTION 16

Tester le fonctionnement d'un P+R inversé

P+R

PUBLIC-CIBLE



Habitants (TIM)

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Fondation des parkings, OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATC

PARTENAIRES

–

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Oui

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.

ACTION 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

STATIONNEMENT DANS LES ENTREPRISES

PUBLIC-CIBLE



Entreprises

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PATPRO

PARTENAIRES

Entreprises, FER, FTI

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Non

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 QUELS BUTS ?

- 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.

ACTION 18

Inciter différents acteurs publics à adopter une politique de stationnement similaire à celle de l'État dans ses propres parkings (suppression des places pendulaires)

STATIONNEMENT DANS LES ENTREPRISES

PUBLIC-CIBLE

Établissements publics autonomes, autres entités publiques et parapubliques

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

–

PARTENAIRES

FTI, communes, CPEG, etc.

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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'État 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'État ;
 - » les autres entités publiques et parapubliques en les incitant à suivre les mêmes principes.
- Pour les parkings de l'État, cette mesure sera planifiée et anticipée dans ses conséquences (en particulier financières) sur la rénovation ou la construction de bâtiments de l'État.

DANS QUELS BUTS ?

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

ACTION 19

Évaluer l'impact du nouveau RPSFP adopté par le Conseil d'État en mai 2023

STATIONNEMENT PRIVÉ

PUBLIC-CIBLE

État, communes, promoteurs, architectes, techniciens, Grand Genève

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

–

PARTENAIRES

OAC, OCEV, OU

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

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

COMMENT ?

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

DANS QUELS BUTS ?

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

ACTION 20

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

CONTRÔLE DU STATIONNEMENT

PUBLIC-CIBLE



Vélos et vélos-cargos

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PAMA

PARTENAIRES

Communes, Fondation des parkings, polices municipales

ÉTAT D'AVANCEMENT

À démarrer

TEST

Non

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 ?

- Mener 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 stationnement vélos, afin de mener des actions de sensibilisation plus spécifiques.

DANS QUELS BUTS ?

- Sensibiliser aux bons comportements en termes de stationnement.

EXEMPLE INSPIRANT ►

Campagne de sensibilisation au stationnement des deux-roues motorisés (État de Genève, Fondation des Parkings, 2021)



ACTION 21

Augmenter l'offre en places de stationnement pour les PMR d'environ 120 places et améliorer leur accessibilité. Proposer un système de credit-parking à prix réduit pour les détenteurs de cartes PMR dans des parkings en ouvrage.

PMR

PUBLIC-CIBLE



PMR

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Communes,
Fondation des parkings

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

-

PARTENAIRES

Associations, PMR, OCT

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

POURQUOI ?

Pour les PMR, stationner à proximité de son lieu de destination est une nécessité. Il s'avère important de proposer une offre en places répondant aux besoins de stationnement, mais également 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 ceux dédiés au sport et à la 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 qui sont mal positionnées.
- Introduire un système de crédit parking avec immatriculation pré-enregistrée pour permettre l'accès 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 QUELS BUTS ?

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



ACTION 22

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

PMR – MÉDECINS

PUBLIC-CIBLE



PMR, associations de transports
PMR, médecins

PORTEUR(S) DE L'ACTION

OCT, Police

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

–

PARTENAIRES

Fondation des parkings

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Non

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 droit.

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.

ACTION 23

Faciliter l'implantation de places d'autopartage sur l'espace public et dans les parkings en ouvrage appartenant à l'État de Genève et dans ceux gérés par la Fondation des parkings pour les véhicules dont l'accès est ouvert au public

AUTOPARTAGE

PUBLIC-CIBLE



Usagers d'autopartage

PORTEUR(S) DE L'ACTION

Communes,
Fondation des parkings

PLAN D'ACTIONS RÉFÉRENT

PAST

AUTRE PLANIFICATION CONCERNÉE

PARR, PATPRO

PARTENAIRES

Mobility et autres prestataires,
OCBA, OCT

ÉTAT D'AVANCEMENT

En cours

TEST

Oui

POURQUOI ?

L'objectif est d'accompagner le développement des solutions d'autopartage en prévoyant les modalités de stationnement nécessaires. 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 que de réels besoins existent. De plus, les places dans les parkings manquent de visibilité en comparaison des places proposées sur voirie, comme cela se pratique notamment dans d'autres villes en Suisse.

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

DANS QUELS BUTS ?

- 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



7. ACTIONS PORTÉES PAR D'AUTRES PLANS D'ACTIONS THÉMATIQUES

7.1 ACTIONS PORTÉES PAR LE PLAN D'ACTIONS DU RÉSEAU ROUTIER (PARR)

ACTION 1	Réaliser les infrastructures routières multimodales pour accompagner le développement urbain/économique et desservir les nouveaux quartiers/zones industrielles en veillant à la séparation des flux. 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, en adaptant la régulation lumineuse et en séparant les flux dans la mesure du possible. Cette action peut potentiellement toucher au stationnement et entrer dans le cadre du suivi de la compensation de la zone dense.
ACTION 4	Accélérer la pacification des quartiers (zones I et II et traversées de localité), notamment par des mesures d'encouragement et d'accompagnement des communes. 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	Élaborer 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 visent à limiter le stationnement dans les entreprises.
ACTION 9	Encourager le développement du covoiturage, y compris à l'échelle de l'agglomération. 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	Encourager le développement 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 le 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 PORTÉES PAR LE PLAN D'ACTIONS DES MOBILITÉS 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 PORTÉES 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'entreprise 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	Encourager les entreprises à partager des flottes de véhicules professionnels. 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.
ACTION 21	Améliorer le stationnement des taxis, en particulier dans l'hypercentre. Il s'agit d'étudier les besoins des taxis en matière de stationnement dans l'hypercentre et de mettre en place des mesures d'amélioration.

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, représenté par 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'État, d'acteurs publics ou semi-publics et de privés :

- Grand Conseil ;
- Conseil d'État ;
- Offices et services de l'État (urbanisme, environnement, bâtiments, autorisations 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 DÉPLACEMENTS – 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'État.

8.3. COMITÉ 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'État de Genève.

8.4. CONSEIL DU TRANSPORT PRIVÉ 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).

Réuni 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'État 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'État 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 ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

CE	Conseil d'État
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CODEP	Conseil des déplacements
CPEG	Caisse de prévoyance de l'État 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	États généraux des mobilités
EPCI	Établissements 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
OCBA	Office cantonal des bâtiments
OCEV	Office cantonal de l'environnement
OCSIN	Office cantonal des systèmes d'information et du numérique
OCT	Office cantonal des transports
OFROU	Office fédéral des routes
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière RS 741.21
OU	Office de l'urbanisme
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 – État de Genève
SIG	Services industriels de Genève
TC	Transports collectifs
TIM	Transport individuel motorisé
TPG	Transports publics genevois
UNIRESO	Communauté tarifaire genevoise



ge_transports