



PLAN D'ACTION DU STATIONNEMENT 2013-2019

EN APPLICATION DU PLAN DIRECTEUR
DU STATIONNEMENT POUR GENÈVE

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

VOTÉ PAR LE GRAND CONSEIL LE 28 JANVIER 2016
ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 18 MAI 2016



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

Directeur Général: Blaise Hochstrasser

DIRECTION DE LA PLANIFICATION

Directeur: Alexandre Prina

Cheffe de projet: Chrystelle Charat

© Etat de Genève, mai 2016



**MES CHOIX,
NOTRE MOBILITÉ**

VERS UNE MOBILITÉ PLURIELLE

www.ge.ch/mobilites2030

SOMMAIRE

INTRODUCTION : UNE MÉTHODE PRAGMATIQUE

Le volontarisme du possible	5
Stationnement : un consensus politique robuste	6
Une mise en œuvre partenariale	6
Du plan directeur au plan d'action	7
Correspondances entre les 6 objectifs du plan directeur du stationnement et les 18 actions du plan d'action 2013-2019	8
Le plan d'action 2013-2019	9

CHAPITRE 1

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DANS LES COMMUNES

Etat de la question	11
Les macarons	12
Action 1a Adapter les règles d'attribution du macaron habitant	14
Action 1b Adapter le prix du macaron habitant	15
Action 1c Réguler le stationnement public près d'un parc relais P+R	16

CHAPITRE 2

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT PRIVÉ

Etat de la question	19
Action 2a Connaître les places privées vacantes	21
Action 2b Explorer l'idée de créer un fonds en cas de non-construction de places	22
Action 2c Définir une stratégie en matière de stationnement par type d'utilisateur en fonction du type de quartier	23

CHAPITRE 3

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DANS LES PARKINGS PUBLICS

Etat de la question	25
Action 3a Améliorer la fréquentation actuelle	27
Action 3b Améliorer la signalétique et le jalonnement des parkings publics	28
Action 3c Améliorer la sécurité aux abords des parkings publics	29
Action 3d Anticiper la construction de nouveaux parkings	30

CHAPITRE 4

ACTIONS POUR LES PARCS RELAIS P+R

Etat de la question	33
Action 4a Renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève	37
Action 4b Centraliser et diffuser l'information P+R du Grand Genève	40
Action 4c Elargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève	41

CHAPITRE 5

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Etat de la question	43
Action 5a Mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuelle	45
Action 5b Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage	46
Action 5c Contrôler le stationnement illicite en surface de tous les véhicules deux roues	48

CHAPITRE 6

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES TRANSPORTS PROFESSIONNELS

Etat de la question	51
Action 6a Évaluer l'usage des macarons multizones Plus	52
Action 6b Organiser les livraisons en ville	53

CONCLUSION : PROGRAMMATION DES ACTIONS	54
---	-----------

ANNEXE : COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL	55
--	-----------

ABRÉVIATIONS ET SIGLES	58
-------------------------------	-----------



Handgelen
bei D...

Fap

INTRODUCTION

UNE MÉTHODE PRAGMATIQUE

Conformément à la loi genevoise, soit la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR, H105), le plan d'action du stationnement 2013-2019 est une déclinaison opérationnelle du plan directeur du stationnement adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010 et voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012. En effet, à l'article 7A, alinéa 2, cette loi prévoit que « le plan d'action recense l'offre à usage public, analyse la demande, évalue les besoins et contient des mesures pour y répondre. Le département assure et tient à jour le recensement de l'offre à usage public. »

LE VOLONTARISME DU POSSIBLE

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

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

- ↳ **LE CONSENSUS POLITIQUE**: quatre plans directeurs adoptés par le Conseil d'Etat en 2010 et 2011 (voir ci-dessous)¹ délimitent une zone de consensus rendant un certain nombre d'actions possibles; leur synthèse « Mobilités 2030, stratégie multimodale pour Genève », a fait l'objet d'une consultation de novembre à décembre 2012 et a été adopté le 15 mai 2013 par le Conseil d'Etat;
- ↳ **UNE MISE EN ŒUVRE PARTENARIALE**: les actions sont conçues et exécutées en partenariat avec les acteurs « du terrain » (autorités, usagers, opérateurs, etc.).

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

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

1. Depuis la rédaction de ce document de nouvelles planifications directrices ont été adoptées: le plan directeur des transports collectifs 2015-2018 adopté par le Conseil d'Etat le 28 janvier 2015 suite au vote du Grand-Conseil du 4 décembre 2014; le plan d'action de la mobilité douce 2015-2018 adopté par le Conseil d'Etat le 28 octobre 2015; le plan d'action du réseau routier 2015-2018 adopté par le Conseil d'Etat le 23 mars 2016.

STATIONNEMENT : UN CONSENSUS POLITIQUE ROBUSTE

Pour sa part, le plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010, a été voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012 à une très large majorité (résolution 685, 55 oui, 14 non et 13 abstentions). Le même jour, les députés ont également adopté le principe de gestion de la compensation de places de stationnement supprimées, désormais inscrit dans la LaLCR, H1 05, art. 7B.

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

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

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

Objectifs sectoriels :

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

UNE MISE EN ŒUVRE PARTENARIALE

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

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

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

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



Calendrier

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

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

DU PLAN DIRECTEUR AU PLAN D'ACTION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LE PLAN D'ACTION 2013-2019

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

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

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

CHRONOLOGIE

Une première mouture du plan d'action du stationnement a été validée par le Conseil d'Etat le 19 juin 2013 et examinée par la Commission des Transports entre le 24 septembre et le 19 novembre 2013. Cet examen a donné lieu à des demandes de modifications, figurant dans le rapport RD 994-A et la résolution R 752. Le plan d'action, ainsi modifié, a été voté par le Grand Conseil lors de sa séance du 28 janvier 2016. Le présent document, intégrant ces modifications, ainsi qu'une mise à jour de certaines données et échéanciers pour tenir compte de l'état de connaissance et de l'avancement des différents projets inscrits dans ce document notamment les P+R, a ensuite été adopté par le Conseil d'Etat lors de sa séance du 18 mai 2016.

ZONE
30



EXCEPTE
MACARON K

CHAPITRE 1

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DANS LES COMMUNES



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

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

OBJECTIF 1 – VIE URBAINE

Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement.

OBJECTIF 2 – HABITANTS

Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers.

OBJECTIF 4 – VISITEURS

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

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

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

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

ETAT DE LA QUESTION

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

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

LES MACARONS

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

La distribution et l'utilisation des macarons sont régis par la LaLCR et son règlement d'application RaLCR (H 1 05.01).

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

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

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

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

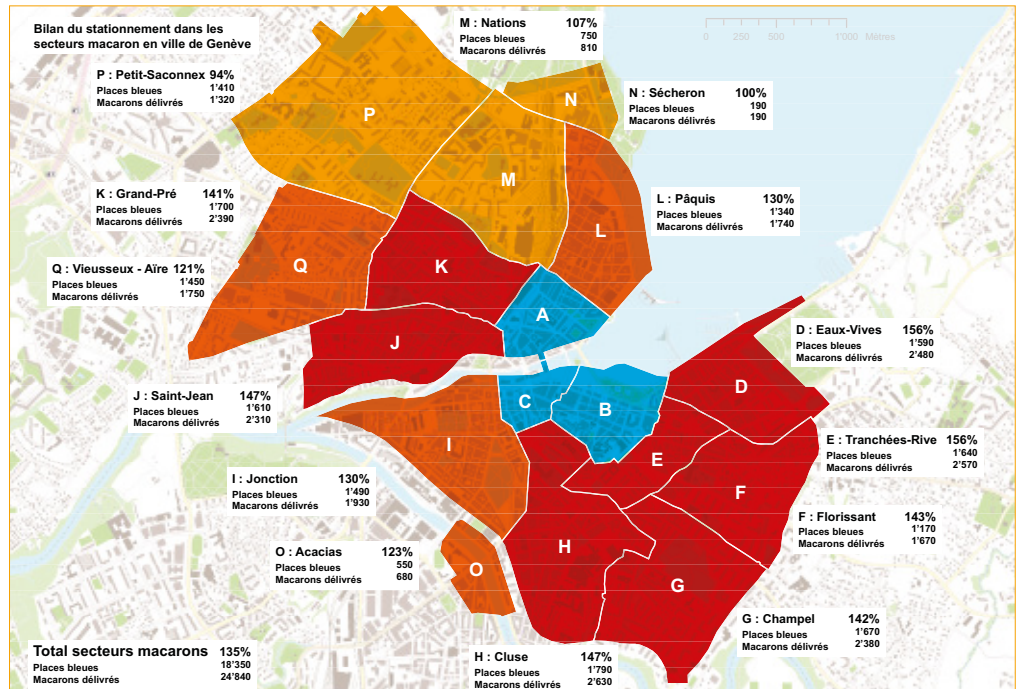
Trois actions 2013-2019

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

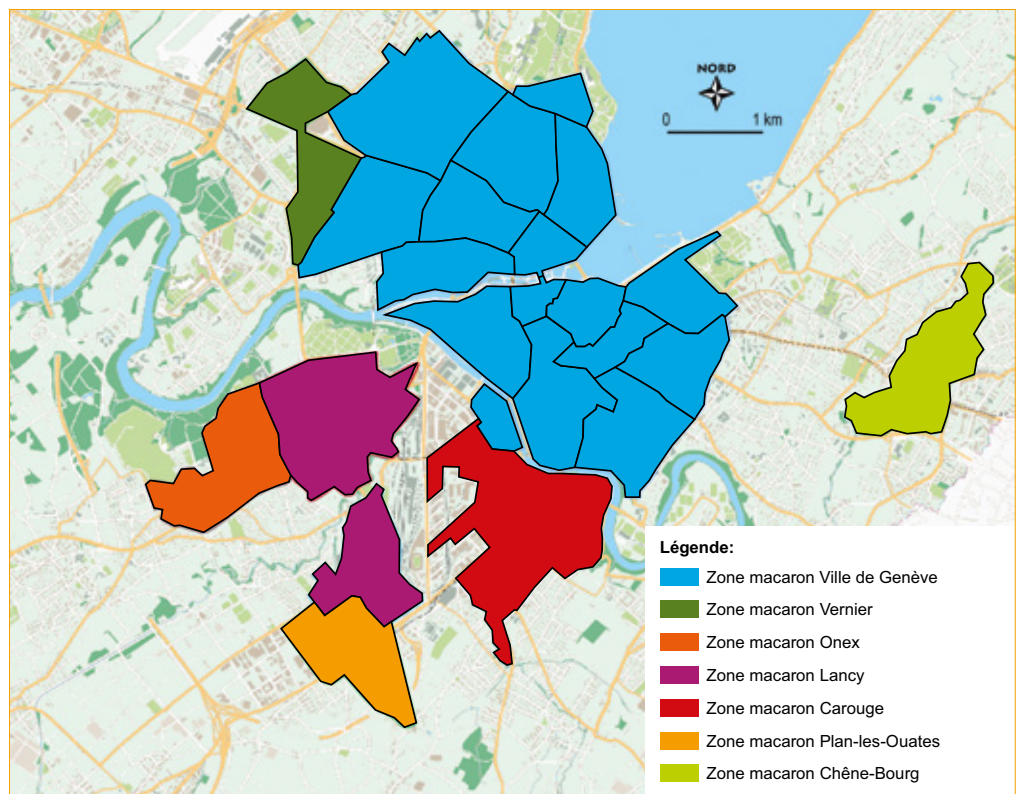
- 1a Adapter les règles d'attribution du macaron habitant;
- 1b Adapter le prix du macaron habitant;
- 1c Réguler le stationnement public près d'un parc relais P+R.



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



Les zones macarons dans le canton en 2013²



2. Depuis, de nouvelles zones macarons ont vu le jour à Meyrin (2014), Chêne-Bougeries (fin 2013) et Thônex (2014).

ACTION 1A

ADAPTER LES RÈGLES D'ATTRIBUTION DU MACARON HABITANT

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

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

Par contre ne faut-il pas fixer des règles d'attribution des macarons destinés aux habitants qui soient plus restrictives en fonction des capacités de stationnement dans les zones bleues ?

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

PROGRAMME (COORDONNÉ AVEC L'ACTION 1B)

-
- ↳ Bilan de l'usage des macarons en ville de Genève

 - ↳ Bilan de l'usage des macarons à Carouge, Chêne-Bourg, Lancy, Plan-les-Ouates et Vernier : mi 2014 (taux d'utilisation, nombre de macarons par logement, taux de rotation...)

 - ↳ Communication de ces bilans aux communes

 - ↳ Simulation de plusieurs scénarios de modification des règles d'attribution des macarons et conséquences légales. Ces scénarios pourront être testés sur une ou des communes volontaires avant d'être déployés sur l'ensemble des territoires concernés par la délivrance de macarons.

 - ↳ Validation d'un scénario de modification

 - ↳ Modification de lois, règlements, directives

 - ↳ Application des nouvelles règles sur le canton

 - ↳ Évaluation après 1 an de mise en place

ACTION 1B

ADAPTER LE PRIX DU MACARON HABITANT

Le prix des macarons pour les entreprises ne sera en l'état pas concerné par d'éventuelles adaptations. L'achat d'un macaron annuel habitant est nettement moins cher que la location d'une place privée. Le rapport est, grossièrement, de 1 à 10 : le tarif du macaron est de 200 CHF pour les habitants, alors que le prix de location d'une place privée varie de 120 à 400 CHF par mois selon la localisation.

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

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

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

PROGRAMME (COORDONNÉ AVEC L'ACTION 1A)

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

ACTION 1C

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

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

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

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

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

PROGRAMME

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





CHAPITRE 2

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT PRIVÉ

OBJECTIF 1 – VIE URBAINE

Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement.

OBJECTIF 2 – HABITANTS

Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers.

OBJECTIF 4 – VISITEURS

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

OBJECTIF 6 – MOTOCYCLISTES

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

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

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

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

ETAT DE LA QUESTION

Le stationnement sur fonds privé dans les nouvelles constructions est encadré par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP-L5 05.10) du 23 juillet 2008. Un nouveau règlement est entré en vigueur le 16 décembre 2015, afin notamment d'actualiser les ratios de stationnement applicables pour les logements et les activités en fonction de l'évolution de la population et des emplois, du réseau de transports publics, des taux de motorisation...

Actuellement, la question est structurée autour de deux objectifs :

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

Concilier ces deux objectifs confronte à des questions délicates sur :

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

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

		Eaux-Vives	Carouge	Meyrin
Normes C2000 (1992)	Places par logement	1.3	1.5	1.6
	Places pour 100 m ² activités	0.6	0.7	1.2
Normes selon L 5 05.10 (2008)³	Places par logement	0.5	0.5	1.1
	Places pour 100 m ² activités	1	1	1.4

Évolution des taux d'équipement en places de stationnement appliqués aux constructions neuves. Un exemple à travers le cas de trois communes :

- Circulation 2000 en 1992
- Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés L 5 05.10

Trois actions 2013-2019

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

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

3. Depuis la rédaction de ce document, le Conseil d'Etat a adopté le 16 décembre 2015 une modification du règlement qui définit de nouveaux ratios. Pour les quartiers indiqués, le nombre de place par logement est respectivement de 0.5, 0.5, 0.8 ; pour 100 m² d'activités respectivement de 0.4, 0.4, 0.8.

ACTION 2A

CONNAÎTRE LES PLACES PRIVÉES VACANTES

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

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

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

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

La fourniture d'informations par les propriétaires privés ne peut se faire que de manière volontaire et ne peut en aucun cas être exigée. La même nature facultative prévaudra, le cas échéant, concernant tant la mise à la location des places de stationnement que leur publicité via une éventuelle « bourse ».

PROGRAMME

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

ACTION 2B

EXPLORER L'IDÉE DE CRÉER UN FONDS EN CAS DE NON-CONSTRUCTION DE PLACES

Cadre légal :

- ↳ Règlement relatif au stationnement sur fonds privés (L 5 05.10),
- ↳ Règlement d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR) et son article 7B relatif à l'application de la gestion de la compensation.

1. Pour les promoteurs privés : s'affranchir de la construction de places :

- ↳ En cas d'impossibilités techniques,
- ↳ De coûts élevés,
- ↳ En prévision d'une faible demande en stationnement,
- ↳ En cas de suppression de places sur domaine public (en lien avec la création d'un accès à une parcelle par exemple).

En effet, il arrive que des projets d'immeubles neufs ne permettent pas de construire les places de stationnement imposées par la loi à des conditions techniquement et financièrement acceptables (par exemple en raison de sols particulièrement instables ou pollués, dans le cas de surélévation d'immeubles ou encore si le coût de la place est supérieur à 40 000 CHF).

Le constructeur pourrait alors verser une partie du montant des places qu'il ne construit pas sur un fonds.

2. Pour le secteur public : permettre de maintenir globalement le niveau d'offre de places de stationnement sur domaine public.

Dans le cadre de l'aménagement d'espace public, de projets en faveur des transports publics, de la mobilité douce... il permettrait de compenser la suppression de places via l'alimentation de ce fonds.

Ce fonds permettrait par exemple de :

- ↳ Différer la construction de places,
- ↳ Relocaliser le lieu de réalisation de ces places,
- ↳ Construire un parking disposant d'un seuil critique minimum assurant la constructibilité et la rentabilité de l'ouvrage.

Il serait financé pour le secteur public et privé par un pourcentage (à définir) du coût d'une place de stationnement non réalisée.

L'action 2B a donc pour but d'explorer les conditions de la mise en œuvre de ce fonds.

PROGRAMME (PILOTAGE EN PARTENARIAT AVEC LA VILLE DE GENÈVE)

- ↳ Évaluation des ressources potentielles (en première approche)
- ↳ Évaluation de la faisabilité (en première approche)
- ↳ Synthèse des résultats et orientations
- ↳ Approfondissement selon résultats

ACTION 2C

DÉFINIR UNE STRATÉGIE EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT PAR TYPE D'USAGER EN FONCTION DU TYPE DE QUARTIER

En complément du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RSFP), l'action 2C a vocation de régler un certain nombre de cas en fonction de la localisation géographique des quartiers et des usagers de ces quartiers.

En préambule, il faut souligner que le fait de disposer d'une voiture n'implique pas nécessairement qu'elle soit utilisée à l'heure de pointe. Des comportements « éco mobile » sont tout à fait compatibles avec le fait d'être propriétaire d'un véhicule. Cependant, la garantie d'avoir une place de stationnement sur son lieu de travail est un facteur d'encouragement à l'usage de la voiture comme mode de déplacement.

Le développement des grands projets ou les réflexions en matière de stationnement amènent à réinterroger, voire à détailler certains points du RSFP pour en préciser son application dans certaines situations :

- ↳ Quand on parle « d'écoquartiers » ou de « quartiers durables »,
- ↳ Quand des possibilités de mutualisation existent,
- ↳ Quand un nouveau programme de constructions s'implante dans un quartier où le réseau routier est déjà saturé.

L'action 2C est donc destinée à accompagner le RSFP. Celui-ci donne en effet des ratios de place de stationnement à construire en fonction de zones géographiques larges, dans lesquelles se trouvent des quartiers d'habitat et d'activités industrielles ou commerciales pouvant être hétérogènes.

PROGRAMME

CETTE ACTION VISE AINSI À RÉPONDRE À DES DIFFÉRENCES DE CONTEXTE, EXISTANTES OU À VENIR, COMME PAR EXEMPLE :

-
- ↳ Une desserte en transport public qui s'est développée
-
- ↳ Un choix de la part du constructeur à consacrer plus d'emprise aux espaces verts qu'au stationnement
-
- ↳ Une volonté du promoteur de réaliser un programme offrant moins de places que mentionné dans le règlement en raison d'une anticipation d'une faible demande en stationnement
-
- ↳ ou encore dans le cas de zones d'activités prêtes à s'organiser en « plan de mobilité de site ». Les cas identifiés et les retours d'expériences réussies lors de la mise en œuvre de grands projets permettront de mettre en exergue les évolutions réglementaires souhaitables
-



CHAPITRE 3

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DANS LES PARKINGS PUBLICS

OBJECTIF 1 – VIE URBAINE

Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement.

OBJECTIF 2 – HABITANTS

Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers.

OBJECTIF 4 – VISITEURS

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

OBJECTIF 6 – MOTOCYCLISTES

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

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

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

ETAT DE LA QUESTION

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

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

Les thèmes saillants sont, dans ce domaine :

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

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

Quatre actions 2013-2019

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

- 3a Améliorer la fréquentation actuelle ;
- 3b Améliorer la signalétique et le jalonnement des parkings publics ;
- 3c Améliorer la sécurité aux abords des parkings publics ;
- 3d Anticiper la construction de nouveaux parkings.

ACTION 3A

AMÉLIORER LA FRÉQUENTATION ACTUELLE

La volonté affichée de récupérer de l'espace public tout en répondant aux besoins de stationnement des habitants comme des visiteurs passe par une utilisation la plus optimale possible des équipements existants. La modification de la LaLCR, votée le 22 mars 2012, intégrant le principe de compensation des places de stationnement supprimées et la modification du RaLCR, adopté le 19 juin 2013, qui repose notamment sur une utilisation des places vacantes dans des parkings existants, devraient contribuer à une optimisation de l'usage des parkings publics.

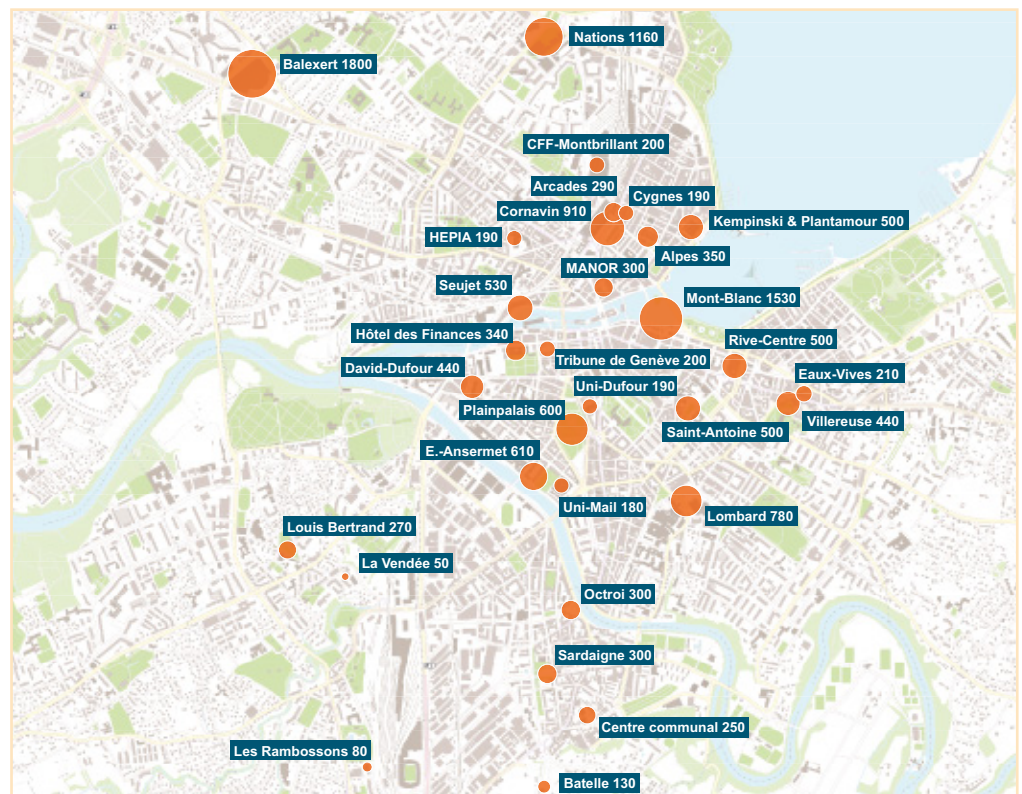
PROGRAMME

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

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

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

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



ACTION 3B

AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE ET LE JALONNEMENT DES PARKINGS PUBLICS

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

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

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

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

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

PROGRAMME

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



ACTION 3C

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES PARKINGS PUBLICS

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

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

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

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

PROGRAMME

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

ACTION 3D

ANTICIPER LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PARKINGS

La construction de parkings en ouvrage nécessite des délais importants (plusieurs années) et des investissements conséquents qui doivent donc être planifiés. Parallèlement, le contexte urbain est appelé à évoluer : nouvelles infrastructures dans le domaine de la mobilité (pistes/bandes cyclables, lignes et arrêts de transports publics, etc.), changement des conditions de circulation, nouveaux aménagements d'espaces publics, etc. Ces évolutions peuvent entraîner des suppressions de places de stationnement sur la voirie, qui de par le cadre légal et réglementaire genevois (LaLCR et RaLCR), doivent être compensées pour maintenir une offre de places de parc suffisante pour les automobilistes.

L'action 3d vise à anticiper les besoins pour planifier les projets de futurs parkings en ouvrage. Cette action doit se faire tout au long du plan d'action, prioritairement dès 2016.

PROGRAMME

- ↳ Comptabiliser le nombre de places supprimées par secteur géographique et par année
- ↳ Identifier les opportunités et disponibilités foncières par secteur géographique en cas de suppressions importantes justifiant la programmation d'un nouvel ouvrage
- ↳ Définir le dimensionnement des futurs parkings
- ↳ Commander les études nécessaires à la construction de nouveaux parkings (Fondation des parkings)
- ↳ Planifier les investissements auprès de la Fondation des parkings

Plan de l'édifice



Saint-Antoine
CHU DE QUÉBEC

Pour tous renseignements:
Maison des Patients - Centre de l'Étage 1 - 12175 - 12177 Avenue St.
105 - 105 12175 12177 - Tél: 418 646 3111 - e-mail: saintantoine@chq.ulq.ca

Saint-Antoine
Maison des Patients
Fondations du 19^e



CHAPITRE 4

ACTIONS POUR LES PARCS RELAIS P+R

OBJECTIF 3 – PENDULAIRES

Maîtriser le stationnement pendulaire dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et développer les parcs-relais P+R à une échelle régionale et transfrontalière.

OBJECTIF 4 – VISITEURS

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

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

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

ETAT DE LA QUESTION

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

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

L'attractivité de l'offre de stationnement au centre

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

Les P+R en chiffres (2011)⁵

- ↘ environ 5000 places P+R existantes dans le canton de Genève ;
- ↘ 3200 abonnés (1800 places peu attractives trouvent difficilement locataires en rive droite du canton) ;
- ↘ soit moins de 3 % du trafic pendulaire, dont 86 % viennent de France, 3 % du canton de Vaud et 11 % du canton de Genève.

Sources : Fondation des parkings et Enquête aux frontières 2011

5. En 2015 on compte 5350 places de stationnement P+R et 4400 abonnés.

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

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

Ordres de grandeur

- ↳ coût d'une place de stationnement
 - en surface : 5000 à 10000 CHF
 - en ouvrage, en élévation : 20000 à 30000 CHF
 - en ouvrage, en sous-sol : 40000 à 60000 CHF
- ↳ coût de construction
 - d'une ligne de tram : 30 Mios CHF au km
 - d'une ligne de bus : faible lorsqu'il se limite à une adaptation du réseau routier.

Sources : Fondation des parkings et TPG

Compétences de la Fondation des parkings

Pour rappel, la Loi sur la Fondation des Parkings (LFPark) du 17 mai 2001 prévoit :

« Art. 1 But

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

La Fondation des parkings a donc en charge la recherche de terrains appropriés, la réalisation d'études de faisabilité, la construction et l'exploitation des P+R.

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

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

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

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

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

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

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

Conclusion

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

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

La question des P+R doit donc être traitée :

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

Trois actions 2013-2019

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

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

ACTION 4A

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

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

Par exemple :

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



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

L'action 4a consiste à :

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



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

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

PROGRAMMATION PLURIANNUELLE INDICATIVE POUR LA PÉRIODE 2013-2019 ET AU-DELÀ

En raison notamment des retards pris dans la réalisation de certaines infrastructures et du vote par le Grand-Conseil le 28 janvier 2016 de ce plan d'action, une programmation pluriannuelle indicative actualisée est présentée ci-après. Celle-ci intègre également les perspectives de réalisation au-delà de la période concernée par le présent plan d'action. Les P+R réalisés ou ayant fait l'objet d'une extension depuis la rédaction de ce plan sont également mentionnés.

P+R réalisés entre 2014 et 2016			
Nom	Commune d'implantation	Capacité estimée	Remarques
P+R du CERN	Meyrin (CH)	100	Projet d'extension (+50)
Sécheron	Genève (CH)	330	
Versoix P+Rail	Versoix (CH)	105	
Veigy	Veigy-Foncenex (F)	228	Extension (+114)
Divonne Douane	Divonne (F)	53	Extension (+27)
Bellegarde SNCF	Bellegarde (F)	377	97 places dépose minute + 280 longue durée
Collonges	Collonges (F)	50	
Places nouvelles + 1053			

P+R programmés à l'horizon de la mise en service du Léman Express			
Nom	Commune d'implantation	Capacité estimée	Remarques
Annemasse Gare P+Rail	Annemasse (F)	120	
Reignier	Reignier (F)	100	Nombre de places à préciser
Vereitres	Chens-sur-Léman (F)	250-350	
St-Genis-Pouilly	St-Genis-Pouilly (F)	800-1000	
P+R Place du Jura	Ferney-Voltaire (F)	80	en lien avec le BHNS
Machilly	Machilly (F)	120	
Vandoeuvres	Cologny (CH)	80	
Bachet	Lancy (CH)	300	
Trèfle Blanc	Lancy (CH)	1000	
Eaux-Vives P+Rail	Genève (CH)	50	
Chêne-Bourg	Chêne-Bourg (CH)	100	
Bernex Suzette	Bernex (CH)	200	
Bernex-Vailly	Bernex (CH)	400	
Ornex	Ornex (F)	100-150	en lien avec le BHNS
Douvaine	Douvaine (F)	130-150	
Bons-en-Chablais	Bons-en-Chablais (F)	150-200	Evolution du nombre de places possible
Thonon	Thonon (F)	150-250	

P+R communal/ P+Rail CFF	Coppet (CH)	400-600	
P+R Tuileries	Bellevue (CH)	800-1000	
P47	Grand-Saconnex (CH)	400-600	Pôle multimodal de transports
Jean Monnet	Annemasse (F)	250	
Chasseurs	Annemasse (F)	250	
Places nouvelles de +6230 à +7350			

P+R programmés au-delà de l'horizon de la mise en service du Léman Express			
Nom	Commune d'implantation	Capacité estimée	Remarques
Viry Echangeur	Viry (F)	200	
Bardonnex	Perly (CH)	800-1000	En lien avec la 2 ^e étape du tram St-Julien
La Plaine P+Rail	La Plaine (CH)	200-300	Extension en lien avec l'augmentation de la capacité Genève La Plaine
Gravière	Meyrin (CH)	100	Extension - relocalisation
P+R Porte de France	St-Genis-Pouilly (F)	1000	
MICA-Puplinge	Puplinge (CH)	120	Localisation à préciser en fonction des urbanisations
Ambilly – Ville-la-Grand	Ambilly (F)	250	
Lucie-Aubrac	Annemasse (F)	100	
Anthy – Margencel	Anthy-sur-Léman (F)	140	
Places nouvelles de +2910 à +3210			

Au total environ 11 000 places viendraient augmenter l'offre de P+R.

Parmi ces places, plus de la moitié se situerait sur le Canton de Genève, soit près de 6000 places. Compte tenu de l'ensemble des projets recensés, pour lesquels la capacité n'est pas toujours renseignée, la planification proposée est de fait plus ambitieuse pour répondre à la demande en déplacement notamment transfrontalière.

Des projets pourront venir allonger cette liste s'ils s'avéraient pertinents.

ACTION 4B

CENTRALISER ET DIFFUSER L'INFORMATION P+R DU GRAND GENÈVE

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

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

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

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

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

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

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

ACTION 4C

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

L'offre P+R gérée par la Fondation des parkings s'adresse exclusivement aux pendulaires, actifs habitant en périphérie loin des réseaux de transport public (devant donc partir en voiture) et travaillant en ville sans avoir besoin d'utiliser leur véhicule pendant la journée (pendulaires dits « fixes »). L'accès à la formule P+R n'est possible que sur abonnement (au moins mensuel), sur demande et moyennant le respect de conditions d'éloignement des lieux d'habitat, de travail et du parking P+R concerné. En 2013, seul le P+R « Bernex » propose une tarification journalière. De même, l'abonnement à un P+Rail n'est accessible que moyennant le respect d'un certain nombre de conditions de localisation fixées par les CFF.

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

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

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

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

Des mesures visant à offrir des facilités aux pendulaires qui adoptent l'autopartage/le covoiturage, ainsi qu'aux entités qui feraient la promotion de ce genre de prestations, seront étudiées.

PROGRAMME

- ↳ Études de clientèle potentielle (clientèle journalière, étudiants) et des capacités d'accueil
- ↳ Mise au point de nouvelles formules d'offre P+R dès mi-2014 sur certains parcs relais de la rive droite⁶
- ↳ Evaluations
- ↳ Déploiement plus systématique selon les résultats des évaluations

6. Depuis la rédaction de ce plan d'action, la formule journalière a été mise en place dans les P+R Tuileries, Meyrin-Gravière et gare de Meyrin.



CHAPITRE 5

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

OBJECTIF 1 – VIE URBAINE

Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement.

OBJECTIF 2 – HABITANTS

Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers.

OBJECTIF 4 – VISITEURS

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

OBJECTIF 6 – MOTOCYCLISTES

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

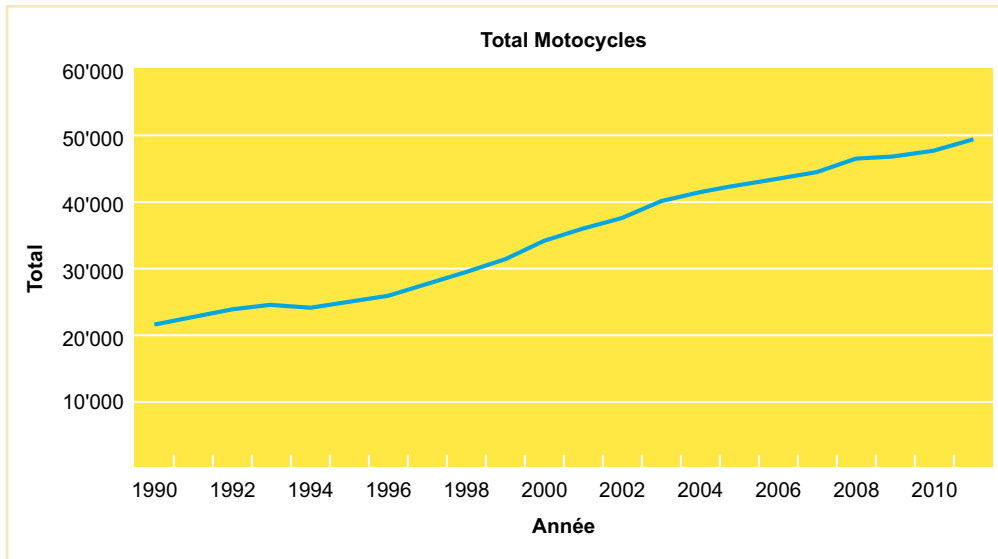
Le groupe de travail des deux-roues motorisés était composé de représentants de la Ville de Genève (SAM), de la Fondation des parkings, de six associations d'usagers et de l'Etat de Genève (DU et DGM).

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

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

ETAT DE LA QUESTION

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



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

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

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

Que dit la loi ?

Pour la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR), les deux-roues motorisés sont des « véhicules automobiles » comme les autres: « est réputé véhicule automobile au sens de la présente loi tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée » (art. 7, al. 1).

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

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

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

Trois actions 2013-2019

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

- 5a Mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuelle;
- 5b Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage;
- 5c Contrôler le stationnement illicite en surface de tous les véhicules deux-roues.

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

ORDRES DE GRANDEUR

Les deux-roues motorisés représentent...

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

ACTION 5A

MIEUX UTILISER ET AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT ACTUELLE

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

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

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

PROGRAMME

- ↳ Analyser l'usage actuel en lien avec la Ville de Genève et établir une cartographie des cases 2RM
- ↳ Estimer la problématique dans les communes urbaines autour de Genève : Carouge, Lancy, etc
- ↳ Communiquer sur l'usage actuel
- ↳ Faire un inventaire des emplacements présentant des déficits de capacité évidents et créer rapidement des nouvelles places de stationnement 2RM à ces endroits, sans péjorer le développement de capacité de stationnement 2RNM (deux-roues non motorisés)
- ↳ Envisager la légalisation de pratiques existantes par la création de places de stationnement en voirie en des emplacements ne gênant pas les autres usagers (piétons, etc.)

ACTION 5B

PROPOSER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT 2RM EN OUVRAGE

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

Une offre de stationnement en ouvrage ne doit pas être appelée à remplacer le stationnement en surface, mais plutôt à le compléter. Restent réservés les cas de piétonisation d'un secteur.

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

- ↘ Le parking de Saint-Antoine offre aux 2RM : d'une part, des abonnements mensuels pour habitants (60 CHF) ; d'autre part, depuis juin 2012, 47 places de stationnement horaire (à 0,80 CHF l'heure, créées sur 15 places voitures). Ces dernières ont été peu utilisées (seulement 40 heures louées en 3 mois, non-location des 15 places voitures utilisées), étant donné l'abondance des possibilités de stationnement gratuit à l'extérieur.
- ↘ Le parking de Cornavin offre depuis 2007 des abonnements mensuels : sur les 140 places 2RM créées sur des espaces libres, 60 à 70 ont été utilisées par des abonnés en 2012 (au tarif de 40 CHF par mois en 2012, adopté après plusieurs essais, porté à 50 CHF en 2013).⁷

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

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

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

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

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

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



7. En 2015, la Fondation des parkings a introduit une tarification unifiée de 44 CHF par mois.

PROGRAMME

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



ACTION 5C

CONTRÔLER LE STATIONNEMENT ILLICITE EN SURFACE DE TOUS LES VÉHICULES DEUX-ROUES

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

Le stationnement des deux-roues motorisés est clairement réglementé dans la loi (voir début de chapitre 5). Mais son contrôle doit être mieux défini, notamment dans le contrat de prestations passé entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement en ville de Genève et en partenariat avec les communes qui ne délèguent pas le contrôle du stationnement à la Fondation des parkings. En l'absence d'une mission claire et faute d'une ligne de conduite explicite, le contrôle reste largement inefficace.

L'action 5c consiste à réunir les conditions d'un contrôle du stationnement des deux-roues :

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

PROGRAMME

- ↳ Rappeler les dispositions légales nécessaires à l'exercice d'un contrôle du stationnement des 2RM
- ↳ Clarifier les limites du stationnement licite et illicite
- ↳ Lancer une campagne de communication auprès du grand public pour inciter au changement de comportement
- ↳ Applications tests
- ↳ Généralisation progressive si les tests sont concluants





CHAPITRE 6

ACTIONS POUR LE STATIONNEMENT DES TRANSPORTS PROFESSIONNELS

OBJECTIF 1 VIE URBAINE

Récupérer de l'espace public et le redistribuer à d'autres usages urbains que le stationnement.

OBJECTIF 2 HABITANTS

Améliorer les possibilités de stationnement des habitants dans leurs quartiers.

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

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

Depuis le 17 juin 2015, un conseil du transport privé professionnel de marchandises a été créé sous l'impulsion du Grand Conseil.

ETAT DE LA QUESTION

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

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

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

Deux actions 2013-2019

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

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

ACTION 6A

ÉVALUER L'USAGE DES MACARONS MULTIZONES PLUS

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

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

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

PROGRAMME

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



ACTION 6B

ORGANISER LES LIVRAISONS EN VILLE

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

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

DEUX PROBLÉMATIQUES SONT À DISTINGUER

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

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

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

PROGRAMME

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

CONCLUSION : PROGRAMMATION DES ACTIONS

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

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

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

**Horizons de réalisation
des actions sur la période
2013-2019**

Groupes	Actions	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1 Communes	1a Adapter les règles d'attribution du macaron habitant	■							
	1b Adapter le prix du macaron habitant	■							
	1c Réguler le stationnement public près d'un parc relais P+R	■							
2 Stationnement privé	2a Connaître les places privées vacantes	■							
	2b Explorer l'idée de créer un fonds en cas de non construction de places		■						
	2c Définir une stratégie en matière de stationnement par type d'usager en fonction du type de quartier		■						
3 Parkings publics	3a Améliorer la fréquentation actuelle	■							
	3b Améliorer la signalétique et le jalonnement des parkings publics		■						
	3c Améliorer la sécurité aux abords des parkings publics		■						
	3d Anticiper la construction de nouveaux parkings				■				
4 Parcs relais P+R	4a Renforcer et coordonner l'offre P+R du Grand Genève	■							
	4b Centraliser et diffuser l'information P+R du Grand Genève			■					
	4c Elargir l'offre « clientèle » P+R dans le canton de Genève	■							
5 Deux-roues motorisés	5a Mieux utiliser et améliorer l'offre de stationnement actuelle	■							
	5b Proposer une offre de stationnement 2RM en ouvrage		■						
	5c Contrôler le stationnement illicite en surface de tous les véhicules deux-roues	■							
6 Transports professionnels	6a Evaluer l'usage des macarons multizones Plus	■							
	6b Organiser les livraisons en ville		■						

■ En raison du vote du plan d'action du stationnement 2013-2019 le 28 janvier 2016 par le Grand-Conseil, certaines actions ont été prolongées dans le temps.

ANNEXE: COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

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

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

Etat de Genève

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

Communes

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

Fondation des parkings

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

GRUPE 2 – STATIONNEMENT PRIVÉ

Etat de Genève

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

Ville de Genève

Albane Ferraris, SU

Association d'usagers

René Holliger, TCS Genève

Régies publiques

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

Régies privées

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

GRUPE 3 – PARKINGS PUBLICS

Etat de Genève

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

Ville de Genève

François Bornicchia, SAM

Gestionnaires de parkings

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

Centres commerciaux

Rémy Henriod, Balxert
Franck Courtois, Balxert

GRUPE 4 – PARCS RELAIS P+R

Etat de Genève

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

Collectivités françaises

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

Communes genevoises

Anne Penet, ACG

Agglomération franco-valdo-genevoise

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

Association d'usagers

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

Fondation des parkings

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

Exploitants de réseaux de transports publics

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

GRUPE 5 – DEUX-ROUES MOTORISÉS

Etat de Genève

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

Ville de Genève

Sandra Piriz, SAM
Christophe Joliet, SAM

Associations d'usagers

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

Fondation des parkings

Gaëtan Mascali, Service du stationnement

GRUPE 6 – TRANSPORTS PROFESSIONNELS

Etat de Genève

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

Associations d'utilisateurs

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

Fondation des parkings

Mascali Gaëtan, Service du stationnement

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

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

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

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



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

www.ge.ch/mobilites2030