

Etat des lieux des politiques de stationnement

MANDATAIRE : Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Acacias 47
1227 Genève

MAITRE D'OUVRAGE : Grand Genève

Contact : Joël Vetter, chef de projet mobilité Grand Genève, joel.vetter@etat.ge.ch

Etat des lieux des politiques de stationnement

Mise à jour du cahier 16-1 de 2016

version du
28.02.2025

Avec l'appui de :

L'Équipe du Grand Genève, le groupe de suivi, les partenaires et le Forum d'Agglomération



Tableau de suivi des remarques

(A remplir par le rédacteur du Cahier)

Version	Type de correction	Auteur
1	Création / rédaction	YTA
2	Intégration des remarques et ajout de l'analyse des taux de motorisation.	YTA

Table des matières

Acronymes et abréviations clés	6
1. Introduction	7
1.1. Contexte	7
1.2. Commande	7
1.3. Périmètre étudié	8
1.4. Personnes interviewées	9
2. Notions générales autour du stationnement	10
2.1. En Suisse	10
2.2. En France	10
2.3. P+R	10
3. Synthèse des entretiens	12
3.1. Annemasse agglomération	12
3.2. Bonneville	13
3.3. Coppet	14
3.4. Divonne-les-Bains	15
3.5. Ferney-Voltaire	16
3.6. Genève (canton)	17
3.7. Gex	19
3.8. Gland	21
3.9. La Roche-sur-Foron	22
3.10. Nyon	23
3.11. Rolle	24
3.12. St-Genis-Pouilly	25
3.13. St-Julien-en-Genevois	26
3.14. Thonon-les-Bains	27
3.15. Valserhône	29
4. Analyses	30
4.1. Chiffres clés	30
4.2. Problématiques actuelles	31
4.3. Réponses des communes et mesures prises	33
4.4. Besoins et attentes exprimés	33
4.5. Conclusion	35

Acronymes et abréviations clés

2RM	Deux-roues motorisés (motocycles notamment)
ALUR	Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme rénové
ASVP	Agents de Sécurité de la Voie Publique
BHNS	Bus à haut niveau de service
CA	Communauté d'Agglomération
CC	Communauté de Communes
ETP	Equivalent Temps Plein
LEX	Léman Express, service de réseau express métropolitain du Grand Genève
LOM	Loi d'orientation des mobilités
MD	Modes Doux ou Mobilités Douces (marche, vélo notamment)
P+R	Parking Relais et/ou Parking + Rail en Suisse
PACom	Plan d'Affectation Communal
PDCom	Plan Directeur Communal
PA	Projet d'Agglomération
PDU/PDM	Plan de Déplacement Urbain (< 2021) / Plan De Mobilité (2021 ~)
PLU/PLUi	Plan Local d'Urbanisme / -intercommunal
PMA	Plan de Mobilité d'Administration
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Surfaces d'Asselement
S(B)P	Surface (brute) de plancher
TIM	Transports Individuels Motorisés (voitures, deux-roues motorisés, etc.)
TP / TC	Transports Publics / Transports Collectifs
U+x	Zones urbaines (U) des plans locaux d'urbanisme avec sa réglementation associée

1. Introduction

1.1. Contexte

Un projet d'agglomération permet de coordonner le développement des infrastructures de transport, l'aménagement du territoire et les projets environnementaux à l'échelle d'une agglomération. Ces coordinations sont d'autant plus importantes sur le territoire du Grand Genève où les enjeux sont transfrontaliers, impliquant ainsi des outils d'aménagement du territoire suisses d'un côté et français de l'autre.

Dans le cadre du PA du Grand Genève de 5^{ème} génération (PA5), la présente étude s'intéresse en particulier à la question de la politique de stationnement pour les véhicules motorisés et les vélos. En effet, dans un contexte de préoccupations environnementales croissantes, la place occupée par les TIM et en particulier la voiture individuelle est remise en question. La thématique du stationnement représente un puissant levier d'aménagement et de la politique de mobilité pour les années à venir.

In fine, l'objectif est l'amélioration de la coordination et de la cohérence des différentes politiques de stationnement existantes dans les centralités du Grand Genève.

1.2. Commande

Une étude concernant la politique de stationnement a déjà été réalisée en août 2016 par le bureau RR&A. La présente étude consiste en l'actualisation de cette précédente étude pour le PA5.

L'objectif du présent rapport est donc de dresser un état des lieux synthétique et global de l'ensemble des communes du Grand Genève interviewées. Un entretien avec chacune des communes est réalisé (dont la liste est disponible dans le chapitre 1.3), les comptes rendus de chacun de ces entretiens sont disponibles en fin de document. Le résultat permettra de dégager les principales tendances, les besoins et les problématiques auxquelles les communes font face.

Par ailleurs, cette démarche est une opportunité d'échange d'expériences au sujet du stationnement basées sur des pratiques et des observations de la dynamique de vie à l'échelle locale.

1.3. Périmètre étudié

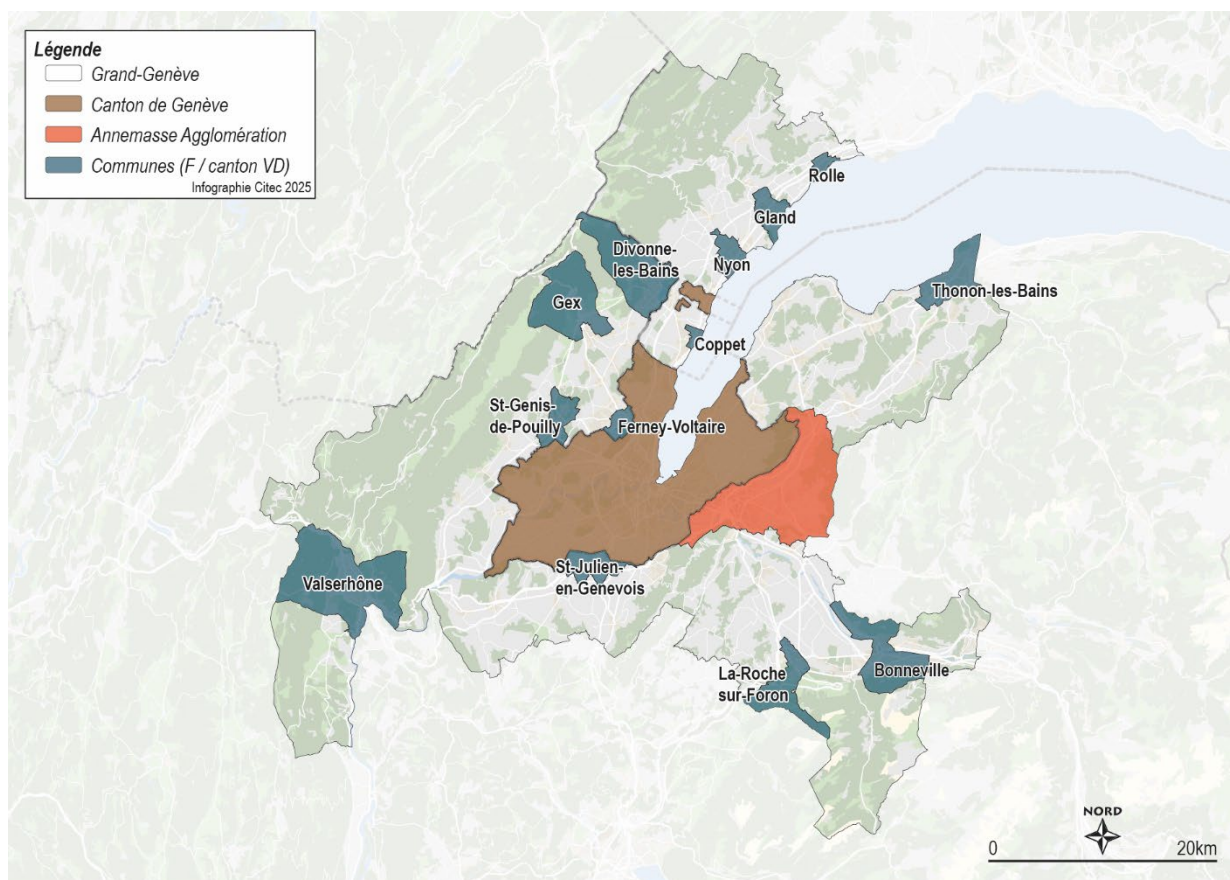


Figure 1 : Périmètre du Grand-Genève ainsi que les communes et structures interrogées.

Dans ce document, lorsque la mention « Périmètre étudié » apparaît, elle fait donc référence aux 13 communes (en bleu dans la figure 1), Annemasse agglomération (en rouge dans la figure 1) ainsi que le canton de Genève (en marron dans la figure 1).

1.4. Personnes interviewées

- Annemasse agglomération
 - **M. Antoine LÖW-DAOUDAL**, chargé de mission mobilité
- Bonneville
 - **M. Rémi THOLLOT**, directeur des services techniques
- Coppet
 - **M. Bernard BERTONCINI**, secrétaire municipal
- Divonne-les-Bains
 - **Mme Agathe LACOMBE**, cheffe de projets transition écologique-climat-mobilité
- Ferney-Voltaire
 - **Mme Florence DUCRET**, directrice des services techniques
 - **Mme Valérie REYMOND**, directrice du service urbanisme
- Canton de Genève – Office Cantonal des Transports (OCT)
 - **M. Gérard WIDMER**, directeur en charge de la thématique du stationnement
 - **Mme Julie THÉODAS**, coordinatrice transversale de la thématique du stationnement
- Gex
 - **M. Jean-Christophe CUSIN**, directeur général des services
 - **M. Virgile HERVET**, directeur des services techniques
 - **M. Christophe VIGUÉ**, responsable aménagement et développement territorial
- Gland
 - **M. Frédéric RAST**, chef de projet en planification de la mobilité
 - **Mme Angela SCHLEGEL**, cheffe du service de la population
 - **Mme Maëlle ANDRÉ**, chargée de projet au service de la population
- La Roche-sur-Foron
 - **M. Pierre-François VERDIER**, directeur général des services
- Nyon
 - **Mme Caroline DORST**, adjointe au chef de service mobilité
- Rolle
 - **M. Mannone PASSALLI**, responsable de l'urbanisme
 - **M. Pierre JUILLET**, chef de service de la sécurité publique
- St-Genis-Pouilly
 - **M. Moussa IBRAHIM ABDOU**, directeur général adjoint urbanisme et services techniques
- St-Julien-en-Genevois
 - **Mme Sophie KILEDJIAN**, chargée de mission aménagement, planification et stationnement
- Thonon-les-Bains
 - **M. Christophe GRANDJEAN**, directeur général des services
 - **M. Bertrand JOUNEAU**, directeur général adjoint, responsable de l'aménagement urbain et des services techniques
 - **Mme Amélie GANE**, directrice adjointe de la voirie et des mobilités douces
- Valserhône
 - **Mme Delphine CHARBONNEL**, chargée de mission mobilités et aménagement du territoire

2. Notions générales autour du stationnement

2.1. En Suisse

Le cadre légal de base n'a fondamentalement pas évolué depuis 2015. La politique du stationnement dans le domaine public est définie au niveau communal dans le canton de Vaud. Dans le canton de Genève, elle est définie au niveau cantonal au moyen du plan d'actions du stationnement ; par conséquent, le canton joue un rôle clef pour la planification du stationnement, y compris les P+R. Les détails du cadre légal dans le canton de Genève sont décrits dans le compte rendu correspondant disponible en annexe à ce document.

Le dimensionnement du nombre de places de stationnement à construire ou à mettre à disposition dans le cadre d'une mutualisation de stationnement est largement défini par les normes VSS. Des dispositions communales de construction et d'extension peuvent venir les compléter. Il est à noter que pour le stationnement privé dans les programmes immobiliers en copropriété, un règlement du PPE (Propriété Par Etage) impose régulièrement l'achat d'une place de parc conjointement à un logement.

Quant au contrôle du stationnement, il est assuré soit par la Fondation des Parkings pour certaines communes du canton de Genève (Genève, Carouge et Satigny), soit par la police municipale ailleurs (GE, VD).

2.2. En France

Côté français, la politique de stationnement est surtout une compétence communale, donc du maire, sur les routes nationales et départementales et sur les voies de communication à l'intérieur de son agglomération, sous réserve des pouvoirs du préfet sur les routes à grande circulation. Le maire définit aussi les réglementations du stationnement public (gratuit, payant, durée limitée, etc.) par des arrêtés municipaux.

Les intercommunalités (CA, CC, etc.) ne peuvent donc pas directement agir sur l'offre de stationnement dans le domaine public mais peuvent définir des orientations stratégiques grâce à des outils de planification tels que le SCoT, le PLUi (PLU intercommunal) ou encore un PDM pour les intercommunalités plus importantes en termes de population.

Le PLU est un document initialement communal. Il contient un règlement précisant les obligations en termes de ratios stationnement, en particulier pour les nouvelles constructions. Les ratios peuvent varier selon le secteur de la commune subdivisé par un plan de zonage (zone urbaine, à urbaniser, naturelle, etc.). La loi ALUR prévoit le transfert de cette compétence au niveau intercommunal, le PLUi peut alors remplacer le PLU. Il n'existe cependant pas une norme concernant le stationnement au niveau national. Par ailleurs, il n'existe pas de règlement permettant de lier un logement à une place de stationnement dans le cadre des copropriétés ; un bien immobilier peut donc être vendu séparément d'une place de stationnement.

Le contrôle du stationnement sur voirie est majoritairement effectué par les services de la police municipale et/ou des ASVP et/ou un prestataire privé dans certains cas.

2.3. P+R

Un P+R est une aire de stationnement permettant de réaliser un transfert modal, en général depuis un TIM (voiture ou 2RM) vers un TP/TC ou éventuellement du covoiturage. Les projets P+R sont donc souvent associés à des projets d'extension d'une ligne TP ou d'aménagement d'une route structurante.

Un P+R se caractérise par l'importance de sa localisation qui doit être choisie soigneusement et stratégiquement surtout pour proposer une chaîne de déplacement multimodal efficace et favoriser le transfert modal. Une vigilance doit être maintenue tant sur la tarification que sur l'aire d'attraction du

P+R qui sont des éléments nécessitant une coordination à l'échelle régionale et impliquant souvent de très nombreux acteurs (politique tarifaire, investissements, exploitation et gestion, etc.).

Côté suisse, la question des P+R est traitée au niveau intercommunal. Pour le canton de Vaud, c'est la Région de Nyon qui a porté l'étude sur les P+R à Coppet, Gland, Nyon et Rolle. Pour le canton de Genève, des pistes d'actions sont définies dans le PAST (Plan d'Actions du Stationnement 2024-2028) ainsi que le cahier 16-5 du Grand-Genève qui traite spécifiquement ce sujet.

Côté français, la question est traitée au niveau de l'intercommunalité (agglomérations, communautés de communes, etc.). C'est le cas par exemple pour Annemasse Agglomération, Pays de Gex Agglomération ou encore Thonon Agglomération.

3. Synthèse des entretiens

3.1. Annemasse agglomération

3.1.1. Contexte

- Population : 95'155 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 27'705 emplois (INSEE, 2021).

3.1.2. Exigences légales

L'agglomération ne possède pas de compétences en termes de gestion du stationnement, ce sont les PLU des différentes communes au sein de l'agglomération qui définissent le ratio.

- Les PLU actuels des communes sont en lien avec le PDU précédent (de 2014).
- Mise à jour à venir en lien avec le PDM en cours de développement.

3.1.3. Etat des lieux du stationnement

- Environ 9'900 places sont recensées dont 2'227 places couvertes dans la commune d'Annemasse et 1'353 places en voirie publique.
- Le stationnement à durée limitée ou payant se développe au centre du territoire, en particulier dans la ville d'Annemasse et d'Ambilly pour canaliser le stationnement des pendulaires.
- En dehors de la ville d'Annemasse et d'Ambilly, la réglementation à limite de durée est privilégiée.

3.1.4. Evolutions depuis 2015

- Comparativement à 2009, le stationnement public payant a augmenté de 11% dans la ville d'Annemasse. A Ambilly, le stationnement payant a été mis en place depuis 2024.
- Parkings récents : 3 P+R, Chablais Park (2017), Etoile gare (2019)
- En 2019, le parking Clémenceau a été supprimé, le LEX et le prolongement du tram ont été mis en service.
- Les travaux de la phase 2 du prolongement du tramway sont en cours (phase 1 terminée en 2019), impactant les places de stationnement en voirie en lien avec le projet de piétonnisation qui est mené en parallèle par la ville d'Annemasse.

3.1.5. Problématiques et objectifs

Il n'existe pas de gros point noir, mais quelques problématiques restent à traiter :

- Pression des pendulaires frontaliers, en particulier dans les secteurs proches de la frontière comme à Gaillard,
- L'agglomération reste vigilante avec la réduction du ratio de stationnement en lien avec les logements : il peut y avoir du report de stationnement sur voirie,
- Occupations illégales des « gens du voyage » sur le P+R Altéa en raison de la gratuité du P+R.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Avoir une bonne maîtrise du stationnement public dans les secteurs proches de la frontière au risque que les communes deviennent des « P+R géants »
- Réduction de la place de la voiture et en particulier du stationnement, surtout dans la partie centrale de l'agglomération.
- Cependant, même si la politique est favorable à la réduction des places de stationnement, elle n'est pas non-plus « anti-voiture », la voiture reste un mode privilégié en particulier pour les secteurs moins bien desservis par les réseaux de transports publics au sein de l'agglomération.

3.1.6. Projets en cours ou à venir

- Le PDM est en cours d'élaboration avec de nouveaux ratios de stationnement ;
- Extension de la piétonnisation dans Annemasse avec réduction de places de stationnement ;
- Nouveau P+R (Aubrac) prévu au niveau du terminus du prolongement du tramway ;
- Programme immobilier de la ZAC Etoile à Ambilly en cours de construction avec 1'500 logements.

3.2. Bonneville

3.2.1. Contexte

- Population : 13'736 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 6'676 emplois (INSEE, 2021).

3.2.2. Exigences légales

Le nombre de places de stationnement pour les nouvelles constructions est fixé dans le PLU communal valable depuis 2016 :

- Logements : 1 à 2 pl. / logement en fonction du secteur
- Bureaux : au cas par cas
- Commerces : au cas par cas
- Hôtellerie / tourisme : 1 pl. / chambre ou 20 m² de salle de restauration à l'arrondi supérieur.

Pour les vélos, un local spécifique qui y est dédié avec au minimum 1 m² par logement est exigé.

Enfin un arrêté municipal régleme la durée de stationnement en centre-ville.

3.2.3. Etat des lieux du stationnement

- Entre 1'300 et 1'400 places à accès public sont recensées dans le centre-ville et environ 2'500 places sur l'ensemble du territoire communal selon le site de la mairie.
- Les places en centre-ville sont à durée limitée pour limiter le stationnement des pendulaires.
- Seules les places de stationnement autour de l'Hôtel-de-Ville ainsi que de l'écoquartier sont payantes avec la première heure gratuite afin de favoriser le taux de rotation.
- 4 P+R sont à disposition répartis sur le territoire communal :
 - 40 pl. au niveau de la gare,
 - 50 pl. au niveau de la ZI des Bordets en lien avec la ligne T74 reliant Genève et Chamonix,
 - 100 pl. au niveau de la queue du Borne,
 - 100 pl. au niveau de l'échangeur autoroutier pour le covoiturage.
- Environ 150 emplacements vélos sont disposés dans le périmètre communal.

3.2.4. Evolutions depuis 2015

- 2022 : Ecoquartier en centre-ville avec un programme mixte avec env. 120 places de stationnement
- Parking d'environ 100 places en surface à la place d'une ancienne usine à proximité du centre-ville
- 3 poches d'environ 40 places stationnement chacune en périphérie du centre-ville
- 2 P+R (Queue de Borne et au niveau de l'échangeur autoroutier de Bonneville-est)
- Environ 30 places de stationnement supprimées avec le réaménagement du centre-ville.

3.2.5. Problématiques et objectifs

- Secteurs périphériques : dérive liée au report en surface du stationnement privé souterrain ou fermé détourné vers un autre usage de type local de stockage.

- Centre-ville : tension entre le besoin de stationnement de longue durée pour les employés et les travailleurs dans Bonneville vs le besoin de disponibilité de stationnements de courte durée pour les clients des commerces.
- Le P+R à proximité de l'échangeur autoroutier arrive à saturation, certaines entreprises organisent aussi des transports privés pour les salariés à partir de ce P+R.
- Problématique de stationnement des poids lourds sur voirie dans la zone industrielle toujours d'actualité. Cela pose ponctuellement des difficultés de trafic mais la ville indique que ce n'est pas un problème majeur.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Favoriser le stationnement de plus longue durée en périphérie pour permettre le report modal. Pour les habitants, la ville travaille plutôt avec des parkings en silo.
- Améliorer la visibilité de la disponibilité des places de stationnement souterrain via un jalonnement numérique.

3.2.6. Projets en cours ou à venir

- Pas de projet directement en lien avec le stationnement.

3.3. Coppet

3.3.1. Contexte

- Population : 3'184 habitants (2023).
- Emplois : 735 ETP (2022).

3.3.2. Exigences légales

- Règlement par quartier au niveau communal. Le ratio est de 3 places de stationnement par logement en zone villa, ce ratio sera abaissé à 1 place / logement en lien avec le nouveau PDCom.
- Pour les activités, ratios en vigueur dans les normes VSS.
- Existence d'un statut privilégié pour certaines activités et métiers.

3.3.3. Etat des lieux du stationnement

- 441 places publiques sont recensées dont :
 - 85 en centre-bourg (80 en zone bleue, 5 avec parcomètre),
 - 20 au sud de la gare (chemin du Signal, zone bleue),
 - 11 au niveau de la plage (max. 3h),
 - 325 places sont des cases blanches soit payantes avec possibilité d'obtention d'un macaron (Zones A, B et C), soit non réglementées.
- P+R d'environ 275 places au total dont :
 - 140 places dans celui géré par la commune
 - 135 places dans le P+R CFF.

3.3.4. Evolutions depuis 2015

- Evolutions tarifaires :
 - CHF 1.- / h les 3 premières heures (auparavant CHF 0.5/mois), CHF 5.- / h ensuite
 - Macaron : CHF 20.- /mois (1^{er} véhicule) (auparavant CHF 10.- /mois), CHF 40.- /mois (2^{ème} véhicule) et CHF 100.- /mois (3^{ème} véhicule)

3.3.5. Problématiques et objectifs

- Engorgement du réseau routier lié à l'augmentation du trafic TIM et au partage de l'espace avec le développement du réseau TP, les modes doux, etc. Ces problèmes étaient déjà observés en 2015.
- Difficulté à communiquer l'importance des plans de mobilité aux entreprises et aux administrations.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Limiter le stationnement des pendulaires pour limiter la charge de trafic sur les réseaux routiers.
- Stabiliser la demande en places de stationnement notamment aux abords de la gare en incitant à se rabattre sur les transports publics en amont.
- Répondre à la demande croissante en termes de stationnement des deux-roues.

3.3.6. Projets en cours ou à venir

- Nouveau PDCom à venir dont un volet mobilité ;
- Etude sur les P+R du district de Nyon permettant d'évaluer le besoin de chacune des gares en lien avec le canton. Dans ce cadre, le besoin pour Coppet a été estimé à 215 places.
- Projet de plateforme multimodale au niveau de la gare impactant le P+R ;
- Déplacement des places non réglementées en centre du bourg ainsi que les places à proximité du château en dehors du centre-bourg pour aménagements MD.

3.3.6.1. Infrastructures

- Construction d'un parking souterrain côté Nyon à moyen terme + aménagement en surface d'une place publique pour les piétons.
- A plus long terme, un autre parking souterrain également prévu côté Genève.

3.4. Divonne-les-Bains

3.4.1. Contexte

- Population : 10'520 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 2'033 emplois (INSEE, 2021).

3.4.2. Exigences légales

Le nombre de places de stationnement pour les nouvelles constructions est fixé dans le PLUiH du pays de Gex (2020) :

- Logements (<400 m arrêt TP) : 1,5 à 2 pl. / logement
- Logements (>400 m arrêt TP) : 2 à 2,5 pl. / logement.
- Bureaux : 1 pl. / 50 m²
- Commerces (> 200m²) : 1 pl. / 50 m²

Un arrêté municipal régit le parking public, notamment pour le centre-ville (places de livraison et les places à durée limitée). Ce même arrêté interdit également le stationnement hors cases dans le périmètre communal.

3.4.3. Etat des lieux du stationnement

- 4'140 places sont recensées dans le périmètre communal dont :
 - 464 places en zone bleue majoritairement situées au centre-ville pour faire face aux « voitures ventouses ».
 - 17 places pour le stationnement minute
 - 18 places pour la dépose des écoles

- 8 places livraisons et 16 places autres (convoyeurs de fonds, taxis, etc.)
- P+R gratuit au niveau de l'arrêt de bus à proximité de la douane de Chavannes d'environ 100 places.

3.4.4. Evolutions depuis 2015

- Développement de logements qui ont contribué à l'augmentation du nombre de places de stationnement privé, cependant le nombre n'est pas connu.
- 2022 – 2023 : requalification de la Grande Rue. Deux places d'autopartage ont été mises en place.
- Bornes de recharge pour véhicules électriques en cours de déploiement, 5 sont opérationnelles et 4 autres en cours d'installation.

3.4.5. Problématiques et objectifs

- Absence de réglementation des places de stationnement en dehors du centre-ville.
- Non-respect de la durée légale de stationnement est toujours observé, ce qui incite la commune à durcir les réglementations dans un contexte où les commerçants craignent une baisse de fréquentation de leur clientèle.
- Dans les zones plus résidentielles et plus particulièrement aux abords des bourgs historiques, un manque de place de stationnement pour les habitants est observé par le fait que les habitations ne possèdent pas forcément de places privées. Cela conduit à une situation où les places publiques sont très demandées.
- P+R quotidiennement saturé.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Instaurer des réglementations de stationnement plus strictes, notamment un stationnement payant.
 - Cette mesure serait accompagnée d'une possibilité d'obtenir un macaron de stationnement ou un abonnement pour les habitants, employés ou visiteurs réguliers.
- Assurer la continuité piétonne et cycliste pour l'aménagement urbain.

3.4.6. Projets en cours ou à venir

- Etude de 2024 évoque la possibilité de réduire l'offre en stationnement dans le centre-ville de Divonne. Cependant, la commune ne souhaite pas réduire l'offre en même temps que la mise en place du stationnement payant ;
- Réduction de places à prévoir en lien avec la mise en conformité des places de stationnement avec la loi LOM, notamment aux abords des passages pour piétons ;
- Pour les vélos : projet de mise en place de deux stationnements sécurisés avec abri en cours.

3.5. Ferney-Voltaire

3.5.1. Contexte

- Population : 11'666 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 3'611 emplois (INSEE, 2021).

3.5.2. Exigences légales

Le PLUiH Pays de Gex (2020) dispose de ratios plus restrictifs pour la commune de Ferney-Voltaire :

- Logements : 1 à 1,5 pl. / logement, sauf zone UA-FGI où 1 pl. / 70 m² de SP est imposée.
- Bureaux : variable entre 1 pl. / 50 m² SP et max. 1 pl. / 30 m² SP
- Commerces : variable entre 1 pl. / 50 m² SP et 1 pl. / 30 m² SP.
- Hôtellerie (≤ 10 chambres) : 1 pl. / chambre

- Hôtellerie (> 10 chambres) : 0,5 pl / chambre suppl.

En sus, le code de l'urbanisme permet une réduction de places de stationnement en cas de mise en place de l'autopartage avec le ratio de 1 place d'autopartage pour 3 places de stationnement.

Un arrêté municipal règlemente le stationnement à durée limitée.

3.5.3. Etat des lieux du stationnement

- 1'300 places sont recensées dans le périmètre communal (Zones blanches et bleues pour la voirie + parkings publics)
- La quasi-totalité des places publiques sont à durée limitée.
 - La limite de durée varie de 1h30 à 3h en fonction du secteur.
 - 8 places de très courte durée sont disposées en centre-ville.
- Les résidents ne disposant pas d'une place de stationnement à leur domicile peuvent bénéficier d'un macaron de stationnement annuel.
- Il n'y a pas de P+R actuellement.
- 94 arceaux pour vélos répartis dans la ville + station pour vélos sécurisée de 20 places.

3.5.4. Evolutions depuis 2015

- 2020 : PLUiH mis en œuvre
- 2 opérations immobilières dont une avec 400 logements et une seconde avec 300 logements.

3.5.5. Problématiques et objectifs

- Certaine pression sur le stationnement des pendulaires frontaliers et le stationnement de longue durée des usagers de l'aéroport ;
- Dérives de report de stationnement privé depuis 2 – 3 ans. Des véhicules sont stationnés en surface sur des emplacements qui ne sont pas matérialisés comme tels.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Maintien de la maîtrise / contrôle du stationnement de longue durée,
- Maîtrise des dérives du stationnement des riverains,
- Intégration les MD dans les réflexions en leur donnant davantage de place,

3.5.6. Projets en cours ou à venir

- Etude de stationnement et de circulation en cours ;
- Prolongement du tramway prévu à l'horizon 2027 ;
- P+R en silo d'une capacité de 500 places à long terme ;
- Transformation du parking du Bijou en parking en ouvrage de type silo à long terme ;
- Souhait de plus de coordinations avec le canton de Genève concernant la politique de stationnement.

3.6. Genève (canton)

3.6.1. Contexte

- Population : 529'188 habitants (2024).
- Emplois : 419'329 emplois pour 353'051 ETP (2022).

3.6.2. Exigences légales

Il existe plusieurs lois qui définissent les règles de construction du stationnement au sein du canton :

- **LMOB** Loi sur la mobilité (LMob – H 1 20) entrée en vigueur en 2016, dernières modifications en 2022 ;
- **LALCR** Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR – H 1 05) et son règlement (**RaLCR** – H 1 05.01) entrée en vigueur en 1989, dernières modifications en 2024 ;
- **LMCE** Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21) entrée en vigueur en 2016, dernières modifications en 2020 ;
- **LFPark** Loi sur la Fondation des parkings (LFPark – H 1 13) entrée en vigueur en 2001, dernières modifications en 2018 ;
- **RPSFP** Règlement relatif aux places de stationnements sur fonds privés (RPSFP - L 5 05 10) entrée en vigueur en 2016 (dernière modification en 2023). C'est une interprétation des normes VSS pour apporter un cadrage plus précis ; il s'applique pour tout le canton dont un extrait ci-dessous :
 - Logements - résidents : 0 à 1.3 pl. / 100 m² de SBP
 - Logements - visiteurs : 0 à 0.1 pl. / 100 m² de SBP
 - Activités - employés : normes VSS ou selon secteur, 0.14 à 1.12 pl. / 100 m² de SBP
 - Activités - visiteurs : normes VSS ou selon secteur, 0 à 0.15 pl. / 100 m² SBP.

Les normes VSS sont utilisées par défaut si aucune des lois mentionnées ci-dessus n'est applicable ainsi que pour le dimensionnement géométrique du stationnement (largeur, hauteur, etc.)

Spécificité du canton de Genève : le stationnement est une compétence cantonale contrairement au canton de Vaud ou en France voisine.

3.6.3. Etat des lieux du stationnement

2 Roues	Gratuit illimité	Gratuit limité	Livraison	Payant	Parkings et P+R
18'066	438	31'017	1'599	5'275	≈ 57'000

- Somme totale places voiture de 93'730 places dans le canton.
- Stationnement privé dans les entreprises : environ 100'000 places estimées au sein du canton.
- Estimations des places des deux-roues non stabilisées à ce stade.
- **Fondation des Parkings : structure unique en charge de l'investissement et de la gestion du stationnement au sein du canton.** La Fondation des parkings (FP) est l'entité qui met en œuvre la politique de l'Etat de Genève en matière de stationnement. L'entreprise publique construit et encourage la réalisation de parcs de stationnement, notamment de parcs relais (P+R), elle exploite les parkings dont elle est propriétaire, ainsi que ceux du Canton et de tiers (dont des communes) dont la gestion lui est confiée.

3.6.4. Evolutions depuis 2015

- Nouveau règlement de stationnement sur fonds privés (RPSFP) en vigueur depuis 2023.
- Assouplissements des conditions de dérogations pour les programmes neufs dans les quartiers où il n'existe que peu de possibilités de construire des places de stationnement.
- Nouvelle politique de stationnement dans les parkings de l'Etat (suppression des pendulaires) adoptée par le Conseil d'Etat en 2020.
- Nette augmentation du nombre de places pour les 2RM grâce à 2 campagnes de créations massives de places.
- Près de 3'000 places supprimées depuis 2013 dans le périmètre de la compensation (Genève et Carouge) et compensées selon les principes de la compensation prévus dans la LaLCR et le RaLCR.
 - Votation acceptée en 2020 pour assouplir les principes liés à la compensation

3.6.5. Problématiques et objectifs

- Pression forte du stationnement des travailleurs toujours d'actualité et de la charge routière liée,
- Stationnement des deux-roues hors cases,

Objectifs cantonaux en termes de stationnement décrits dans le PAST (Plan d'Actions du Stationnement) 2024 – 2028 validé par le Conseil d'Etat en décembre 2024. Les grands principes généraux d'action sont les suivants :

- Libérer l'espace public du stationnement sur voirie, lorsque cela est possible afin d'améliorer la sécurité et/ou la fluidité et/ou la qualité de vie ainsi que végétaliser et renforcer la place donnée aux piétons,
- Renforcer l'offre P+R et harmoniser son fonctionnement (par exemple des critères d'attribution similaires entre P+R de la Fondation des Parkings et ceux des CFF) à l'échelle du Grand Genève,
- Améliorer le stationnement pour les professionnels (artisans, livraisons),
- Inciter à diminuer le stationnement des employés dans les entreprises,
- Développer l'offre de stationnement pour les 2RM et les vélos.

3.6.6. Projets en cours ou à venir

- Mise en œuvre du plan d'actions du stationnement 2024-2028.
- Pour les deux-roues : renforcement de l'offre sur le domaine public (et enlèvement des vélos-épaves) ; création de 20 vélostations, 10 motos stations et 200 places vélos-cargos dans les parkings.
- Application cantonale de recensement de stationnements deux-roues en cours de développement, avec des données plus précises prévues au printemps 2026.
- Projet de relevé de tous les P+R en cours en lien avec le projet d'agglomération.
- 5 P+R sont prévus à l'horizon 2030 au sein du canton (+ env. 2'500 places) ainsi que des prises de quotas de places P+R hors canton par la Fondation des parkings.
- Pour le transport professionnel, renforcement de l'offre en places de livraison et création de places spécifiques dédiées aux artisans.
- Réflexion sur la tarification du stationnement (notamment des horodateurs sur le domaine public)
- En lien avec le développement des plans de mobilité d'entreprise, incitation à tarifier et à diminuer les places de stationnement pour les employés dans les entreprises.
- Différents projets liés à l'extension du réseau du tramway.
- Des projets en lien avec le stationnement de l'aéroport avec une réflexion sur des possibilités de mutualiser des places avec Palexpo.
- Poursuite de l'augmentation de l'offre en bornes de recharges électriques dans les parkings.
- Facilitation de l'implantation de places d'autopartage sur le domaine public.
- Renforcement de l'offre en places PMR.

3.7. Gex

3.7.1. Contexte

- Population : 13'742 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 2'951 emplois (INSEE, 2021).

3.7.2. Exigences légales

Le PLUi Pays de Gex (2020) qui s'applique avec les ratios suivants :

- Logements (<400 m arrêt TP) : 1,5 à 2 pl. / logement
- Logements (>400 m arrêt TP) : 2 à 2,5 pl. / logement.
- Bureaux : 1 pl. / 50 m²
- Commerces (> 200m²) : 1 pl. / 50 m²

Une zone bleue est instaurée en cœur de ville par arrêté communal.

3.7.3. Etat des lieux du stationnement

- 1'211 places sont recensées dans le périmètre du centre-ville dont :
 - 265 places non réglementées
 - 377 places du nouveau parking du Jura souterrain avec une partie réservée aux abonnés dont des habitants,
- Les 167 places du parking des Cèdres étant 100% réservées aux abonnés, elles ne sont pas comptées comme étant accessibles au public.
- Il existe 4 types de stationnement à durée limitée au sein de la commune :
 - Cases arrêt minute limitées à 10 minutes,
 - Cases bleues de courte durée limitées à 30 minutes de 9h à 19h,
 - Cases bleues « traditionnelles » limitées à 90 minutes de 9h à 19h,
 - Cases bleues limitées à 4h de 9h à 19h.

Pas de données concernant les places en dehors du périmètre du centre-ville.

- P+R de 40 places en lien avec l'agglomération en cours de mise en place dans le parking du Jura.

3.7.4. Evolutions depuis 2015

- Construction du parking du Jura,
- Arrivée du BHNS 60/61.

3.7.5. Problématiques et objectifs

- Stationnement des pendulaires / frontaliers dans une certaine mesure.
- Report de stationnement en voirie en lien avec les habitations et notamment des nouveaux programmes malgré la mise en place de contraintes de stationnement et/ou d'obstacles physiques (obstacles sur trottoirs, etc.).
- Insuffisance du réseau TP qui reste orienté vers Genève et ne permet que peu / pas des déplacements transversaux et les déplacements vers Nyon / canton de Vaud.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Maintien du dynamisme des commerces du centre,
 - Revitalisation du centre en offrant des places de stationnement à proximité.
- Réduire les problématiques liées aux résidents qui possèdent plusieurs véhicules et qui ne disposent pas d'une place de stationnement et/ou qui préfèrent se stationner en surface en raison d'un usage détourné de la place de parc en souterrain (rangement, cave, etc.)

3.7.6. Projets en cours ou à venir

- Etude de stationnement avec un état des lieux en centre-ville pour mise en cohérence des différents régimes de stationnement à durée limitée et l'élargissement de la zone bleue.
- Construction d'un lycée ainsi que l'agrandissement du parking à proximité de l'école du Parozet avec l'ajout d'une centaine de places de stationnement.
- Deux programmes immobiliers en cours au centre-ville.
- A terme une réduction de 109 places en lien avec la loi LOM et avec la suppression des parkings provisoires,

- Extension de la zone bleue, réduction de la limite de durée et renforcement du contrôle.

3.8. Gland

3.8.1. Contexte

- Population : 13'976 habitants (2023).
- Emplois : 6'429 emplois (2022).

3.8.2. Exigences légales

- Normes VSS
- Règlement communal sur le plan d'extension et la police des constructions (2015)

3.8.3. Etat des lieux du stationnement

- 1'129 places sont recensées dont 810 places dans les parkings publics (y compris P+R) et 319 places sur voirie
 - 90% de cases sur voirie sont à durée limitée et 10% non réglementées.
- Offre privée :
 - 254 places privées communales
 - 1'024 places privées à accès public (par exemple commerces, supermarchés, etc.).
- P+R officiel CFF au niveau de la gare d'une capacité de 164 places
- 706 places vélos sont recensées, 100 places pour les trottinettes ainsi que 144 places 2RM.
- Un macaron de stationnement est mis à disposition pour certaines places à durée limitée.

3.8.4. Evolutions depuis 2015

- Diagnostic sur le stationnement entre 2021 et 2022.

3.8.5. Problématiques et objectifs

- Saturation ponctuelle des places publiques lors d'événements d'entreprises,
- Affluence estivale touristique au niveau de la plage de la Falaise.
- Problème lié au trafic des pendulaires, aggravé en cas de stationnement de camions de livraison sur l'Avenue du Mont-Blanc.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- En cours de réflexion, la commune souhaite définir les orientations en termes de politique de stationnement (positionnements et les limitations de durée) après avoir stabilisé l'offre en transports publics en cours de négociation avec CarPostal.

3.8.6. Projets en cours ou à venir

- Négociations en cours avec CarPostal afin de compléter l'offre de transports publics,
- PACom en cours de révision,
- Plan de mobilité d'administration en cours pour les employés de la ville de Gland,
- Programme immobilier Swissquote en cours de construction,
- Programme gare Sud est à venir mais à long terme.

3.9. La Roche-sur-Foron

3.9.1. Contexte

- Population : 11'239 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 4'731 emplois (INSEE, 2021).

3.9.2. Exigences légales

Le nombre de places de stationnement pour les nouvelles constructions est fixé dans le PLU (2022) :

- Logements : 1 à 2 pl. / logement selon secteur
- Bureaux : 1 pl. / 30 à 100 m² SP selon secteur et typologie
- Commerces : 1 pl. / 30 à 100 m² SP selon typologie du commerce
- Hôtellerie : 1 pl. / 15 m² de SP

Un arrêté municipal règlemente le parking public, notamment pour le centre-ville (places de livraison et les places à durée limitée).

3.9.3. Etat des lieux du stationnement

- 2'930 places sont recensées en 2025 contre 2'840 places en 2015 hors RochExpo dont :
 - Le P+R à proximité de la gare avec 190 places.
- Pas de parking souterrain ou en silo dans le périmètre communal
- Parking de RochExpo (Parc des expositions) a une capacité affichée de 750 places.
- Les places en centre-ville sont majoritairement limitées en durée avec différentes durées :
 - Cases orange limitées à 20 minutes à proximité des écoles et commerces,
 - Cases bleues limitées à 1h30.
- Ailleurs, stationnement non réglementé.
- 192 arceaux vélos sont disposés au sein de la commune soit une offre de 384 places à raison de deux vélos par arceau ainsi que 10 places pour les 2RM.

3.9.4. Evolutions depuis 2015

- Le P+R a été aménagé aux abords de la gare.
- Un parking de 25 places dédié aux camping-cars a été aménagé en 2024.
- Les places 2RM ainsi que des places vélos ont été aménagés.
- Zone à durée limitée agrandie
 - Tendance vers une réglementation plus restrictive en termes de limitation de durée.
- Mise en service du LEX
 - La gare de la Roche-sur-Foron est devenue un nœud de correspondance.

3.9.5. Problématiques et objectifs

- Pression du stationnement au niveau de la gare.
 - Depuis la mise en place du LEX, les pendulaires sont plus nombreux à utiliser le P+R, ce qui conduit à sa saturation.
- Davantage de problèmes liés à la circulation qu'au stationnement.
 - Pendulaires,
 - Accompagnement des enfants scolarisés au sein de la commune.
 - Problème aggravé par le « goulet » au niveau du Pont Neuf, seul axe routier ouvert au trafic général reliant la partie nord et la partie sud de la ville.
- Insuffisance en termes de desserte TP pour un report modal efficace.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Maintenir le nombre de places offertes.
- Réflexions en parallèle en faveur de la mobilité douce.
- Augmenter la capacité de stationnement au niveau de la gare.
- Renforcer la desserte TP et notamment du LEX.

3.9.6. Projets en cours ou à venir

- Plan directeur vélo + schéma cyclable.
- Jusqu'à 10'000 logements à proximité de la gare à long terme
- Extension du parking à proximité de la gare mais le choix du modèle (en surface ou en ouvrage) non encore établi.
- Introduction éventuelle du stationnement payant en lien avec le parking de la gare.

3.10. Nyon

3.10.1. Contexte

- Population : 22'978 habitants (2023).
- Emplois : 17'884 emplois (2022).

3.10.2. Exigences légales

La ville possède plusieurs règlements en matière de stationnement :

- Règlement communal sur la police des constructions et des extensions (1965),
- La politique de stationnement (2011).
- Normes VSS pour le dimensionnement du stationnement.

Le calcul est effectué selon les trois méthodes. Le résultat le plus restrictif des trois règlements est retenu. Les ratios varient en fonction du secteur de la ville.

Un PDCom est en cours d'élaboration avec une nouvelle stratégie de stationnement à venir.

3.10.3. Etat des lieux du stationnement

- 4'276 places sont recensées dont 560 en voirie et 3'716 en ouvrage sans compter les P+R.
 - Toutes les places publiques sont réglementées (payantes ou durée limitée).
- 120 places dans les P+R communaux et 101 places dans le P+R officiel CFF
- 21'730 places privées sont estimées (parkings souterrains, privés, etc.)
- Environ 400 places 2RM sont recensées et 1'846 places vélos.

3.10.4. Evolutions depuis 2015

- Politique de stationnement adoptée en 2011 mise en place progressive des mesures :
 - Homogénéisation de la tarification et durée de stationnement,
 - 2014 / 2015 : P+R de la Gravette et Petites Prairies,
 - 2014 / 2015 : tarification du stationnement dans les écoles nyonnaises
 - 2019 : paiement par le smartphone devenu possible,
 - 2024 : système de contrôle d'accès au parking Perdtemps modifié.
- Places pour 2RM légèrement augmentées depuis 2015
- Pas d'études en particulier qui a été réalisée depuis 2015, la politique de stationnement actuelle se base toujours sur celle adoptée en 2011

3.10.5. Problématiques et objectifs

- Pas de point noir ou de problématiques particulièrement importantes, la situation est plutôt maîtrisée.
- Selon une campagne de comptage de 2017, une certaine pression sur le stationnement au niveau de l'hypercentre
- Obsolescence des bases règlementaires actuellement utilisées.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Promouvoir les TP ainsi que les MD sans empêcher l'usage de la voiture ou des transports individuels motorisés en général.
- Orientations pour les différents types d'usage : habitants, employés, pendulaires, livraisons, etc.
- Maintenir la maîtrise du stationnement en limitant le stationnement de longue durée en centre-ville et en favorisant le stationnement de courte durée pour les commerces.

3.10.6. Projets en cours ou à venir

- PDCom en cours d'élaboration : nouvelle stratégie de stationnement + orientations (objectifs) pour les différents types d'usages. Les résultats seront disponibles en fin d'année 2025.
- Le précédent PMA datant de 2008, la municipalité souhaite l'actualiser.
- Création de logements et de services au niveau du Martinet à moyen – long terme avec la suppression des places de stationnement en surface ;
- Mutualisation du stationnement avant la construction de nouvelles infrastructures de stationnement ;
- Mise en souterrain du parking Perdtemps regroupant les places de Perdtemps, du petit Perdtemps et de la rue des Marchandises.

3.11. Rolle

3.11.1. Contexte

- Population : 6'453 habitants (2023).
- Emplois : 4'750 emplois (2022).

3.11.2. Exigences légales

La commune applique les exigences formulées dans les normes VSS. La commune est également en cours de révision de la politique de stationnement.

3.11.3. Etat des lieux du stationnement

- 1'010 places sont recensées dans le périmètre communal.
- 120 places privées sont recensées au niveau de la COOP et 85 places privées pour la Migros.
- P+R officiel CFF : 103 places (115 selon le site des CFF)

3.11.4. Evolutions depuis 2015

- Tendance à la baisse du taux de motorisation des ménages et à l'augmentation des mobilités douces.

3.11.5. Problématiques et objectifs

- Problématique de « voitures-ventouses » qui restent stationnées toute la journée sur les cases de stationnement.

- Les communes voisines ont déjà instauré un stationnement payant : les automobilistes pendulaires ont tendance à venir stationner à Rolle gratuitement.
- Pression sur le stationnement en période estivale (avril à octobre) lié au tourisme : manque de places de stationnement pour les autocars, de même que pour les deux roues (motos et vélos).

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Réduction et meilleure régulation de l'offre en stationnement pour limiter la place de la voiture au sein de la commune et augmenter l'espace public.
 - Même si la volonté politique actuelle est plutôt le maintien des places existantes, une prise de conscience progressive sur la nécessité d'assainir la situation du stationnement.
- Simplification des régimes de stationnement et instauration du stationnement payant pour :
 - Eviter le stationnement de longue durée dans le centre,
 - Financer le coût du stationnement, éventuellement développer d'autres formes de mobilité.

3.11.6. Projets en cours ou à venir

- Etat des lieux de l'ensemble du stationnement ;
- 2025 : Nouvelle politique de stationnement ;
- PA Gare Nord en cours et apportera de nouvelles infrastructures dont le P+R qui y sera intégré.

3.12. St-Genis-Pouilly

3.12.1. Contexte

- Population : 14'808 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 3'570 emplois (INSEE, 2021).

3.12.2. Exigences légales

Le PLUi de Pays de Gex (2020) s'applique avec les ratios suivants :

- Logements (<400 m arrêt TP) : 1,5 à 2 pl. / logement
- Logements (>400 m arrêt TP) : 2 à 2,5 pl. / logement.
- Bureaux : 1 pl. / 50 m²
- Commerces (> 200m²) : 1 pl. / 50 m²

Concernant les logements sociaux, elle dispose dans ses règlements un nombre de places de stationnement égal aux logements en accession libre ou privée. Il existe aussi un arrêté communal concernant les places à durée limitée.

3.12.3. Etat des lieux du stationnement

- 834 places sont recensées dont 704 places sont proposées en centre-ville, toutes en surface.
 - Durée limitée mise en place partiellement en centre-ville variant entre 1h30 et 5h
- 23 places pour 2RM ainsi que 144 places vélos sont recensées au sein de la commune.

3.12.4. Evolutions depuis 2015

- Une première requalification du centre en 2014 puis, travaux de pacification du centre avec mise en place d'une zone 30 en centre-ville + réduction de la largeur des chaussées et végétalisation.
- Amélioration des lignes de TC, tant en termes de fréquence de passage qu'en termes de lignes proposées.

3.12.5. Problématiques et objectifs

- Forte pression exercée par les pendulaires, autour des axes desservis par les lignes de TP.
 - Situation aggravée par un stationnement parfois très long en raison de la proximité à l'aéroport. Certaines personnes laissent les véhicules pendant plusieurs jours.
- Un certain report de stationnement privé en surface mais la situation est stabilisée, pas une problématique particulière en ce sens.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Augmenter l'attractivité de son centre-ville en favorisant le commerce.
 - Faciliter le stationnement des clients et des visiteurs au plus proche des commerces.
 - Maintenir un taux de rotation élevé des places de stationnement à proximité des commerces
- Prioriser le stationnement aux locaux (habitants et travailleurs).
- Favoriser les modes doux
- Diminuer les externalités négatives liées au trafic routier.

3.12.6. Projets en cours ou à venir

- Etude pour le SCoT de Pays de Gex agglomération ;
- A chaque programme immobilier, étude d'impact réalisée ;
- P+R prévu au niveau de la Porte de France avec une première phase de 240 places au sol selon l'étude des P+R de Pays de Gex agglomération, mais cela n'a pas été évoqué durant l'entretien.
- Infrastructures pour les vélos et notamment des boxes sécurisées en cours de réflexion ;
- Poursuite de la mise en zone bleue (durée limitée) pour toutes les places du centre-ville.

3.13. St-Julien-en-Genevois

3.13.1. Contexte

- Population : 15'952 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 4'876 emplois (INSEE, 2021).

3.13.2. Exigences légales

Le nombre de places de stationnement pour les nouvelles constructions est fixé dans le PLU communal (2017, dernière mise à jour en 2022).

En zone urbaine (zone UC) :

- Logements : 1,5 places / logement pour toutes les opérations de plus de 2 logements
- Visiteurs : 1 place / tranche de 8 logements
- Activités : au cas par cas, mais à défaut 1 pl. / 40 m2 SP
- Hôtellerie : 0,5 pl. / chambre

Hors de la zone urbaine (zones U3 et U4) :

- Logements : 2 places / logement
- Visiteurs : 1 place / tranche de 4 logements
- Activités : au cas par cas, mais à défaut 1 pl. / 40 m2 SP
- Hôtellerie : 0,5 pl. / chambre

Le PLU définit aussi les ratios pour les deux-roues (motorisés et non-motorisés).

En sus, un arrêté municipal régit le parking public, notamment pour le centre-ville (places de livraison et les places à durée limitée). Il exige aussi que le stationnement privé, notamment en

souterrain, ne soit pas fermé pour éviter le phénomène des places de stationnement converties en cave ou rangement.

3.13.3. Etat des lieux du stationnement

- 2'558 places sont recensées dont :
 - 1'480 places sur voirie comprenant les 10 places de livraison et les places PMR
 - 1'078 places dans les parkings publics.
- La majeure partie du stationnement en centre-ville à durée limitée, seules 124 places ne sont pas réglementées.
- Les parkings aménagés sont payants dont celui de la gare qui n'est payant qu'à partir de 12h de stationnement.
- 2 P+R : un à la gare (237 pl.) et le second au niveau de la frontière (Perly, 226 pl.).
- 1'042 places vélos sont recensés dans le périmètre communal

3.13.4. Evolutions depuis 2015

- Travaux de requalification urbaine avec tendance à diminuer les places de stationnement en centre-ville.

3.13.5. Problématiques et objectifs

- Pression croissante du stationnement des pendulaires qu'elle tente de canaliser.
- Difficultés à faire cohabiter les différents usagers de la voirie (véhicules, bus, vélos, piétons, etc.)

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Politique volontariste en faveur des modes doux
- Encourager les commerçants en travaillant sur la disponibilité des places en centre-ville
- Limiter le stationnement des pendulaires au centre-ville
- Harmoniser et simplifier les différents types de stationnement qui existent dans le centre.

3.13.6. Projets en cours ou à venir

- 2023 : Etude mobilité avec Sareco réalisée en lien avec le nouveau contrat d'exploitation des différents parkings communaux ;
- P+R en silo au niveau de la gare en lien avec le prolongement de la ligne 15 du tramway, la livraison est prévue à l'horizon 2027 – 2028.
- Pour l'horizon 2030, sous réserve des finances nécessaires, construction d'un parking en ouvrage du côté sud de la ville, en lien avec les équipements de loisirs existants.
- Pour le très long terme, souhait de développer un équipement culturel en lieu et place du parking du marché actuel avec éventuellement un parking souterrain en compensation.
- Réglementation sur la livraison en cours d'élaboration.

3.14. Thonon-les-Bains

3.14.1. Contexte

- Population : 54'579 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 15'463 emplois (INSEE, 2021).

3.14.2. Exigences légales

- Le PLU de Thonon (2013, modifié en 2019) est actuellement en vigueur.

- Les ratios de stationnement seront modifiés dès la fin de l'année 2025 avec l'entrée en application du PLUi HM. Pour information, le PLU actuel impose les ratios suivants :
 - Logements : 1 à 2 places / logement selon secteur,
 - Activités : 1 pl. / 50 à 60 m² de SP selon secteur,
 - Hôtellerie (zones UBd et UBg) : 1 pl. / 2 chambres.
- Arrêtés municipaux en vigueur pour la réglementation du stationnement en ville.

3.14.3. Etat des lieux du stationnement

- Environ 7'900 places sont recensées dans le périmètre communal.
 - Dont 1'627 en ouvrage (dont le parking privé de l'Etoile) et le reste en voirie ou en surface.
 - 3 parkings en ouvrage en centre-ville (Aristide Briand, Les Arts et Belvédère) interconnectés en souterrain.
- Stationnement en centre-ville majoritairement réglementé avec soit l'instauration d'une zone bleue (durée limitée), soit l'instauration d'un stationnement payant (privilégié par la municipalité).
- P+R de la gare (550 places) et P+R de l'Ermitage (176 places)
- 130 places 2RM sont recensées et 840 places vélos.

3.14.4. Evolutions depuis 2015

- Mises en service des deux P+R (gare et l'Ermitage),
- Parking provisoire du Général Dessaix supprimé et programme immobilier en cours,
- Poursuite de la densification urbaine.

3.14.5. Problématiques et objectifs

- Forte pression du stationnement liée aux pendulaires, notamment ceux pour Lausanne en lien avec le transport lacustre.
- Situation plutôt stable pour les P+R actuellement mais la ville redoute l'accentuation des problématiques liées aux P+R en lien avec la construction de l'A412.
- Un certain report en surface de stationnement des habitants surtout lorsque le stationnement en surface n'est pas réglementé ou qu'il n'y a pas d'aménagement en particulier.
- Problématique liée à la fréquentation touristique en période estivale.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Favoriser les modes doux en réduisant la place de la voiture en centre-ville en nuanciant que ce qu'elle vise surtout à réduire est le trafic en transit.
- Anticiper les effets de l'arrivée à moyen terme de l'A412 en projet, prévue d'être raccordée au contournement routier de Thonon, tant en termes de trafic qu'en termes de besoins en P+R pour le covoiturage.

3.14.6. Projets en cours ou à venir

- SCoT du Chablais adopté en 2020 en faveur du report modal vers les modes actifs.
- Mettre en place courant 2025 un jalonnement numérique des automobilistes vers les 3 parkings publics en ouvrage en indiquant le nombre de places disponibles en temps réel.
- Etude de faisabilité de transformation des parkings de surface en parkings silo effectuée pour les trois poches de stationnement dans le secteur de Rives.
- Durcissement des réglementations du stationnement en lien avec la densification de la ville.
- Stationnements « minute » (limités à 20 minutes) à proximité des écoles ou des hôtels pour des besoins de stationnement très ponctuels en cours de déploiement avec contrôle automatisé.

3.15. Valserhône

3.15.1. Contexte

- Population : 16'463 habitants (INSEE, 2022).
- Emplois : 5'618 emplois (INSEE, 2021).

3.15.2. Exigences légales

Le PLUiH du Pays Bellegardien (2021) s'impose à toutes les nouvelles constructions comme suit :

- Logements : 1 pl. / logement à moins de 500 m de la gare, sinon 1 pl. / 70 m².
- Bureaux : 1 pl. / 25 m² et minimum 2 places.
- Commerces : 1 pl. / 30 m².

3.15.3. Etat des lieux du stationnement

- Il n'y a pas de données précises concernant le stationnement sur voirie.
- 2'580 places sont recensées dans les parkings aménagés en surface dont 450 places autour de la gare, 740 places en centre-ville en zone bleue, 1'400 places non réglementées.
 - Seuls les parkings autour de la gare sont payants.
- P+R de covoiturage A40 : 50 places
- 29 emplacements de stationnement vélos géoréférencés et répartis dans la commune
 - Le nombre de places exact par emplacement n'est pas connu.

3.15.4. Evolutions depuis 2015

- 2016 : Parking P4 de la gare
- 2019 : fusion et la création de la commune nouvelle
 - Prolongement de la ligne de bus urbain A vers Châtillon (au nord),
 - Création d'une 2^{ème} ligne de bus urbain B reliant Vouvray à la gare de Bellegarde,
 - Création d'un service de transport à la demande (TàD) pour le secteur de Lancrans.
- 2021 : PLUiH avec règlement particulier pour stationnement à < 500 m de la gare.
- 2024 : renforcement de la ligne A du bus urbain et P+R covoiturage A40.
 - Fin 2024 : Plaine des Sports située au sud de la commune avec 350 places de stationnement, essentiellement occupées le week-end.

3.15.5. Problématiques et objectifs

- La gare de Bellegarde accueillant les trains régionaux (TER, LEX) et les TGV, attire de très nombreux usagers qui viennent stationner dans la commune. Les parkings payants autour de la gare sont saturés.
 - Forte pression d'une part les pendulaires / frontaliers,
 - D'autre part pression des usagers souhaitant laisser leur véhicule pour prendre un TGV vers Paris.
- Report du stationnement privé en voirie pour les zones résidentielles.

Les objectifs qui en découlent sont les suivants :

- Améliorer la maîtrise du stationnement
- Réduire la place de la voiture dans le centre au profit des modes actifs

3.15.6. Projets en cours ou à venir

- Aménagement des berges du Rhône à proximité du centre-ville (logements + parking souterrain)

- Actuellement une friche industrielle, des parkings provisoires y sont aménagés. Ce programme est prévu d'ici 2030.
- Programme immobilier sur un bien-fonds appartenant à SNCF aux abords de la gare de Bellegarde
 - Un parking silo sera éventuellement créé, mais le programme n'est pour l'instant pas précisé, le bien-fonds n'ayant pas encore été acquis.

4. Analyses

Les entretiens réalisés montrent que les besoins en termes de stationnement tant en termes de durée de stationnement qu'en termes de motifs n'ont pas fondamentalement évolué depuis 2015 : accès aux commerces et aux équipements de loisirs, stationnement des pendulaires, des habitants, besoins pour la livraison et pour les dépose-minutes, etc.

Globalement, les problématiques majeures mentionnées par les différentes collectivités et communes sont donc aussi similaires à celles relevées en 2015, notamment la superposition d'un besoin longue durée des employés, des personnes en transit ou des habitants et d'un besoin local de plus courte durée en lien avec les activités économiques. Quelques évolutions sont toutefois à noter :

- Amélioration du réseau de transports publics (mise en service du LEX en 2019, prolongements de lignes de tramway, mise en service du BHNS dans le Pays de Gex, etc.),
- Le développement des modes actifs comme le vélo,
- Augmentation du nombre de places de stationnement réglementées.

La pression sur le stationnement exercée par les pendulaires reste forte mais se stabilise dans certains centres urbains tels que Nyon, dans une moindre mesure il est possible de citer Ferney-Voltaire, Gex et la Roche-sur-Foron.

4.1. Chiffres clés

- **Population et emplois**

La somme de la population dans le périmètre étudié (voir point 1.3) est de 833'600 habitants en 2022 (dernières statistiques officielles disponibles côté France) contre 744'085 habitants en 2015. **L'évolution de la population est donc de 9,3% entre 2015 et 2022.**

Concernant le nombre d'emplois, la somme sur les 15 territoires étudiés est de 448'791 emplois (ETP pour canton de Genève) en 2021 contre 413'027 emplois (ETP pour canton de Genève) en 2015. **L'évolution du nombre d'emplois est donc de 8,7% sur la période soit proche de celle de la population**, avec cependant une tendance à la hausse pour la partie suisse et à la baisse dans certaines communes françaises du Grand-Genève.

- **Bilan des places de stationnement**

La somme des places voiture publiques (voirie, ouvrage, P+R) recensées au sein du périmètre étudié est d'environ 135'500 places. Une comparaison a été effectuée entre 2015 et 2025 pour les communes pour lesquelles des données fiables étaient disponibles ainsi que sur la base du nombre de P+R à Genève en 2015 (5'153) et en 2023 (5'423) selon les rapports de gestion de la Fondation des Parkings. **Une tendance à l'augmentation du nombre de places est relevée, de l'ordre de 4 à 5%.** Le nombre de places de stationnement a donc tendance à augmenter mais à un rythme moindre que celui de la population et des emplois.

- **Evolution du taux de motorisation**

L'évolution du taux de motorisation est très disparate selon le territoire. **Le nombre de voitures particulières a plutôt diminué côté suisse entre 2015 et 2024** avec 245'225 voitures en 2015 et

239'220 voitures en 2024, soit une diminution de -2,4%. **Le taux de de motorisation moyen recule ainsi de 572 voitures / 1000 habitants en 2015 à 522 voitures / 1000 habitants en 2024.**

Côté français, le nombre de voitures a significativement augmenté durant la même période avec 119'962 voitures en 2015 et 134'816 voitures en 2024, soit une augmentation de +12,4%. Le taux de motorisation moyen passe ainsi de 539 voitures / 1000 habitants en 2015 à 568 voitures / 1000 habitants en 2024.

Enfin, il est à noter que dans le canton de Genève, malgré l'augmentation de la population de l'ordre de 10% dans le canton (2015 – 2022), le nombre de voitures de tourisme a diminué de 6'637 véhicules entre 2015 et 2024, soit une diminution d'environ 3% par rapport à 2015. En revanche, le nombre de 2RM a augmenté de 6'762 véhicules, soit une augmentation d'environ 12% par rapport à 2015.

4.2. Problématiques actuelles

4.2.1. Stationnement des pendulaires et de très longue durée

Concernant les pendulaires, il est utile de distinguer deux catégories de pendulaires :

- d'un côté les travailleurs qui stationnent dans une commune donnée parce qu'ils y travaillent, ils cherchent à stationner au plus proche de leur lieu de travail.
- d'un autre côté ceux et celles qui sont en transit, dans une logique de transfert modal, ils cherchent à stationner au plus proche d'une interface multimodale (gare, arrêt de bus / tramway, etc.) dans une logique d'optimisation de temps de parcours porte-à-porte.
- Les besoins sont en revanche similaires en termes de durée, soit une journée entière, à l'origine du phénomène des « voitures ventouses » qui se traduit par un faible taux de rotation des places occupées. Cette durée peut être portée à plusieurs jours consécutifs lorsqu'il s'agit de stationnement de très longue durée des utilisateurs de transport de longue distance (TGV à Valserhône, transport aérien en lien avec l'aéroport de Genève à proximité de Ferney-Voltaire et St-Genis-Pouilly).

La pression des pendulaires reste très forte voire problématique en particulier avec la seconde catégorie de pendulaires pour les communes proches de la frontière suisse (St-Genis-Pouilly, Ambilly et Gaillard à Annemasse Agglo, St-Julien-en-Genevois) et/ou bénéficiant d'une desserte très attractive en transports publics telles que Valserhône avec la gare de Bellegarde. Ces dernières expriment une nécessité de maîtrise du stationnement sur leur territoire au risque de devenir des « *P+R géants* ». La situation est par exemple préoccupante à Valserhône où la commune indique n'avoir qu'une maîtrise limitée du stationnement sur voirie. Les autres communes plus éloignées de la frontière (Thonon, Bonneville, Valserhône) relèvent plutôt une saturation de certains P+R parallèlement à une réelle évolution des pratiques en lien avec l'arrivée du LEX.

4.2.2. Trafic des pendulaires et/ou généré par les parkings

En lien avec le stationnement des pendulaires, l'effet collatéral est le trafic généré par ces derniers : certaines communes (Coppet, Gland) informent que cela est davantage problématique que la question du stationnement des pendulaires à proprement parler.

Ce point est donc à considérer dans le choix d'emplacement et d'accessibilité des P+R et/ou des parkings en ouvrage de grande capacité, surtout si le point de desserte en transports publics est situé en centre-ville. Par exemple, à Annemasse, le parking silo de la gare située en centre-ville n'est pas référencé comme un P+R ; la commune souhaitant limiter le trafic généré par les pendulaires vers ce dernier dans le centre-ville.

4.2.3. Report du stationnement privé sur voirie

La majeure partie des communes françaises interrogées est concernée par la problématique du report du stationnement privé sur voirie. Dans certaines communes (Ferney-Voltaire, Gex), ce point constitue même une problématique plus préoccupante que celle liée aux pendulaires. Les communes relèvent essentiellement trois sources :

- Comme évoqué dans au point 2, il n'existe actuellement pas de dispositif en France qui lie un logement à une place de parc en souterrain, ce qui peut être problématique pour les ménages possédant au moins un véhicule. A contrario, cela est favorable pour les ménages ne possédant pas de véhicule.
- Lorsqu'il existe des places de stationnement en surface disponibles, les résidents ont tendance à s'y stationner et préférer utiliser la place de parc en souterrain comme espace de rangement surtout lorsque c'est fermé (box de stationnement) et que les logements ne proposent pas de cave ou d'espace de rangement supplémentaire.
- Enfin, ce report peut aussi être lié à une multi-motorisation des ménages et un ratio de places par logement trop bas par rapport aux habitudes ou aux besoins. En effet, dans les communes plus périphériques du Grand Genève moins bien desservies en réseaux de transports publics, les TIM restent des modes privilégiés pour la majorité des ménages et des travailleurs.

4.2.4. Une possibilité limitée de report modal selon le territoire

En lien avec le point précédent, dans certaines communes (communes périphériques d'Annemasse Agglo, Gex, Gland, St-Genis-Pouilly) et ce malgré les améliorations constatées ces dernières années, les possibilités de réduire le stationnement restent conditionnées par l'offre en transports publics.

C'est en ce sens que la ville de Gland souhaite, par exemple, d'abord stabiliser l'offre TP avant de réfléchir à la politique de stationnement communale. Gex ou St-Genis-Pouilly évoquent quant à elles des lignes de transport public très orientées vers le centre de Genève, ce qui ne répond donc pas bien aux besoins de déplacements transversaux internes à l'agglomération ou des déplacements vers le canton de Vaud. D'autres territoires plus périphériques n'ont pas de desserte en transports publics qui répond suffisamment aux besoins de la dynamique économique du Grand Genève permettant un report modal efficace.

4.2.5. Développement du vélo

Le vélo à assistance électrique a rendu ce mode accessible à un grand public. Le sujet de cohabitation des modes a été mentionné par plusieurs communes, surtout pour les centres urbains historiques où la place disponible pour aménager une infrastructure cyclable est limitée : Coppet, St-Genis-Pouilly, Ferney-Voltaire, Rolle, St-Julien-en-Genevois. Cette problématique peut être renforcée en période estivale en lien avec le cyclotourisme (voir aussi point suivant).

En outre, les différents entretiens menés ont montré que les données concernant le nombre de places de stationnement pour vélos sont très souvent lacunaires. Certaines communes telles que St-Julien-en-Genevois, Bonneville ou le canton de Genève mènent actuellement / ont mené des travaux de recensement des emplacements de stationnement pour vélos pour y pallier.

4.2.6. Tourisme estival

Les problématiques liées au tourisme en période estivale en lien avec la culture lacustre sont signalées par plusieurs communes en bordure du Léman (Coppet, Gland, Rolle, Thonon-les-Bains), surtout pour le stationnement des véhicules motorisés et des deux-roues à proximité des plages ou des quais. Dans la plupart des communes concernées, des parcelles sont spécialement aménagées pour accueillir le surplus de visiteurs. Dans certains cas, le stationnement des autocars de tourisme peut devenir

problématique. A Rolle, la commune évoque par exemple la difficulté à gérer le parcage des autocars pour des sorties scolaires.

4.3. Réponses des communes et mesures prises

4.3.1. Volonté de diminuer la place de la voiture en centre urbain

La tendance générale est plutôt la diminution de la place de la voiture au profit d'espaces publics plus qualitatifs. Les communes mènent en globalité une politique proactive en faveur des modes doux et qui encourage une augmentation du taux de rotation dans les centres urbains en :

- Réglementant les places de stationnement (durée limitée et/ou stationnement payant),
- Encourageant le stationnement des pendulaires et plus généralement de longue durée en périphérie des centres en mettant en place des P+R, voire en les reportant sur les TP.

Comme l'espace public disponible est limité, notamment en centre-ville historique, une réduction de l'offre en stationnement au profit du développement des modes doux est une possibilité envisagée par certaines communes.

Toutefois, il y a une volonté politique à maintenir si possible les places de stationnement à proximité des activités économiques afin de favoriser la venue de la clientèle. En effet, en fonction du contexte local surtout lié à l'offre de transports publics, il est opportun de laisser la possibilité d'accéder en TIM. Il s'agit donc d'être prudents pour éviter une réduction prématurée importante de places de stationnement ; la compensation des places supprimées en voirie par des parkings en ouvrage ou en surface semble être un compromis privilégié par de nombreuses communes.

4.3.2. Interdiction de construire des stationnements fermés en souterrain

Pour faire face aux cas de report abusif de stationnement en surface, certaines communes françaises inscrivent dans le règlement du PLU ou PLUi une interdiction de « boxer » les places de stationnement en souterrain pour toute nouvelle construction. Cette interdiction vise à restreindre le phénomène de report en limitant les usages détournés.

4.3.3. Aménagement de places spécifiques

Enfin, face à la diversification des formes de mobilité (2RM, vélos, vélocargos, etc.) et les besoins exprimés pour le stationnement de véhicules de grand gabarit (poids-lourds et autocars), de plus en plus de dispositions sont prévues pour proposer des places de stationnement adaptées.

Par exemple dans le canton de Genève, 2'000 places 2RM supplémentaires ont été créées entre 2020 et 2021. Le PAST (Plan d'Actions du Stationnement 2024 – 2028) du canton mentionne par ailleurs des actions en coordination avec le Plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de service (PATPRO) pour améliorer le stationnement des autocars de tourisme. Ce plan d'actions prévoit aussi l'amélioration des conditions de stationnement des véhicules de livraison et des artisans. Quant à la ville de Nyon, elle aménage proactivement des places pour vélocargos dans le domaine public lorsque cela est possible.

4.4. Besoins et attentes exprimés

En termes de besoins et d'objectifs exprimés pour les années à venir, il existe une certaine différence de tendance entre les centralités plus densément peuplées (Annemasse agglomération, canton de Genève, St-Julien-en-Genevois) et les centralités régionales plus locales (Divonne-les-Bains, Gex, St-Genis-Pouilly, etc.). Les villes de Nyon et de Thonon-les-Bains se situent dans une situation hybride

conjuguant les besoins d'une centralité dense et d'une centralité régionale à l'échelle locale en tant que commune centre de la Région de Nyon et de Thonon Agglomération respectivement.

Dans les centralités locales, la dépendance à l'automobile est davantage marquée, le besoin de se stationner est donc davantage marqué et le sujet souvent délicat en termes politique. De plus, les communes ont souvent moins de possibilités de financer un parking en ouvrage, ce qui limite les possibilités de compenser la suppression de places de stationnement en surface.

De ce fait, dans les centralités régionales, les besoins les plus fréquemment évoqués sont :

- Plutôt un maintien des places en surface, la suppression est davantage une variable d'ajustement,
- Développement des P+R en lien avec l'intercommunalité,
- Une meilleure maîtrise du stationnement en surface avec une mise en place ou un élargissement du stationnement réglementé,
- Un renforcement du contrôle et de maîtrise du report du stationnement privé en surface.

Dans les centralités plus denses, le stationnement est déjà largement réglementé, souvent payant. De ce fait, les besoins s'articulent plutôt autour des points suivants :

- Maîtrise / limitation du stationnement et du trafic des pendulaires
 - Par le développement des P+R pour un transfert modal en amont du tissu urbain,
 - Par le développement des transports collectifs, y compris le covoiturage.
- Diminution des places de stationnement en surface et compensation en ouvrage lorsque cela est possible
- Logique de piétonnisation ou de création de zones de rencontre afin de privilégier les MD.

En plus de ces points, ci-après sont présentés d'autres besoins et attentes exprimées par les différentes communes interrogées.

4.4.1. Besoins de coordination

Le besoin de coordination à une échelle large est exprimé par de nombreuses communes, pour des sujets variables :

- Politique de stationnement ou tarifaire
 - Ferney-Voltaire souhaite davantage de coordinations avec le canton de Genève concernant la politique de stationnement, en effet la politique cantonale impacte indirectement le stationnement à Ferney-Voltaire.
 - La commune de Rolle n'ayant pas encore instauré le stationnement payant, la politique tarifaire doit être en cohérence avec les communes voisines.
 - Quelques communes (Nyon, Thonon-les-Bains) ont fait part de leurs expériences concernant une coordination tarifaire à l'échelle communale entre le stationnement en domaine public et le stationnement privé proposé par les centres commerciaux ou les parkings en ouvrage géré par une société privée.
- Développement de l'offre de transports publics et des P+R
 - La commune de la Roche-sur-Foron évoque son souhait d'avoir un interlocuteur pour contribuer à la définition de l'offre LEX.
 - Plus généralement, de nombreuses communes souhaitent la poursuite du développement de l'offre en transports publics tant pour la liaison vers Genève que pour les déplacements plus locaux.
 - La ville de Thonon souhaite une coordination régionale côté français pour anticiper les besoins en P+R en lien avec l'arrivée future de l'autoroute A412.
 - Coordinations et appuis au niveau des intercommunalités pour la mise en place des P+R le long des lignes de TP structurantes.

- Développement des infrastructures pour MD
 - De nombreuses communes possèdent un schéma directeur cyclable à l'échelle intercommunale.
 - Sans être exprimé explicitement, un besoin de coordination pour la continuité des trottoirs et des infrastructures cyclables se ressent afin de favoriser les MD à l'échelle locale.

4.4.2. Electrification, autopartage et avenir de l'automobile

- Le canton de Genève exprime aussi sa difficulté à se projeter à très long terme, en lien avec les incertitudes du devenir de l'automobile.
 - Concernant les 2RM, leur avenir est également incertain puisqu'ils sont également considérés comme TIM.
- En parallèle, les différentes communes interrogées mettent en place des services d'autopartage et des infrastructures de recharge de véhicules électriques.

4.5. Conclusion

Cette mise à jour de l'état des lieux montre en premier lieu qu'il existe une volonté de réduire l'offre de stationnement sur voirie et d'aménager des espaces qualitatifs en priorisant les TP et les MD. Cependant, cette réduction de l'offre sur voirie est aussi souvent compensée par une offre de stationnement en parking de surface ou en ouvrage. Autrement dit, les places ont tendance à être déplacées et au regroupées sans réelle diminution de l'offre.

En parallèle, les évolutions liées aux développements d'infrastructures de transport (LEX, prolongement de tramway, BHNS, etc.) ont impulsé un changement de comportement, en témoigne le succès rencontré par le Léman Express. Cependant, les entretiens menés ont également montré que les TIM (surtout la voiture) restent un moyen de déplacement privilégié pour les habitants des communes ne bénéficiant pas d'une desserte en TP suffisante permettant le report modal. Cela se traduit par une multi-motorisation des ménages (plusieurs véhicules par ménage). Le développement des mobilités alternatives (TP et MD) est donc crucial pour permettre le report modal et donc accompagner la « démotorisation » des ménages permettant d'accompagner une réduction de l'offre en stationnement tant dans le domaine public que privé. Les communes se montrent ainsi très prudentes concernant la réduction des ratios du nombre de places de stationnement privé qui peut être à l'origine d'un report de stationnement sur voirie.

Enfin, en lien avec le point précédent, les communes sont généralement volontaristes dans le développement des modes doux tels que le vélo ou la marche. La démocratisation du vélo à assistance électrique a rendu ce mode accessible, y compris dans des communes où la topographie est défavorable comme à la Roche-sur-Foron. Cependant, les entretiens ont aussi révélé que les données concernant les places de stationnement pour vélos sont souvent manquantes. Des efforts doivent donc être concentrés dans ce domaine en même temps que l'aménagement d'infrastructures cyclables pour proposer un stationnement sécurisé des vélos et favoriser ce mode pour des déplacements de proximité.

Enfin, les problématiques liées au stationnement sont complexes avec des variables qui dépassent les limites communales et celles de la thématique du stationnement. En effet, les paramètres qui influencent le stationnement sont très nombreux :

- Contexte socio-économique,
- Topographie des communes plus ou moins favorable aux MD,
- Projets de prolongement ou de nouvelle ligne de transports publics,
- Projets d'infrastructures viaires et/ou routières,

- Grands projets immobiliers et d'aménagement urbain,
- Etc.

Cette complexité souligne l'importance de la coordination entre les différents projets en cours et de les considérer à différentes échelles spatiales (communale, intercommunale et régionale) mais aussi temporelles (projets à court, moyen et long terme) pour une planification cohérente du stationnement à l'échelle du Grand Genève. Les enjeux sont de taille et concernent les trois grands piliers du développement soutenable : sociaux, économiques et environnementaux. Une bonne gestion et une bonne planification contribue à une utilisation rationnelle des ressources dans un contexte où les préoccupations sanitaires et environnementales vont grandissant.

www.grand-geneve.org

GLCT GRAND GENÈVE - République et canton de Genève - Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 - Case postale 3964 - 1211 Genève 3
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE - T +41 (0)22 546 73 40 - grand-geneve@etat.ge.ch
RÉGION DE NYON - T +41 (0)22 361 23 24 - info@regiondenyon.ch
POLE MÉTROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS - T +33 (0)4 50 04 54 08 - infos@grand-geneve.org