

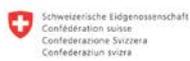
Cahier n°16-1



Etat des lieux des politiques de stationnement dans les centres régionaux

Version mise à jour

Août 2016





Cahier n°16-1

Etat des lieux des politiques de stationnement

Auteurs :

RR&A - Roland Ribi & Associés SA

Avec l'appui de :

Joël Vetter, chargé de mobilité, Régionyon

Adrien Mulon, chef de projet mobilité au Grand Genève

L'Équipe du Grand Genève, le Comité de Projet et les partenaires

Crédit photographique pour la page de couverture

Direction générale des transports (DGT)





Table des matières

1. Introduction	6
1.1. Le contexte.....	6
1.2. La commande	6
1.3. Le périmètre	7
1.4. Les personnes qui ont contribué :	8
2. Notions générales autour du stationnement	9
2.1. En France.....	9
2.2. En suisse.....	12
2.3. Les parking-relais : lien avec l'étude P+R du Grand Genève (cahier n°16-5)	14
3. Centres régionaux étudiés	16
3.1. Annemasse Agglo	16
3.2. Bellegarde-sur-Valserine.....	21
3.3. Bonneville.....	23
3.4. Gex	26
3.5. La Roche-sur-Foron	29
3.6. Saint-Genis-Pouilly.....	32
3.7. Saint-Julien-en-Genevois	34
3.8. Thonon-les-Bains	39
3.9. Ferney-Voltaire.....	42
3.10. Centre régional Nyon-Gland.....	45
3.11. Canton de Genève	49
4. Analyse	51
4.1. Constats	51
4.2. Les réponses actuelles.....	53
4.3. Les pistes d'action.....	54
5. Annexes	56
5.1. Glossaire.....	56
5.2. Tableau de synthèse	57



1. Introduction

1.1. Le contexte

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois entre dans sa troisième phase de planification. La deuxième phase a permis d'identifier, en accord avec la Confédération et les partenaires régionaux, les projets réalisables à moyen terme à l'horizon 2018. Pour la partie transports, il s'agit essentiellement de projets d'aménagement d'infrastructures concernant les réseaux de routes, de transports publics et de mobilité douce.

Parmi les composants du système des transports, la politique du stationnement est un élément fondamental du concept de mobilité. Elle a un impact direct sur le comportement du choix modal du déplacement, sur la génération de trafic et sur les aménagements urbains.

L'objectif est d'améliorer la coordination des politiques de stationnement existantes dans les centralités urbaines du Grand Genève. Il s'agit de tendre vers une cohérence d'ensemble en proposant le cas échéant des pistes de réflexions et d'actions. Ces éléments seront intégrés dans le volet stationnement du Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030 qui permettra de répondre à des critiques faites par la Confédération dans son rapport d'évaluation sur le PA2 concernant l'amélioration de la qualité des systèmes de transports (critère d'efficacité CE1), notamment sur le besoin de concrétisation de la réglementation du stationnement dans le cœur d'agglomération et les autres centralités.

1.2. La commande

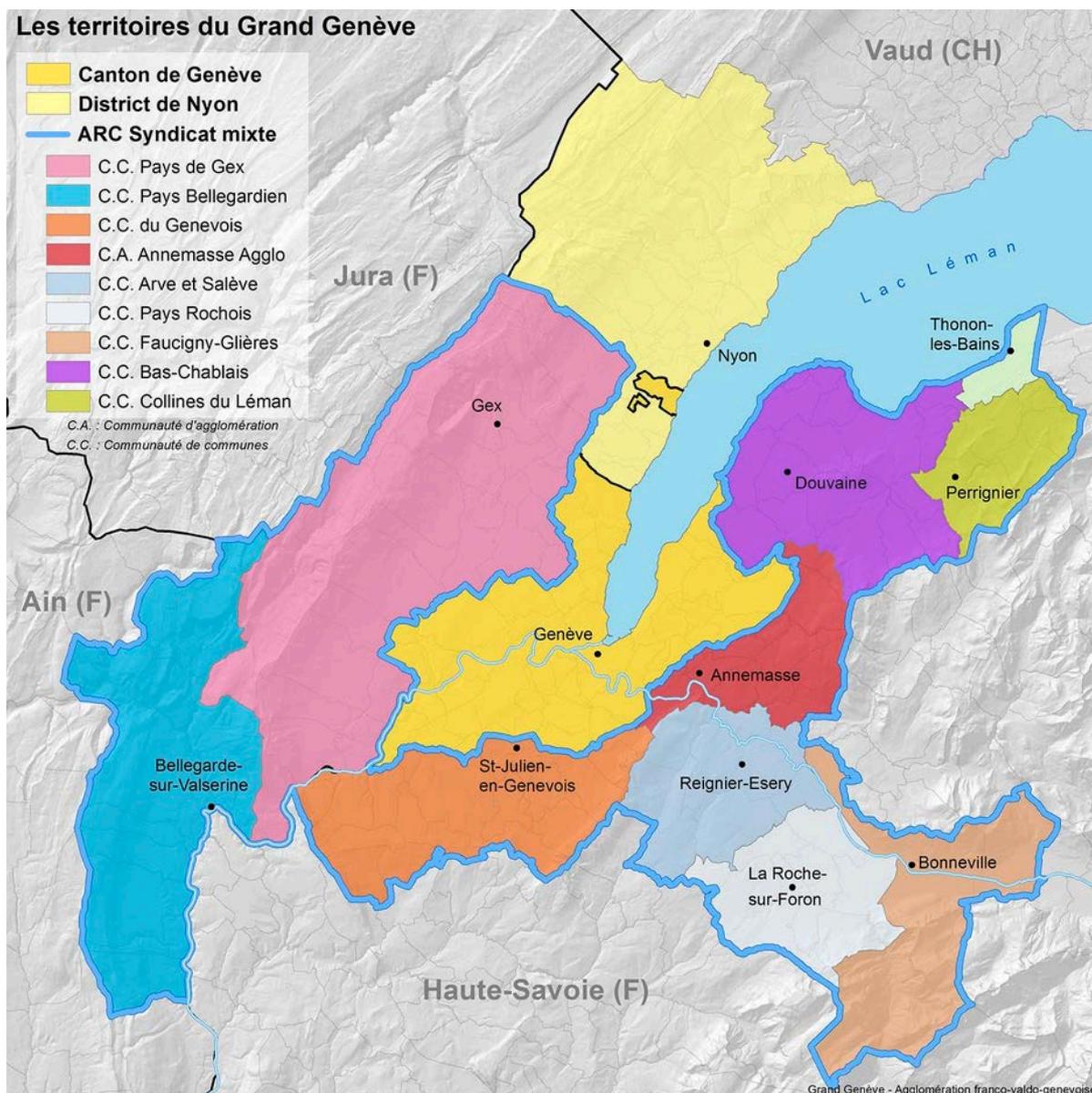
L'étude vise à mettre à jour le cahier 16-1 de septembre 2012 et d'y intégrer l'ensemble des centres régionaux du Grand Genève. Il s'agit de réaliser un état des lieux des principes directeurs du stationnement actuellement mis en œuvre et d'identifier les objectifs futurs dans les centres régionaux de l'agglomération. Le lien avec les politiques de stationnement générales des territoires français, du canton de Genève et du district de Nyon (cahier n°16-5) doit être approfondi. Les résultats de l'étude pourraient conduire à la définition d'objectifs communs à tous les partenaires de l'agglomération en matière de politique de stationnement et de moyens de mise en œuvre qui seront intégrés au concept de mobilité du Projet de territoire (Schéma d'agglomération n°3).

De plus, la démarche constitue l'opportunité d'un échange d'expérience au sujet du stationnement entre les acteurs du Grand Genève.



1.3. Le périmètre

Le périmètre de l'étude est celui du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. L'étude se concentre sur les centres régionaux de français (Annemasse, Saint-Julien, Thonon, Bonneville, La Roche-sur-Foron, Ferney-Voltaire, Gex, Saint-Genis-Pouilly, Bellegarde), ainsi que sur les deux polarités suisses que sont le canton de Genève et le centre régional Nyon-Gland.





1.4. Les personnes qui ont contribué :

Les éléments de cet état des lieux ont été obtenus suite à une série d'entretiens avec les différents responsables locaux.

- **Pour Annemasse Agglo :**

M. Jean-François DONQUE, Chargé de mission déplacement - chef de projet PDU au sein du Service déplacements d'Annemasse Agglo

- **Pour Bellegarde-sur-Valserine :**

Mme Audrey BRIANÇON, Responsable du service Urbanisme et Mobilité de la commune

- **Pour Bonneville :**

M. Rémi THOLLOT, responsable du bureau d'étude voirie à la Communauté de Communes Faucigny-Glières

Mme Aude CLARET, responsable du service de l'urbanisme de la commune

- **Pour Ferney-Voltaire :**

M. Patrick DUTHION, directeur des Services Techniques de la commune

- **Pour Gex :**

Mme Sandrine VANEL-NORMANDIN, adjointe au Maire en charge de l'urbanisme

M. Benoît CRUYPENINCK, adjoint au Maire en charge de l'économie

M. Christophe VIGUE, responsable du service Urbanisme de la commune

- **Pour Saint-Genis-Pouilly :**

M. Moussa IBRAHIM, responsable du service Urbanisme de la commune

Mme Evelyse PICHERY, chargée de mission Transports à la communauté de communes du Pays de Gex

- **Pour Saint-Julien-en-Genevois :**

M. Romain DEUX, chargé de mission urbanisme et aménagement pour la commune

M. Matthias FOURNIER, adjoint au Maire en charge des mobilités

- **Pour La Roche-sur-Foron :**

Mme Juliette FERRAND, directrice des services Technique de la commune

Mme Victoria HERNANDEZ, responsable du service de l'Aménagement à la communauté de communes du Pays Rochois

- **Pour Thonon :**

M. Michel PARIS, directeur Général à la mairie de Thonon

- **Pour le canton de Genève :**

Mme Christelle CHARAT, direction de la planification générale - direction générale des transports - Etat de Genève

- **Pour Nyon-Gland :**

Mme Naïma MAMERI, déléguée à la mobilité de la ville de Nyon

M. Laurent SUMI, chef du service de la population de la Ville de Gland



2. Notions générales autour du stationnement

2.1. En France

2.1.1. Les acteurs du stationnement et leurs compétences

Le Maire

Le Maire est investi de pouvoirs de police de circulation 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.

C'est le Maire qui, dans le cadre de son pouvoir de police, détermine le mode de fonctionnement du stationnement (gratuit, payant, zone bleue, etc.).

C'est également le Maire qui met en place la signalisation et les équipements (horodateurs par exemple), élabore la politique tarifaire et encaisse les recettes.

Dans le cadre de son pouvoir de police, il peut affecter des agents qui ont la possibilité de verbaliser les défauts de stationnement.

Le contrôle peut être effectué par la police municipale qui a le droit de verbaliser les véhicules en stationnement illicite même en dehors des places payantes (type double file) ou par des Agents de Surveillance de la Voie Publique qui ne peuvent contrôler que les places payantes. A noter que pour un agent dans la rue à plein temps, il faut 3 CDI à temps plein. Les pouvoirs de police du Maire ne peuvent être délégués à l'inverse du contrôle.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM du 27 janvier 2014) prévoit la décentralisation de l'amende en cas de non-paiement d'un stationnement payant, c'est-à-dire sa transformation d'amende pénale (contravention dont le montant est fixé à l'échelle nationale) en taxe dont le montant serait décidé au niveau communal. La responsabilité du stationnement et des sanctions en la matière est intégralement transférée au Maire.

Les communes et intercommunalités

Elles sont concernées par les aménagements à réaliser lorsqu'elles sont propriétaires et pas uniquement gestionnaires des voies :

- en surface, par l'aménagement des zones de stationnement de surface,
- en ouvrage, par la réalisation d'infrastructures qui peuvent ensuite être déléguées à un gestionnaire.



2.1.2. Les documents transcrivant les politiques de stationnement en France

Schéma de cohérence territoriale (SCOT)

Ce document a été créé en 2000 par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) et complété par la loi Urbanisme et Habitat. Il est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. Il oriente l'évolution d'un territoire à horizon 15-20 ans dans le cadre d'un projet d'aménagement et dans la perspective du développement durable. Le Schéma est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles : habitat, déplacements, développement commercial, environnement, organisation de l'espace, développement économique, etc. Il garantit la cohérence entre ces différentes politiques et assure la compatibilité avec les documents sectoriels intercommunaux (Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacement Urbain (PDU)) et les documents d'urbanisme communaux (Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou Carte Communale).

Plan de déplacement urbain (PDU)

Le PDU détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Elaboré par l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), le PDU doit être compatible avec les orientations du SCOT. Il n'est obligatoire que pour les agglomérations de plus de 100'000 habitants. Issu de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982, il prend un caractère obligatoire avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), votée en décembre 2000, renforce encore le rôle des PDU.

L'article 28-1 de la LOTI dispose que :

« Les plans de déplacements urbains portent sur : (...) L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents. »

Les normes de stationnement des PLU / POS (Plan d'Occupation des Sols) sont basées sur des planchers. Ainsi, si le PLU indique une norme de 40% d'équivalent de la Surface hors œuvre nette (SHON) à construire en parking, le promoteur devra réaliser au minimum 40% (100m² de bureaux = 40m² de parking). Cette disposition ne va donc pas dans le sens d'une réduction de la part modale automobile.



Deux solutions existent :

- Descendre la norme à 20% (historiquement la norme urbaine était de 60%, elle se situe désormais plutôt à 40%) pour laisser la possibilité aux promoteurs de moins réaliser de parking. Ces derniers peuvent alors ajuster la réalisation des parkings en fonction des impératifs de commercialisation.
- Prévoir dès le PDU le principe de normes plafond, qui s'imposent ensuite au PLU. De fait, le volume de parking est capé par le haut et non par le bas.

Plan local d'urbanisme (PLU)

Ce document est de responsabilité communale. La loi SRU en a fait le remplaçant du Plan d'Occupation des Sols (POS), tout en imposant la compatibilité de ce PLU avec le SCOT. Ainsi le SCOT définit les orientations de l'aménagement, tandis que le PLU en définit les modalités, en précisant notamment le règlement de construction (hauteurs, distances, densité, etc.). Dans le domaine du stationnement le PLU précise les obligations en particulier pour les constructions neuves. Cela se traduit par l'obligation de créer un certain nombre de places stationnement couvertes ou non en fonction de la zone de construction, du type de bâtiment (logements, commerces, industries, ...). Les PLU définissent des valeurs planchers, les promoteurs sont libres de créer plus de places de parking s'ils le jugent nécessaire.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a institué le PLU intercommunal (PLUi) dès lors que l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) est compétent en matière de PLU. La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014 rend obligatoire la prise de compétence urbanisme par les EPCI (et donc l'élaboration d'un PLUi), sauf opposition de 25 % des communes représentant 20 % de la population. Le PLUi peut également intégrer les éléments relatifs aux déplacements et tenir lieu de PDU. Ces outils vont dans le sens d'une meilleure cohérence territoriale de la planification de la mobilité et assure la coordination entre les communes.

Arrêté municipal

L'arrêté municipal est le moyen permettant l'exercice du pouvoir de police du Maire.

L'article L. 2213-2 du Code Général des Collectivités Locales dispose que : « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation (...), réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ». De plus l'article L. 2213-6 précise que : « Le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique ».



L'article 28-1-1 de la LOTI précise que :

« Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4° de l'article 28-1 dans les délais prévus par le plan de déplacements urbains ».

En matière de stationnement les dispositions du PDU peuvent être très précises, le PDU pouvant par exemple définir des périmètres dans lesquels le nombre de places de stationnement devra être réduit ou limité. Quand un PDU contient de telles dispositions, la marge de manœuvre du maire dans l'exercice de son pouvoir de police en la matière diminue. Néanmoins cette marge existe toujours. Ainsi, si le PDU impose une réduction des places de parkings proposées sur le domaine public, par exemple sur un périmètre défini autour d'un axe de transports publics, le maire disposera tout de même du pouvoir de chiffrer précisément cette réduction : cette mesure du maire sera incompatible avec le PDU uniquement si la réduction envisagée est manifestement insuffisante au regard des objectifs poursuivis par le PDU en matière de lutte contre la pollution et/ou le trafic automobile notamment.

2.2. En suisse

2.2.1. Les acteurs du stationnement et leurs compétences

La police de la circulation est une compétence cantonale, qui à Genève et dans le canton de Vaud peut être tout ou en partie déléguée aux communes, à la demande de ces dernières. Dans ce cas, le syndic (Vaud) ou le Maire (Genève) est chargé de l'exécution des lois, décrets et arrêtés.

L'adoption des plans directeurs régionaux et communaux, des règlements est de la compétence du conseil général/communal. Dans ce cadre des objectifs de gestion du stationnement sur le domaine privés sont établis.

Dans le canton de Genève, la politique du stationnement est principalement définie au niveau cantonal au moyen du plan directeur du stationnement. Le canton joue un rôle clef en ce qui concerne la planification des P+R et l'offre en stationnement sur le domaine privé.

L'Etat de Genève a la compétence intégrale du contrôle du stationnement sur le domaine public et l'a confié par un contrat de prestation au Service du Stationnement de la Fondation des Parkings. Aujourd'hui les prestations de contrôle couvrent la Ville de Genève, Lancy, Carouge, Vernier et Plan-les-Ouates. Les communes ont également la possibilité d'engager des agents de police municipaux. Leur nomination doit être approuvée par le canton. Ils ont entre autre la compétence du contrôle en matière de circulation routière.

Dans le canton de Vaud, la question du stationnement est traitée au niveau communal.



2.2.2. Canton de Genève

Cadre légal

Loi d'application de la loi sur la circulation routière (LaLCR, H 1 05, 1987) section 3 "Stationnement à usage public des véhicules" : fixe les grands principes en matière de stationnement, définit le plan directeur du stationnement, introduit la gestion de la compensation des places de stationnement supprimées en surface, définit les taxes de parcage et les zones de parcage.

Règlement d'application de la loi d'application de la loi sur la circulation routière (RaLCR, H 1 05.01, 1989) chapitres IIA et IIB : prévoient les secteurs réglementés et les horaires, les ayants droit, définit les macarons pour les habitants comme pour les entreprises tant leur usage que leur tarif, définit les macarons multizones "tout public" et "plus" (macarons à gratter valables une journée ou une demie journée), explicite les conditions dans lesquelles s'exerce la gestion de la compensation.

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L5 05 10, 2015) : définit le nombre de places à réaliser par les promoteurs lors de nouvelles constructions ou d'extension, en distinguant les places habitant, activités et visiteurs, selon un nombre de places au mètre carré établi à partir d'un zonage géographique (plus contraignant dans le centre du canton que vers la périphérie).

Loi sur la fondation des parkings (H 1 13, 2001) : encadre l'activité de la Fondation des parkings.

Outils

Plan directeur du stationnement adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010 et voté par le Grand conseil le 22 mars 2012, fixe les objectifs pour chaque type d'usager (habitant, pendulaire, visiteurs, cyclistes, motocyclistes), mais aussi en terme d'usage de l'espace public avec la volonté de redistribution à d'autres usages que le stationnement.

Plan d'action du stationnement voté par le Conseil d'Etat le 19 juin 2013, examiné par la Commission des transports à l'automne 2013 avec dépôt au Grand Conseil du RD 994-A et de la R752 en février 2014. Ce plan d'action fixe 6 axes de travail jusqu'en 2019 : le stationnement dans les communes, le stationnement privé, les parkings publics, les parking-relais, les deux-roues motorisés et le transport professionnel. Pour chacun de ces axes des actions sont planifiées au cours de la période 2013-2019. La problématique des vélos en a été sortie en raison de l'existence du Plan directeur de la Mobilité Douce et maintenant du Plan d'Actions.



2.2.3. Canton de Vaud

Cadre légal

La base légale sur le domaine public est la Loi sur la circulation routière (LVCR, 1974) et le règlement d'application de la loi vaudoise sur la circulation routière (RALVCR, 1977). Ils désignent la police communale comme étant compétente pour le contrôle du respect des règles de stationnement. Les communes disposent de la compétence pour établir un règlement communal sur la circulation et le stationnement.

Sur le domaine privé, les bases légales sont la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) et son règlement d'application (RLATC). Ils chargent la commune de définir le nombre de places pour les véhicules à moteur dans le respect des normes VSS.

Outils

- Plan directeur communal : les communes de plus de 1'000 habitants doivent établir un plan directeur communal qui détermine les objectifs d'aménagement de la commune. Dans ce cadre, un plan d'affectation et un règlement des plans d'affectation sont définis. Ce dernier peut contenir des dispositions relatives aux places de stationnement sur le domaine privé et à la perception de contributions compensatoires.
- Concepts de mobilité : certaines communes se sont dotées de concepts de mobilité (Ville de Nyon), définissant notamment les règles liées au stationnement.

2.3. Les parking-relais : lien avec l'étude P+R du Grand Genève (cahier n°16-5)

Un P+R est par définition une interface permettant de passer d'un mode de déplacement à un autre. C'est donc bien plus qu'un simple "parking" et son succès dépend d'une bonne coordination des composantes de la chaîne de déplacement, dont la maîtrise peut dépendre de différents acteurs.

Les acteurs impliqués dans la définition, la mise en œuvre et la gestion de l'offre P+R sont nombreux et varient selon les territoires. Entre autres : planificateurs, financeurs de l'investissement, maîtres d'ouvrages pour la réalisation, propriétaires fonciers, gestionnaires de l'installation, financeurs de l'exploitation, relations avec la clientèle, etc.

Les projets P+R sont souvent associés à des projets de transports publics, voire des projets routiers : il s'agit là aussi d'assurer la bonne cohérence de ces projets et de leurs horizons de mise en œuvre.



La Cahier 16-5 du Grand Genève, disponible sur le site internet du Grand Genève¹, traite spécifiquement du cas des parking-relais et aborde ce thème à travers les axes suivants:

- les P+R dans la stratégie globale de gestion de la mobilité
- une typologie des P+R du Grand Genève
- des recommandations techniques et des bonnes pratiques sur le plan technique
- des recommandations sur l'approche clientèle.

¹<http://www.grand-geneve.org/>



3. Centres régionaux étudiés

3.1. Annemasse Agglo

3.1.1. Contexte urbain et politique

CA Annemasse-Les Voirons-Agglomération

- Nombre d'habitants : 83 834 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 28 234 (INSEE 2012)

Commune d'Annemasse :

- Nombre d'habitants : 33 166 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 13'269 (INSEE 2012)

Commune de Gaillard :

- Nombre d'habitants : 11 303 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 3 437 (INSEE 2012)



Commune d'Ambilly :

- Nombre d'habitants : 6 051 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 1 242 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement :

- Agglomération : 9 981 places (en 2005)
- Annemasse (voirie + parkings) : 4 422 places
- Ambilly (voirie + parkings) : 524 places
- Gaillard (voirie + parkings) : 910 places
- Ville-la-Grand : 1 325 places

Etat de la planification :

- PLU en cours de révision dans les communes
- SCOT de la région d'Annemasse
- PDU en vigueur a été voté en 2014, il s'impose sur les PLU. Les PLU doivent être mis en compatibilité avec le PDU dans un délai de 3 ans

Etudes existantes (en lien avec le stationnement) :

- Etude de stationnement 2009

3.1.2. Exigences actuelles

Les exigences légales

Le PDU détermine 5 types de secteurs en fonction de la proximité d'une desserte TP et de son type (RER, Tram, BHNS, TCSP, Transports publics de l'agglomération d'Annemasse). Pour chacun de



ces secteurs des valeurs plafond de stationnement sont déterminées. Pour les secteurs A, B et C l'application de ces valeurs est obligatoire, pour les secteurs D et E, elles sont données à titre de préconisation. Les PLU des communes devront être mis en compatibilité lorsque l'offre en transports public sera en place (RER LÉMAN EXPRESS, tram).

Logements (valeurs plafond):

A RER + tram/BHNS	B tram ou BHNS	C RER	D TCSP	E TAC
0,8 à 1.2 pl/log.	1 à 1.5 pl/log	1 à 1.5 pl/log	1.5 pl/log	2 pl/log

Pour les logements de type T4 et plus une dérogation est admise, jusqu'à 2 places/logement

Bureaux (valeurs plafond) :

A	B	C	D	E
1 place pour 80 à 100 m ² SP	1 place pour 60 à 80 m ² SP	1 place pour 40 à 50 m ² SP	1 place pour 50 à 70 m ² SP	1 place pour 30 à 40 m ² SP

Commerces (valeurs plafond) :

	A	B	D	E
moins de 300 m ² SV	5 places	5 places	5 places	5 places
de 300m ² à 1'000 m ² de SV	1 place pour 70 m ² SV	1 place pour 40 m ² SV	1 place pour 40 m ² SV	1 place pour 25 m ² SV
plus de 1'000 m ² de SV	1 place pour 50 m ² SV	1 place pour 40 m ² SV	1 place pour 40 m ² SV	1 place pour 25 m ² SV

Stationnement des vélos (valeur plancher) :

	A	B, C, D, E
Logement collectif	1.5 places / logement	1 place / logement
Bureau	2 places pour 100 m ² SP	1 place pour 100 m ² SP
Commerce	2 places pour 100 m ² SV	1 place pour 100 m ² SV

Le PDU impose la mise en place d'une politique de contrôle du stationnement public. Des périmètres ont été déterminés autour des TP pour limiter le stationnement de longue durée des pendulaires.



Réglementation / gestion

Evolution de la législation et de la réglementation des "amendes d'ordre" liées au stationnement. Les collectivités locales ont pleine compétence pour fixer les montants et toucher les recettes (Loi MAPAM) validité dès février 2016.

3.1.4. *Pratique du stationnement – Etat des lieux*

Voitures individuelles

Ville d'Annemasse : stationnement payant, la tarification est élevée pour une commune de cette taille, les commerçants ne sont pas satisfaits car elle a un effet dissuasif sur les visiteurs. Le stationnement de très courte durée est gratuit. Stationnement géré dans le cadre d'une Délégation de service public (DSP) jusqu'en 2033 ; des modifications sont possibles mais de manière très limitée (par exemple : extension du périmètre payant, substitution de places en surface par des places en ouvrage dans la limite fixée par le contrat initial).

Ville de Gaillard : stationnement gratuit, en général à durée limitée, nombreuses rotations de contrôle par la police.

Ville d'Ambilly et Ville-la-Grand : stationnement généralement gratuit et illimité, zone bleue à proximité des commerces.

Ville d'Etrembières : généralement gratuit à l'exception du parking du Pas de L'Echelle qui est payant afin de dissuader le stationnement de frontaliers.

Autres communes de l'Agglo : stationnement à durée limitée (zone bleue), contrôle faible, variable selon les communes.

Deux-roues motorisés

- Taux de motorisation élevé, génère des conflits avec les cyclistes
- Utilisation du stationnement voiture ou sur les trottoirs, problèmes de cohabitation

Livraisons

- Places existantes mais peu utilisées, car soit mal situées soit occupées par du stationnement illicite

P+R

- Pas de P+R sur le territoire de l'Agglo
- Plusieurs sites accueillent du stationnement "sauvage" par des pendulaires, par exemple avenue Emile Zola, près du tram
- Le stationnement sauvage des pendulaires concerne un large périmètre (jusqu'à 15-20 minutes de marche) autour de la douane de Moillesulaz



3.1.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

Très forte pression sur le stationnement par les pendulaires, qu'ils viennent pour travailler dans l'Agglo d'Annemasse ou qu'ils se dirigent vers Genève.

L'offre en stationnement privé est louée aux pendulaires, ce qui implique un report du stationnement des habitants sur le domaine public.

Réflexion en cours quant à la mise en place de macarons pour les habitants.

Les dysfonctionnements

Problématique importante au niveau de la mise aux normes des places PMR et des places livraisons.

Problème de stationnement pour les résidents du centre-ville d'Annemasse.

Problème de stationnement sauvage sur Gaillard et Ambilly. Les amendes de 15€ sont peu dissuasives au regard du coût du stationnement côté suisse. A Gaillard, une intensification des contrôles a permis de limiter les incivilités. Des changements législatifs à venir permettront d'assainir la situation.

Les besoins en coordination

Douane de Moillesulaz : forte progression des mouvements mobilité douce à travers la frontière afin de rejoindre le tram, les temps de parcours admis par les usagers sont de plus en plus longs (20 minutes) avec un report de stationnement de plus en plus loin dans l'Agglo.

Gestion des P+R, besoin de définir une politique globale avec prise en compte des bassins versants et une répartition de l'offre cohérente avec la desserte TP est les espaces disponibles.

Gestion et propositions à l'échelle régionale pour traiter le covoiturage et les moyens de son encouragement.

Objectifs spécifiques pour le centre régional

Maîtriser les flux de déplacement (Agenda 21 Annemasse) :

- diminuer la place de la voiture,
- favoriser les déplacements propres (mobilité douce).

Habitants (PDU) :

- permettre le stationnement de longue durée des résidents dans les secteurs payants par une tarification avantageuse et l'autoriser le cas échéant dans les zones bleues.

Pendulaires (PDU) :

- dissuader le stationnement gratuit et illimité dans le cœur de l'agglomération pour les pendulaires,
- favoriser l'utilisation des parkings relais et plus globalement l'utilisation des TP,
- favoriser le rabattement de l'automobile vers les TP en proposant une offre combinée.

Economie (PDU) :

- favoriser la rotation pour l'accès aux commerces et aux services en mettant en place une offre de stationnement limitée (payante, zone bleue) et de courte durée dans les centres-villes pour les visiteurs.



PMR (PDU) :

- garantir des places pour les personnes à mobilité réduite.

Livraisons (PDU) :

- garantir des aires de livraisons sur les centres-villes et autour des Transport en commun en site propre (TCSP).

Attentes au niveau du Projet d'agglomération

Mise en place d'une plateforme d'échange d'expérience entre les différents partenaires.

Travail sur les capacités de stationnement par corridor pour les P+R et le covoiturage.

Pour les P+R et les parkings de covoiturage : harmonisation de la signalétique (accès et parkings) et cohérence dans la communication/information des usagers.

Recherche de solutions juridiques pour permettre l'harmonisation transfrontalière, une gestion coordonnée avec la fondation des parkings sur les tarifs, l'application de politiques spécifiques en fonction des usagers.

Travail sur une harmonisation de la tarification et de la billettique.

3.2. Bellegarde-sur-Valsérine

3.2.1. Contexte urbain et politique

CC du Pays Bellegardien :

- Nombre d'habitants : 20 893 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 6 704 (INSEE 2012)

Commune de Bellegarde-sur-Valsérine :

- Nombre d'habitants : 11 590 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 4 251 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement :

- Nombre de places à usage public (voirie + parkings + P+R) : 1 750 places

Etat de la planification :

- PLU validé en mai 2013
- PLUi en cours de réalisation
- SCOT validé en 2013
- Pas soumis à PDU au niveau communal
- Discussion en cours pour un PDU dans le cadre du PLUi

3.2.2. Exigences actuelles

Les exigences légales :

PLU :

- 1 à 2 places par logement (selon les zones)
- 1 place pour 40m² de surface de plancher (bureaux, services)
- 1 place pour 40m² de surface de vente (commerces)



Les objectifs généraux

- Réorganisation du plan de stationnement pour une meilleure gestion des véhicules dans le centre et des conditions de desserte et d'accès aux pôles d'attraction (équipements, services publics, commerces, etc.).
- Requalification des espaces publics sans péjoration de l'offre en stationnement.
- Assurer une offre en stationnement suffisante pour les habitants.

3.2.3. Les projets

Nouvelles infrastructures

Parking P4 à l'entrée Nord de la Ville (P+R pour les usagers de la Gare)

3.2.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voitures individuelles

- Zone bleue autour de la gare avec disque par tranche de 4 heures. Les résidents du secteur disposent de macarons pour stationner sans disque. Le macaron est gratuit.
- Rues centrales : stationnement payant avec parcmètres : 1€ pour 2h
- Parkings publics en ville : stationnement limité (disque) ou illimité
- Reste de la ville : stationnement gratuit et illimité
- Contrôle effectué par 4 agents

Livraisons

- Quelques places minutes partagées avec les livraisons
- Livraisons interdites entre 11h30 et 12h30 ainsi que le jeudi matin (marché)

P+R

- 3 parkings P+R gérés par l'entreprise Effia (concession) à proximité immédiate de la gare : 370 places
- P1 : courte durée tarification progressive
- P2 et P3 : longue durée 11.60€ par jour ou abonnement mensuel à 76€

3.2.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

L'offre P+R actuelle est insuffisante.

Les tarifs des P+R sans subventionnement sont dissuasifs ce qui incite à du stationnement sauvage le long de la route de Lyon.

Les dysfonctionnements

La politique mise en place ces dernières années a permis de libérer le centre des véhicules des pendulaires. Toutefois l'augmentation de l'offre P+R pour les pendulaires ne fait qu'augmenter encore les besoins.

Une volonté marquée de développer le covoiturage, afin de limiter le nombre de véhicules, est affichée, mais rencontre des difficultés de mise en œuvre.



La Ville a mis en place une signalétique pour les parkings publics communaux, fléchage indiquant les directions et le nombre total de places - une information en temps réel sur les disponibilités permettrait d'éviter du trafic en ville.

Un rabattement sur la gare par les transports publics est à développer, toutefois les coûts d'exploitation sont très importants et dissuasifs.

Les jours de marché l'offre en stationnement est insuffisante.

La demande en P+R à la gare de Bellegarde est due aussi bien à des pendulaires vers Genève, que Bourg-en-Bresse ou Lyon. Aborder la problématique du stationnement uniquement dans l'optique Grand Genève est insuffisant.

Attentes au niveau du Projet d'agglo

Le covoiturage, que ce soit pour se rendre dans le centre régional, à la gare ou vers les pôles extérieurs doit être développé par une offre en stationnement spécifique aux jonctions autoroutières, dans les villages ou à la gare de Bellegarde.

3.3. Bonneville

3.3.1. Contexte urbain et politique

CC Faucigny-Glières

- Nombre d'habitants : 25 667 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 12 683 (INSEE 2012)

Commune de Bonneville :

- Nombre d'habitants : 12 479 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 6 781 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement :

- Nombre de places à usage public (voirie + parkings + P+R) : ~1 300 places
- P+R des Bordets (covoiturage) : 78 places

Etat de la planification :

- Le POS va être remplacé par un PLU qui est en cours de rédaction (approbation prévue pour le printemps 2016).
- SCOT approuvé en mai 2011
- PDU de 2004

Etudes en cours (en lien avec le stationnement) :

- Pas d'enquêtes de stationnement systématiques, données collectées au coup par coup. Des études sont lancées en parallèle des projets d'aménagement.
- La commune a demandé un retour sur les pratiques de covoiturage (covoiturage sauvage, P+R sauvage) auprès d'autres communes riveraines, mais pas de retour des communes consultées.

3.3.2. Exigences actuelles

Les exigences légales :

PDU :

- 1.5 places par logement



- 1 place par 25m² de SHON (bureau, services, commerces)
- Etude particulière pour les surfaces commerciales / artisanales de plus de 100m² de surface de vente / activité

Les objectifs généraux en lien avec le stationnement :

- Limiter le stationnement pendulaire
- Améliorer l'accessibilité aux commerces et services du centre-ville, notamment en développant le stationnement longue durée à ses abords (PLU)
- Conforter les parkings périphériques actuels
- Réhabiliter le parking de la gare
- Développer des liens "modes actifs" sécurisés et attractifs entre les parkings et l'hyper-centre

3.3.3. Les projets

Nouvelles infrastructures

PEM : la capacité de stationnement sera portée de 270 à 400 places publiques autour de la gare (fin 2016)

Autres projets envisagés, sans informations plus précises à ce stade concernant le stationnement :

- écoquartier prévu sur la commune entraînant une réorganisation du stationnement dans le secteur,
- parc derrière le Château en projet,
- réaménagement centre-ville.

Réglementation / gestion

Evolution au cas par cas, en fonction des projets et des concertations (notamment avec les commerçants)

Extension de la zone bleue en centre-ville et mise en stationnement payant du parking devant la mairie (barrières + tarification progressive : 1^{ère} heure gratuite, ensuite 1.50€/par heure entamée) afin d'empêcher le stationnement pendulaire.

PLU en cours de révision:

- à priori il fixera 2 places par logement (un peu moins en centre-ville et tendra vers 2 places par logement en périphérie),
- il fixera des exigences de locaux à destination des vélos dans les nouveaux programmes.



3.3.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voitures individuelles

- Stationnement gratuit illimité pour le moment, quelques places en zone bleue limitée à 2h
- PMR : places intégrées dans les opérations d'aménagement neuves. Pas de problème particulier

Deux-roues motorisés

- Pas de problème à signaler, peu d'emprise pour le moment sur l'espace public

Vélos

- Stationnements prévus au cas par cas dans le cadre des projets
- PEM : développement d'une consigne collective abritée et sécurisée (30 places destinées aux usagers du train)
- Dans le cadre du développement des pistes cyclables, réflexion sur le stationnement vélo dans les projets à proximité
- Contrôle du stationnement : par police intercommunale, politique de contrôle assez strict

Livraisons

- Convoyeurs de fonds : emplacements dédiés et pas d'arrêt sur chaussée car les banques sont situées dans des rues à fort trafic
- Livraisons : emplacements dédiés et pas d'arrêt sur chaussée du fait du trafic
- Arrêt minute : places dans le centre de Bonneville, bon fonctionnement. Les commerçants sont demandeurs de nouvelles places

P+R

- P+R des Bordets de 78 places sur nouvel échangeur de Bonneville, destiné au covoiturage et géré par le CD74
- Hors périmètre : le P+R de Findrol offre une desserte TP vers Genève, le potentiel d'utilisation est important, mais l'offre TP n'est pas suffisante pour répondre à la demande des usagers potentiels

3.3.5. Problématiques et objectifs

Les flux vers Chamonix sont plus anecdotiques que vers Genève, mais pas d'études pour les quantifier.

Analyses du stationnement : prendre en compte le fait que de nombreux services publics "consommateurs" de capacité de stationnement sont implantés à Bonneville (sous-préfecture, tribunal, etc.)

Les points noirs

Saturation du petit parking et stationnement sauvage devant l'entrée de l'autoroute à Bonneville observé par le concessionnaire autoroutier. Cette surutilisation serait due à l'emplacement moins avantageux du P+R des Bordets. Le concessionnaire a résolu le problème du stationnement sauvage par la pose de plots empêchant le stationnement, mais la saturation du parking par les voitures (y



compris sur les places poids-lourds) entraîne un report des poids-lourds dans la zone industrielle, ce qui cause saturation et stationnement gênant de poids-lourds (tracteur + remorque). Motif de ce stationnement poids-lourds : en général pour des heures de repos obligatoires.

Pas de problème particulier à Contamine-sur-Arve concernant le stationnement pendulaire.

Marché mardi et vendredi : stationnement plus tendu en centre-ville

Les besoins en coordination

La commune est preneuse d'échange d'expériences en matière :

- de gestion de stationnement : comme dans tous les milieux urbains il y a de plus en plus de voitures. Il serait intéressant de comparer le parc de stationnement de la commune par rapport aux autres communes.
- d'implantation et de gestion de bornes de recharge pour véhicules électriques : 1 borne sur domaine public est prévue dans le cadre du PEM (1 pour 2 véhicules).

Objectif spécifique pour le centre régional

Objectifs fixés au cas par cas en fonction des concertations avec les commerçants, les habitants, par quartier.

Attentes au niveau du Projet d'agglo

Pour le moment gestion au cas par cas du stationnement, mais intéressant d'avoir une veille pour une gestion coordonnée à échelle supérieure, notamment pour les P+R et la mise en place de lignes de transports.

3.4. Gex

3.4.1. Contexte urbain et politique

CC du pays de Gex :

- Nombre d'habitants : 83 151 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 18'360 (INSEE 2012)

Commune de Gex :

- Nombre d'habitants : 10 677 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 2 632 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement :

- Nombre de places à usage public (voirie + parkings) : 530 places

Etat de la planification :

- PLU communal en vigueur depuis janvier 2011. PLUi en cours d'élaboration, validation attendue pour 2018
- SCOT du Pays de Gex de 2007, en cours de révision, validation attendue pour 2018
- PDU à l'étude dans le cadre du PLU intercommunal, mais il ne pourra devenir légal que lors de la transformation de la communauté de communes en communauté d'agglomération quand le territoire franchira le cap des 100 000 habitants.
- SDUC : Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial de CCPG de 2009



Etudes en cours :

Projet de redynamisation du centre-ville comprenant notamment un volet stationnement public et étude de déplacements (sur le centre-ville et grands axes de transport pour la partie déplacements). La place du Jura est au cœur du projet. Etude de l'organisation spatiale du projet en accord avec le diagnostic des besoins et contraintes. Résultats connus en 2016.

3.4.2. Exigences actuelles

Les exigences légales :

Normes de stationnement contenues dans le règlement d'urbanisme du PLU communal en vigueur :

- 2 places par logement supérieur à 30 m²
- 1 place par logement inférieur à 30 m²
- plus 1 place pour 4 logements pour les visiteurs
- 1 place par 50m² de surface de plancher pour les bureaux, services, commerces (<100m²)
- pour les autres cas, selon l'appréciation de l'autorité compétente

Les objectifs généraux :

Vont être déterminés dans le cadre de l'étude de redynamisation du centre-ville, mais de façon générale :

- renforcement de l'attractivité économique,
- optimisation géographique et fonctionnelle du stationnement par profil d'usage (pendulaire, commerce de moyen durée, arrêt-minute...).

3.4.3. Projets

Nouvelles infrastructures

P+R envisagé dans le cadre du BHNS pour capter les automobilistes venant du Jura et des hauts de la commune. Le dimensionnement, les moyens de financement et la localisation ne sont pas précisés.

Projet de redynamisation du centre-ville, projet en cours d'élaboration et de concertation avec la population, étude en cours pour définir les infrastructures à prévoir le cas échéant.

Réglementation / gestion

Normes de stationnement vont changer dans le cadre du contrat d'axe le long du BHNS : 1 place par logement (1,5 places par logement y.c. visiteurs) sur 500 m de chaque côté de l'axe.

L'étude de redynamisation du centre-ville va proposer des mesures d'accompagnement sur la gestion du stationnement. Résultats en 2016.

3.4.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voitures individuelles

530 places de stationnement public dans le périmètre du centre-ville (dont 183 souterraines en abonnement dans le parking des Cèdres).

- gestion : 1h30 zone bleue, 4h zone verte, 30 min zone rouge,
- tous les parkings sont gratuits, la seule limite est temporelle,



- contrôle par police municipale (6 policiers),
- le stationnement est ouvert à tout profil d'usage: pas de système de macaron.

Abonnements pour les résidents et les commerçants dans le parking des Cèdres (mis en place pour les habitants du tissu ancien)

Vélos :

Schéma directeur des pistes cyclables sur le territoire communal. Un phasage de mise en œuvre établi sur 4 ans jusqu'en 2019 de 17km de pistes cyclables destinés à connecter les différents quartiers urbains et périphériques ainsi que les communes avoisinantes. Connexion également avec la véloroute réalisée dans le cadre du BHNS. Ce schéma ne fixe pas d'objectif de stationnement vélo, il ne traite que la gestion de voirie.

Parcs vélos installés dans les équipements publics. Un parc vélo est prévu dans le cadre du projet BHNS à l'arrêt du centre-ville. Les parcs actuels verront leur capacité augmentée en fonction des besoins et de la montée en puissance du réseau et donc de son usage par les cyclistes.

Deux-roues motorisés (2RM)

- Pas d'emplacement réservé pour les 2RM
- Le PLU actuel prévoit des places pour les deux-roues : 2m² pour 4 logements

Livraisons

Quelques places de livraisons sur la commune. Il faut être sur place et montrer que l'on est en train de décharger pour les occuper. Contraintes de voirie dans le centre ancien : la livraison se fait sur voirie et les automobilistes patientent derrière. Cela ne constitue pas une grosse contrainte pour justifier une réglementation pour le moment (d'autant plus qu'un itinéraire hors du centre ancien est privilégié pour les automobilistes en transit).

Arrêts minute : pas de bornes qui détectent la durée de stationnement sur les arrêts minutes, mais des disques horaires permettant la gestion de la durée. Des abus peuvent être constatés.

3.4.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

En général, la commune signale un besoin d'augmentation de places (saturation constatée en cœur de centre-ville).

Le problème majeur : voitures tampon des pendulaires (habitant les secteurs périphériques de Gex et du Jura) notamment sur la place du Jura alors qu'il est en zone bleu (max 1h30 de stationnement autorisé). Ce parking est très utilisé car il est le seul parking public à proximité d'un arrêt de la ligne F. Les autres arrêts sont à proximité de parkings privés, appartenant à des centres commerciaux et donc non maîtrisés par la commune, qui ont pris des mesures limitant le stationnement (les centres commerciaux ne sont pas intéressés à réserver une partie de leur capacité pour du P+R car les voitures des pendulaires restent la journée et restreignent la capacité à destination des clients). Un parking en zone blanche existe à côté mais est moins fréquenté pour diverses raisons (visibilité depuis les axes routiers, excentré par rapport au cœur de centre notamment).

Principal problème pour les livraisons : neutralisation de places convoyeurs de fonds pour les banques.



Les besoins en coordination :

Le Grand Genève attend de Gex la mise en place d'un P+R. Il représente un coût trop élevé pour la commune seule (30 000 euros par place en souterrain – pas envisagé en aérien car tissu bâti trop contraint). La commune n'a pas d'information sur le niveau de participation financière de Genève et des autres collectivités françaises à l'implantation de cette infrastructure.

La commune appelle de ses vœux une coordination accrue à l'échelle du bassin de vie genevois et gessien sur la gestion fonctionnelle et opérationnelle future des P+R afin que les objectifs d'utilisation des transports en commun et de diminution des flux routiers individuels soient atteints au travers de mesures incitatives globales et coordonnées à l'échelle du territoire.

Meilleur partage des données (guide P+R) : la commune attend un meilleur partage des études existantes et une meilleure intégration dans les études en cours.

Objectifs spécifiques pour le centre régional

Augmentation de la capacité de stationnement (indépendamment du P+R), coordonnée avec une amélioration de la vie du centre-ville.

Les commerçants et habitants ne souhaitent pas que les places existantes soient déplacées.

Attentes au niveau du Projet d'agglomération

Etre davantage intégré dans les études, avoir de la lisibilité sur les objectifs, les moyens pour y parvenir (financement et répartition des compétences). Besoin de collaborer de manière plus étroite (qualitatif et quantitatif) avec les partenaires du Grand Genève, notamment quant au sujet des P+R et de leurs plans de financement.

3.5. La Roche-sur-Foron

3.5.1. Contexte urbain et politique

CC du Pays Rochois :

- Nombre d'habitants : 25 236 (pop.totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 9 026 (INSEE 2012)

Commune de la Roche-sur-Foron :

- Nombre d'habitants : 10 635 (pop.totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 4 617 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement (ville de La Roche)

- Nombre de places à usage public : 1 800 places

Etat de la planification :

- PLU approuvé en avril 2013
 - révision en cours : finalisation prévue mi-2017
- SCOT du Pays Rochois approuvé en février 2014
 - les communes ont trois ans pour rendre compatible leur PLU

Etudes existantes (en lien avec le stationnement) :

- Pôle Gare :
 - réalisation d'une gare biface



- pôle d'échange multimodal avec création de parkings
- amélioration des liaisons MD entre La Roche et Etaux

Etudes envisagées (en lien avec le stationnement) :

- Jalonnement des parkings en lien avec la réalisation du Pôle Gare
- Actualisation de l'étude de stationnement et circulation

3.5.2. Exigences actuelles

Les exigences légales :

PLU :

- 2 places par logement pour les T2
- 3 places par logement pour les T3 et plus
- 1 place pour les logements sociaux
- 1 place pour 25m² de bureau
- 1 place pour 25m² de surface de vente

Dans le cadre de la révision du PLU, volonté de réduire l'offre minimale pour les logements au centre-ville (réduction des coûts pour les promoteurs), afin d'en faciliter la réhabilitation.

Les objectifs généraux:

- Inciter à la requalification urbaine
- Favoriser la rotation des véhicules afin de soutenir les activités commerciales
- Favoriser le covoiturage en offrant des zones de stationnement en limite de ville
- Améliorer le fonctionnement de la gare routière afin d'éviter le stationnement sauvage et garantir la sécurité des usagers.

PLU :

- Limiter fortement l'étalement urbain sur les coteaux et privilégier les requalifications urbaines dans le centre-ville afin que l'automobile ne soit plus un moyen indispensable pour se déplacer.
- Améliorer les déplacements doux et les perméabilités d'îlots.

PPA (plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve) :

- Réduire les émissions du secteur des transports, en proposant des alternatives à la mobilité individuelle, en réduisant la vitesse en période hivernale et en interdisant la circulation aux véhicules les plus polluants.

3.5.3. Projets

Nouvelles infrastructures

- Parking pour le covoiturage sur la place du Pontet (75 places)
- Création d'un parking à usage public dans la ZAC du Livron en lien avec de nouvelles surfaces commerciales



Réglementation / gestion

Fermeture par des barrières de parkings du centre-ville avec tarification progressive du stationnement de longue durée (gratuité pendant 2h) afin d'augmenter le taux de rotation des places et proposer des abonnements aux employés et habitants.

Aucune volonté de tarification du stationnement de courtes durées, sur chaussée ou dans les parkings publics.

Recherche des possibilités de mutualisation du stationnement et des outils de mise en œuvre.

3.5.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voitures individuelles

- 1 000 places gratuites, illimitées
- 300 places gratuites à durée limitée (zone bleue - 2h)
- 25 places 30 minutes
- 25 places Accessibilité (PMR)

Le contrôle est effectué par les agents de la police municipale.

Deux-roues motorisés (2RM)

- Mise en œuvre de cases de stationnement spécifiques (gratuites, illimitées) selon les opportunités

Deux-roues légers

- Peu d'aménagements existants à l'exception des écoles
- Mise en œuvre dans le cadre de nouveaux projets de cases de stationnement spécifiques (gratuites, illimitées)

Livraisons

- 4 places de livraisons réservées et utilisation des places minutes. Aucune plainte ou remarque à ce sujet

P+R

- Pas de P+R sur le territoire communal

3.5.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

Le taux de rotation des parkings du centre-ville n'est pas satisfaisant. Trop d'usagers dépassent la durée limite de stationnement et les contrôles sont insuffisants.

Manque de civisme dans certains secteurs avec stationnement sur les trottoirs ou dans les copropriétés. Cela incite ces dernières à fermer leurs parkings et ainsi bloquer les cases visiteurs liées, ce qui génère encore plus d'incivilités.

Les dysfonctionnements

L'offre en transports publics est limitée en raison de la problématique du financement du service et du contexte de l'urbanisation du territoire.



Les besoins en coordination

Echanges avec des communes similaires sur la problématique du stationnement, des effets induits par les exigences du PLU sur la requalification des centres urbains.

Objectifs spécifiques pour le centre régional

- Accueillir le Léman Express dans de bonnes conditions afin d'inciter à un vrai changement des habitudes modales.
- Faire de la nouvelle gare un site de développement économique et commercial de proximité.
- Conforter le rôle de pôle régional de la Roche-sur-Foron.

Attentes au niveau du Projet d'agglomération

Mise en cohérence du développement territorial et de la politique des transports publics.

Assurer une bonne répartition et un bon dimensionnement des P+R en lien avec le développement du Léman express.

Recherche de mode de partage et de financement des infrastructures.

Développement d'une nouvelle culture du déplacement par le développement de nouveaux "outils" : covoiturage, mobilité douce, partage de véhicules (autolib').

Voir le stationnement pas uniquement comme générateur de trafic mais aussi comme un acteur dans un triptyque urbanisation-économie-stationnement.

3.6. Saint-Genis-Pouilly

3.6.1. Contexte urbain et politique

CC du pays de Gex (CCPG) :

- Nombre d'habitants : 83 151 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 18 360 (INSEE 2012)

Commune de Saint-Genis-Pouilly :

- Nombre d'habitants : 9 415 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 2 961 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement

- Nombre de places à usage public (voirie + parkings) : 704 places

Etat de la planification :

- PLU validé en octobre 2013. PLUi en cours d'élaboration, validation attendue pour 2018
- SCOT du Pays de Gex de 2007, en cours de révision, validation attendue pour 2018
- PDU à l'étude dans le cadre du PLU intercommunal, mais il ne pourra devenir légal que lors de la transformation de la communauté de communes en communauté d'agglomération quand le territoire franchira le cap des 100 000 habitants.
- SDUC : Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial de la CCPG de 2009

Etudes existantes (en lien avec le stationnement) :

- Requalification urbaine du centre-ville
- Stratégie P+R de la rive droite



3.6.2. Exigences actuelles

Les exigences légales :

PLU :

- 2.5 places par logement dont une boxée
- 1 place par 20m² de surface de plancher pour les bureaux et services
- 1 place par 40m² de surface de vente pour les surfaces de moins de 100m²

Les objectifs généraux (PLU)

- Assurer la pérennité des commerces locaux par une politique de stationnement adaptée.
- Assurer une offre privée suffisante dans les secteurs résidentiels afin de libérer les places sur le domaine public pour les clients et visiteurs.
- Création de connexions piétonnes fortes aux abords de l'hyper-centre afin d'inciter à l'utilisation des modes doux pour les déplacements internes à la commune.
- Assurer un fonctionnement et une lisibilité optimale de l'offre en stationnement.

3.6.3. Projets

Nouvelles infrastructures

- P+R de 400 places à proximité de l'entrée CERN
- Développement de plusieurs nouveaux quartiers, par exemple Porte de France (+1000 logements)
- Création de 25 places minutes dans l'hyper-centre
- Réalisation d'un nouveau centre d'activités commerciales
- Réaménagement du parking de la Place des fêtes
- Réalisation d'un pôle multimodal avec la mise en œuvre de l'extension de la ligne de tram

Réglementation / gestion

Gestion du stationnement par l'introduction d'une durée limitée pour certains secteurs (zone bleue)

Modification de l'offre et de la gestion avec l'arrivée du tram

3.6.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voiture individuelle

- 210 places courte durée
- 408 places gratuites, illimitées
- 6 places minutes contrôlées automatiquement par une borne

Deux-roues motorisés

- Stationnement illimité, quelques cases marquées



Vélos

- Mise en œuvre d'aménagements spécifiques dans le cadre de la revitalisation du centre-ville

Livraisons

- Pas de réglementation spécifique
- En général tôt le matin, pas d'offre particulière
- Problèmes spécifiques des convoyeurs de fond et des exigences légales pour la mise en œuvre de place réservée

P+R

- Pas de P+R actuellement
- Réalisation future liée à l'extension du tram, il sera destiné aux pendulaires vers Genève

3.6.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

Stationnement sauvage le long de la route de Meyrin. Problématique doit être traitée à l'échelle du PACA.

La volonté locale d'améliorer l'offre en transports publics est bloquée par le manque d'ambition côté France et côté Suisse.

Une pendularité en croissance très forte ces dernières années, impliquant une pression de plus en plus importante sur le stationnement et l'apparition de stationnement sauvage à proximité des arrêts de transports publics.

Les dysfonctionnements

La ligne de bus TPG Y dont l'offre est insuffisante pour répondre à la demande.

Les besoins en coordination

Coordination des besoins en P+R à l'échelle régionale et non pas seulement locale.

La mise en œuvre d'une interface multimodale nécessite une coordination à l'échelle du PACA.

Objectifs spécifiques pour le centre régional

Offrir plus de places et des aménagements de qualité aux modes doux.

Attentes au niveau du Projet d'agglo

Le besoin de places de stationnement est de plus en plus démontré par l'intensité de la circulation accentuée par les bouchons du matin et du soir qui génèrent une pollution inacceptable.

3.7. Saint-Julien-en-Genevois

3.7.1. Contexte urbain et politique

CC du Genevois (CCG) :

- Nombre d'habitants: 38 215 (pop. totale INSEE 2012)



- Nombre d'emplois au lieu de travail : 10 302 (INSEE 2012)

Commune de Saint-Julien-en-Genevois :

- Nombre d'habitants: 12 099 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 4 819 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement (centre-ville) :

- Nombre de places à usage public (voirie + parkings + P+R) : environ 2000 places à usage public sur la commune (surface, ouvrage, P+R), dont 1 200 sur voirie

Etat de la planification :

- PLU actuel adopté en 2013, en cours révision, validation attendue en 2017
- SCOT du Genevois adopté en 2013
- Plan global des déplacements de la CCG, mais reste très "léger". Décrit des poches de stationnement.
- Plan de mise en accessibilité de la voirie. A noter selon les retours reçus par la commune que les PMR préfèrent avoir des places ne respectant pas tout à fait les normes (devenues plus strictes et posant aux communes des problèmes d'insertion dans l'espace public) plutôt que de ne pas avoir de place PMR

Etudes existantes (en lien avec le stationnement) :

- Plan de mobilité (CITEC 2013) : coupure de la Grand-Rue pour éviter le transit en centre-ville et favoriser le contournement est par la route départementale (RD)

Etudes en cours (en lien avec le stationnement) :

- Pôle Multimodal
- Tram
- Etude sur le mode de gestion des parkings publics (fin de la DSP en juillet 2016)
- Accès sud et ouest

3.7.2. Exigences actuelles

Les exigences légales

Stationnement (fixées par PLU) : 2 places par logement au centre quel que soit le type de logement
En périphérie 2 places par logement et 1 place visiteur pour 8 logements

Les objectifs généraux

Objectifs identiques aux objectifs futurs (voir ci-dessous)

3.7.3. Projets

Nouvelles infrastructures

Depuis 2014 :

- Places dépose-minute (limite à 15 min) créées (une dizaine suite à discussion avec des commerçants) et places PMR rue du Mail et Grand-Rue
- Tramway : mise en service prévue pour 2023
- Accès routiers sud et ouest



- Parking Chabloux financé par opération immobilière (100 places en ouvrage). Parking public gratuit illimité. Existe aujourd'hui en stabilisé, mais parking enclavé. L'accès sera amélioré avec la réalisation de l'accès ouest.

Réglementation / gestion

Depuis 2014, offre sensiblement identique mais évolution du mode de gestion :

- Refonte de la zone bleue avec uniformisation des durées de stationnement. Pas de remise en cause de la gratuité.
 - avant : 75 % de l'offre à usage public était illimitée
 - après : 50 % de l'offre à usage public sera illimitée
- Ouverture au public du parking du tri postal, gestion par zone bleue
- Modification de la tarification des parkings en ouvrage suite à la loi Hamon de 2014 introduisant la tarification au quart d'heure. La mairie a accepté de revoir à la baisse sa redevance fixée par la DSP afin que le tarif reste constant pour les usagers (voire baisse). La DSP des parkings en ouvrage se termine en juillet 2016
- Parking Perly (300 places) : est devenu payant en septembre 2015 afin de limiter le transit à travers la ville lié à ce parking (flux représentait 300 véhicules en HPM ou 200 à 250 abonnés)
- Parking de la gare (166 places, gestion CCG) :
 - report des usagers du parking Perly sur ce parking,
 - gratuit pour compenser le surcoût TPG de 4 € depuis la gare par rapport au tarif depuis le parking de Perly,
 - saturé en journée et occupé à 50 % la nuit. La saturation est en partie due à la diminution de la capacité de stationnement à la gare de Bellegarde. Les usagers prennent désormais le train à Saint-Julien.

Les normes de stationnement vont être revues (nouveau PLU) pour anticiper l'arrivée du tramway.

Mode de gestion des parkings va être modifié suite à la libéralisation du stationnement au 1^{er} janvier 2017 (modifications législatives).

Création d'un poste supplémentaire à la police municipale pour renforcer les contrôles.

3.7.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voitures individuelles:

- 1 527 places publiques en surface
- 852 places gratuites et illimitées
- 87 places gratuites limitées à 3h

Dans le centre-ville

- 201 places payantes
- 337 places gratuites et limitées à 1h30
- 24 places gratuites, limitées à 30 minutes
- 5 places 15 minutes à proximité des écoles

Hôpital - parking Dr. Palluel 111 places en ouvrage:

- payantes
- pas d'abonnements, mais très fort taux de stationnement horaire
- tarification dégressive : 1/2h gratuite, 1.20€ pour 1 heure, 2.20€ pour 2 heures, 3.20€ pour 4 heures, 5.30€ pour 8 heures...



Atrium - parking de 262 places en souterrain :

- o réserve de capacité importante
- o tarification dégressive : 1/2h gratuite, 1.20€ pour 1 heure, 2.20€ pour 2 heures, 3.20€ pour 4 heures, 5.30€ pour 8 heures...

P+R de Perly - parking de 300 places en surface :

- o toujours plein
- o tarification : 1 jour 4€, 2 jours 8€, 1 semaine 12€, 2 semaines 24€

Pas de données pour les hameaux, mais aucun problème particulier n'est constaté dans ceux-ci.

Vélos

2014-2015 : rajout d'une vingtaine de supports vélos dans la ville, pris sur les places voitures. Pas d'objectif chiffré d'ici la fin du mandat, la capacité sera augmentée suivant les opportunités et les besoins constatés.

Deux-roues motorisés (2RM)

Des places (illimitées gratuites) sont créées quand cela est possible et en fonction des opportunités. Des 2RM stationnent sur les trottoirs et devant les immeubles, mais pas de volume jugé problématique pour le moment.

Taxi :

Rien à signaler. 2 places à la gare et 2 places secteur mairie. Centrale du genevois basée à Saint-Julien.

Livraisons

Utilisation des places dépose minutes limitées à 15 min.

Livraisons : 3 places dans Grand-Rue réservées aux livraisons. Pas de développement car péjorant pour espace public (usage limité).

P+R

Aujourd'hui sous gestion CCG, mais il est question d'associer la commune. Les P+R actuels ne sont pas contrôlés.

PEM : 500 places seront construites dans un P+R dont le public cible sera les personnes venant de la CCG (ouest et sud du canton). Mutualisation avec d'autres usages (gare, salles, logements). Tarification non connue, à coordonner avec bus TPG, à négocier.

P+R lié au tramway : 2019-2020, 400 places première étape. Public cible : pendulaires grandes origines, allant vers Genève. Connecté directement à l'autoroute.



3.7.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

Stationnement pendulaire :

- Stationnement sur les parkings publics et privés (notamment sur les parkings des centres commerciaux dont un à côté de la frontière a mis des barrières). Difficulté de réglementer le stationnement des pendulaires sur domaine privé car pas d'outil législatif, il faut utiliser des moyens physiques (barrières, etc.).
- Une partie des usagers du P+R Perly se sont reportés sur les parkings publics, notamment le parking de la Place du Marché de 130 places gratuites illimitées. Auparavant les utilisateurs du parking étaient des personnes travaillant à Saint-Julien ou des clients des commerces.

Saturation du stationnement sur le parking de la place du Marché le vendredi jour de marché, mais des réserves de capacité sont disponibles à l'Atrium.

Problème de stationnement dans certains quartiers, comme Chabloux, car les résidents préfèrent stationner en surface plutôt qu'en souterrain. Du stationnement illicite est observé en surface.

Places convoyeurs de fonds : doivent être garanties à tout établissement bancaire, mais les normes spécifiques liées à ces places posent des problèmes importants dans l'espace public. De plus, les projets immobiliers n'intègrent pas toujours ce type de place dès le début des projets car le type d'usage commercial n'est pas toujours connu à l'avance. Pour les bâtiments existants, même problème lors de la création ou déménagement d'une banque.

Pas de problème lié à l'hôpital (visiteurs et employés).

Les besoins en coordination

Avec la Suisse :

- Il n'y a actuellement pas de dialogue avec la Suisse au niveau communal.
- Certains habitants des villages voisins (Certoux) se garent au P+R Perly pour prendre le bus : coordination à améliorer pour prendre en compte cette utilisation.
- Tarification et gestion des P+R : les mêmes critères qu'en Suisse doivent-ils être appliqués (exclusion des 2 km) ?

Avec la France :

- CCG : coordination sur la construction et gestion des P+R. La commune souhaite être davantage impliquée.
- Communes riveraines : mutualisation des polices municipales (notamment avec Le Châble) dans une optique de rationalisation des coûts.

Objectifs spécifiques pour le centre régional

- Garantir une offre visiteur et à destination des clients des commerces par une maîtrise du stationnement pendulaire (déjà en partie réalisé par extension de la zone bleue).
- Poursuite de l'implantation de places PMR.
- Intégrer les modifications législatives sur le stationnement.
- Envisager une coordination sur les modes de gestion du stationnement avec les communes riveraines (par exemple mutualisation de DSP, etc.) ?



- Réflexions à mener sur le parking de la Place du Marché pour limiter l'utilisation par les pendulaires (zone bleue, barrière, payant).

Attentes au niveau du Projet d'agglo

Coordination pour la gestion des P+R

3.8. Thonon-les-Bains

3.8.1. Contexte urbain et politique

Communauté d'agglomération de Thonon-les-Bains (dès 1^{er} janvier 2017)

- Nombre d'habitants : 83'478 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois : 25'623 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement (centre-ville) :

- Nombre de places à usage public (espace public + parkings à usage publics) :
1911 places en surface tarifée ou avec durée limitée (2h, 9h, très courte durée, disque)
960 places en ouvrage (Belvédère/Rénovation, Aristide Briand, Jules Mercier, Arts)

Etat de la planification :

- PLU révisé le 18 décembre 2013
- SCOT du Chablais approuvé le 24 février 2012 (en révision)
- Plan global de déplacement établi à l'échelle des 14 communes de bords de lac regroupées autour des 2 villes centre de Thonon-les-bains et d'Evian-les-bains, établi en 2006-2008 par le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais.
-

Etudes existantes (en lien avec le stationnement) :

-
- Etudes existantes (en lien avec le stationnement) : Etude de programmation du pôle d'échange de la gare (2014) : éléments sur un projet de P+R à la gare
- Etudes en cours (en lien avec le stationnement) : Etude de faisabilité d'un parc de stationnement en ouvrage de capacité de 275 à 300 places dans le quartier de Rives (en lien avec le transport lacustre)

3.8.2. Exigences actuelles

Les exigences légales :

PLU :

- zone UA (hyper-centre et secteurs proches des pôles de transport en commun) :
 - 1 place par logement
 - autres affectations : 1 place par 60m² de surface de plancher
- autres zones :
 - autres affectations : 1 place par 40m² de surface de plancher
 - 1 place par logement + 1 place par 100m²

Les objectifs généraux (Plan global des déplacements)

SCOT (extrait du DOG)

- Orientation 1.2.3. : Favoriser par un stationnement adapté le rabattement des véhicules motorisés individuels vers les transports collectifs ou le covoiturage (créer des parkings relais ou



de covoiturage ; mettre en cohérence la politique de stationnement avec le développement des transports collectifs ; créer des stationnements qualitatifs)

- Orientation 3.2.3. : Développer un maillage commercial équilibré du territoire

PLU (extrait du PADD)

- Axe 1, orientation 2 : Développer la vocation de la commune comme polarité économique, commerciale et d'emploi (assurer le développement et l'attractivité des pôles d'activité).
- Axe 1, orientation 3 : Renforcer l'accessibilité du territoire, notamment en intégrant pleinement les effets à attendre des projets programmés de transports structurants (favoriser le développement des liaisons lacustres publiques et touristiques)
- Axe 2, orientation 3 : Partager les déplacements dans le centre-ville et dans les pôles de proximité (fixer les conditions pour libérer de la place sur le domaine public pour les voies bus, les pistes cyclables, les trottoirs ; développer les modes doux et les franchissements des voies ferrées)
-

3.8.3. Projets

Nouvelles infrastructures

- Projet de parking relais en ouvrage sur le pôle d'échange de la gare ferroviaire de Thonon-les-Bains (250 places) Réflexion sur un éventuel parking relais autour de la polarité de la Grangette en lien avec un arrêt du THNS
- Projet parc de stationnement souterrain à Rives, à proximité de la gare lacustre (Faisabilité à confirmer)

3.8.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voitures individuelles La ville de Thonon a réglementé son stationnement afin de répondre aux différents usages propres aux secteurs concernés :

- Zone hyper centre-ville : la zone orange de l'hyper centre-ville, bordant immédiatement le centre historique piéton, comprend 729 places sur lesquelles le stationnement est payant, limité à une durée maximale de 2 heures (1,80 € la première heure).
- Zone centre-ville : le stationnement aux abords de la zone d'hyper centre-ville est payant : 805 places, limitées à une durée maximale de 9h00 (1,20 € la première heure)
- Zone piétonne : Dans l'ensemble du centre-ville piéton, le stationnement est interdit, afin de garantir la parfaite piétonisation de ce site délimité par des bornes auto-relevables dont la gestion centralisée est assurée par l'exploitant des parkings souterrains publics du centre-ville (960 places, 30 premières minutes gratuites, 1,40 € la première heure)
- Zone de dépose minute et stationnement de très courte durée : La ville de Thonon est dotée de places de stationnement de très courte durée (8 places limitées à 20 minutes place de l'Hôtel de Ville) ou de poses minutes, afin de répondre à des besoins spécifiques à certains secteurs (Gare routière, Gare ferroviaire, abords des écoles ...)
- Zone des bords de lac : Les bords de lac font l'objet d'une tarification spéciale, tenant compte de la fréquentation touristique, de loisir (plaisanciers), commerciale (restauration) mais aussi des usagers des liaisons lacustres avec Lausanne : 166 places payantes limitées à une durée maximale de 2h30 min. 1,00 € la première heure).
- Parking P+R à usage des usagers de la SNCF : Le stationnement sur les 107 places de stationnement réalisées par la ville de Thonon dans l'emprise SNCF est gratuit, limité à 24h : un horodateur distribue des tickets spécifiant cette réglementation : cet aménagement a été réalisé en 2011 sur les délaissés des voies SNCF, et à vocation à disparaître dans le cadre de



l'opération plus globale de pôle gare et à être remplacé par un ouvrage de plus grande capacité compensant la diminution des stationnements de surface du secteur liée à des projets de renouvellement urbain et répondant aux besoins liés au Léman Express.

- Zones bleues : La mise en place de zones de stationnement bleu aux abords de pôles commerciaux de centre-ville, hors zone payante, a permis de limiter les stationnements de longue durée occupant ces places au détriment des clients des commerces ; ce dispositif a par ailleurs été mis en place aux abords de 2 écoles subissant des stationnements de longue durée occupant des places nécessaires à la sécurisation des entrées et sorties scolaires : 6 secteurs ont ainsi été traités sur le territoire communal.
- Places de livraison : 34 places de livraison ont été mis en place : durée maximale tolérée : 20 minutes
- Zones banalisées : les autres places de stationnement dévolues aux automobiles sur le territoire communal ne font pas l'objet de réglementation spécifique. L'article R417-12 du code de la route s'applique donc (stationnement gratuit, durée maximale : 7 jours)

L'ensemble de ces réglementations générales ou spécifiques fait l'objet de contrôles effectués par les services de la Police Municipale.

- Stationnement des 2 RM : 3 zones de stationnement gratuit réservées aux véhicules 2 RM sont présentes aux abords de l'embarcadere des liaisons fluviales, confortant la complémentarité entre ces deux modes de transport.
- Stationnement des vélos : 199 mobiliers sont installés sur le territoire communal, pouvant accueillir 535 vélos, venant ainsi compléter les différentes pistes ou bandes cyclables mises en œuvre et en cours de développement

Livraisons

- Restriction horaire dans certaines rues, en général avant 10h
- Cases réservées pour les livraisons

P+R

- Parking P+R à la gare, fonctionne sur le principe de la zone bleue

3.8.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

- Le parking de l'hôpital, en sortie de Thonon vers la RD903 est en partie détourné de son usage et utilisé comme parking relais en lien avec les routes départementales (RD903 et RD 1005) desservant l'Ouest thononais.
- Le stationnement des frontaliers usagers des navettes lacustres sur le quai de Rives occupe plus de 65 % des 405 places gratuites de stationnement au détriment de la vocation touristique initiale de cette zone de stationnement gratuite.
- Le P+R provisoire de la gare est désormais sur-fréquenté : jusque 195 véhicules en stationnement pour une capacité initiale de 107 places : des stationnements sont tolérés sur des zones sur lesquelles ils n'étaient initialement pas prévus. Des dispositions doivent maintenant être envisagées pour gérer le report de ces stationnements, notamment celui des non-usagers du train lorsque l'accès à ce P+R sera contrôlé

Les dysfonctionnements

- A l'est, le parking de l'école de Letroz sert de parking relais en lien avec la RD 1005



- A l'ouest, les accotements du chemin des moulins de la Versoie et dans une moindre mesure le parking de l'école du Morillon servent aussi de parking relais en lien avec la RD 1005
- Au sud-ouest, le développement du covoiturage vers la RD 1005 et vers la RD 902 entraîne la création de poches de stationnement à la sortie de Thonon, en bordure de l'avenue de la Dranse

Les besoins en coordination Le renforcement des cadencements ferroviaires lié à la mise en service du Léman Express, l'augmentation de l'attractivité des transports routiers collectifs liée au projet de Bus à Haut Niveau de Service entre Sciez et Genève vont entraîner le développement du recours à ces modes de transports collectifs. La typologie de l'habitat local, restant certes centralisé sur Thonon mais néanmoins développé sur les communes avoisinantes plus rurales, rend indispensable le recours à un mode de transport individuel complémentaire à ces transports publics collectifs, et, de ce fait, le développement des P+R à proximité des axes structurants locaux, en sortie de ville. L'ensemble de ces développements devra faire l'objet d'une coordination fine entre les différents partenaires concernés (communes du secteur, SNCF, conseil départemental, conseil régional ...)

Attentes au niveau du Projet d'agglomération

Prise en compte de la déconnexion partielle entre usagers des P+R et fréquentation de la Commune offrant le P+R : les publics des P+R ne sont souvent pas des travailleurs sur la Commune mais au contraire des habitants parfois extérieurs à la Commune et n'y travaillant pas, utilisant la Commune comme un lieu d'étape, avec une faible valeur ajoutée pour la Commune d'accueil de ce relais de transport. Compensation financière nécessaire des Communes recevant les emplois et l'activité économique facilités par ces P+R hors de leur territoire.

Réflexion globale sur les P+R situés le long des deux transports structurants (Léman Express et THNS), les dimensionnements étant à envisager les uns par rapport aux autres, notamment Thonon et Perrignier pour le Léman Express et Thonon et Anthy pour le THNS, les thononais de l'ouest pouvant recourir à ces équipements plutôt que de revenir sur Thonon centre.

3.9. Ferney-Voltaire

3.9.1. Contexte urbain et politique

CC du pays de Gex :

- Nombre d'habitants : 83 151 (pop. totale INSEE 2012)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 18 360 (INSEE 2012)

Commune de Ferney-Voltaire :

- Nombre d'habitants : 8 844 (pop. totale INSEE 2012), 9'800 résidents en 2015 (commune)
- Nombre d'emplois au lieu de travail : 3 433 (INSEE 2012)

Inventaire du stationnement :

- Nombre de places à usage public (voirie + parkings) : 992 places
- Parking à usage public lié à un centre commercial (Carrefour Market) : 172 places
- Deux gros centres commerciaux hors centre-ville, dont l'offre en stationnement n'est pas comptabilisée ci-dessus.
- Taux de motorisation faible comparé à la moyenne du département : 75%

Etat de la planification :

- PLU validé en 2014. PLUi en cours d'élaboration, validation attendue pour 2018



- SCOT du Pays de Gex de 2007, en cours de révision, validation attendue pour 2018
- PDU à l'étude dans le cadre du PLU intercommunal, mais il ne pourra devenir légal que lors de la transformation de la communauté de communes en communauté d'agglomération quand le territoire franchira le cap des 100 000 habitants
- SDUC : Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial de la CCPG de 2009

Etudes existantes (en lien avec le stationnement) :

- Etude de stationnement sur le centre-ville (octobre 2009)

Etudes en cours (en lien avec le stationnement) :

- ZAC Ferney Genève Innovation (inclus un P+R)
- Maillage doux en cours de réalisation afin de favoriser les modes doux
- BHNS Gex-Ferney

3.9.2. Exigences actuelles

Les exigences légales :

PLU validé en 2014

- Logements
 - 1 place pour 70m² de surface de plancher (zones hors UA) + 10-15% visiteur
 - 1 place par logement (zones en UA)
- Bureaux et services
 - 1 place pour 50m² de surface de plancher
- Commerces
 - 1 place pour 30m² de surface de vente

Les objectifs généraux

- Favoriser l'utilisation des transports publics et des modes doux.
- Réduire l'impact de la voiture et développer les lieux de multimodalité (PLU).
- Réglementation différenciée du stationnement selon les secteurs.

3.9.3. Les projets

Nouvelles infrastructures

P+R à proximité de la douane, en lien avec l'arrivée du BHNS et le développement de la ZAC

Réglementation / gestion

Extension de la zone bleue, au cas par cas, selon les besoins.

Distribution de macarons envisagée dans des cas très spécifiques.

Aucune volonté de tarification du stationnement.

3.9.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Voitures individuelles

- Stationnement gratuit de durée illimitée : 763 places
- Dans certains secteurs mise en place d'une zone bleue limitée à 1h30 : 229 places
- Contrôle par la police (2 agents)
- Taux de rotation des places relativement faible avec 2.65 véhicules par place et par jour



- Taux d'occupation moyen des places entre 9h et 19h de 64%, mais les places sur les voies de l'hyper-centre sont saturées
- Sous-utilisation du parking souterrain Carrefour Market en semaine
- Faible occupation des places sur le domaine public la nuit

Livraisons

- Quelques cases spécifiquement réservées pour les livraisons
- Beaucoup d'incivilité (arrêt sur la chaussée ou sur les trottoirs)

P+R

- Pas de P+R sur la commune actuellement

3.9.5. Problématiques et objectifs

Difficultés

La pression du stationnement des pendulaires vers Genève est de plus en plus forte dans tous les quartiers desservis par la ligne de bus TPG F.

Les pendulaires stationnent sur le domaine public, hors cases, dans les propriétés privées et au parking du centre sportif.

La pression du stationnement des usagers de l'aéroport (secteur France) est forte dans le secteur de la douane, que ce soit des voyageurs, les services valets (service de chauffeur allant stationner la voiture sur des parkings extérieurs à l'aéroport) ou les agences de location. Beaucoup de stationnement sauvage partout où l'espace disponible le permet.

Les dysfonctionnements

L'offre en case de stationnement et sa gestion sont globalement suffisantes pour les besoins propre de la commune. Cependant les pendulaires et l'aéroport posent de fait des problèmes dans des secteurs spécifiques.

De plus en plus de lotissements privés ferment leurs parkings afin d'éviter le stationnement illégal, cela nuit à la perméabilité piétonne et à la qualité de l'environnement bâti.

Les besoins en coordination

Le PLUi répondra à certains besoins de coordination, les problématiques des communes sont néanmoins différentes et ne pourront pas toutes être réglées dans ce cadre.

Une solution de financement des P+R doit être trouvée, ce n'est pas à la ville centre d'assumer tous les coûts.

Le stationnement est une compétence communale, alors que les pendulaires stationnant à Ferney viennent des communes voisines.

Objectifs spécifiques pour le centre régional

Offrir une capacité de stationnement au centre-ville suffisant afin d'assurer la viabilité des commerces locaux.

Trouver des solutions attractives pour le stationnement des pendulaires.

Collaborer avec l'aéroport afin de répondre à leurs besoins grandissant également du côté français.



Attentes au niveau du Projet d'agglomération

Volonté d'une prise en considération dans le Projet d'agglomération des impacts d'une amélioration de l'offre TP sur les problématiques de stationnement locales.

Une solution de financement des P+R doit être trouvée, ce n'est pas à la ville centre d'assumer tous les coûts.

3.10. Centre régional Nyon-Gland

3.10.1. Contexte urbain et politique

Nombre d'habitants (périmètre du centre régional) :

- Nyon 19 632 habitants ; Gland 12 482 habitants
- Source : SCRIS, population au 31 décembre 2014

Nombre d'emplois (périmètre du centre régional) :

- Nyon 12 391 emplois ; Gland 4 889 emplois
- Source : SCRIS, STATENT, équivalent plein-temps, 2013

Périmètre des données stationnement (carte) :

- Nombre de places à usage public (espace public + parkings à usage publics + P+R) :
- Nyon : 2'560 (2011) + 150 P+R (2014-2015) + 871 vélos (2014)
- Gland : 240 sur l'espace public + 250 (parking centre sportif et stand de tir ; parkings ouverts au public) et 227 P+R (géré par les CFF).
- Nombre de places privées :
- Nyon : 1'940 (2011)
- Gland : (pas de données directement disponible, la recherche nécessiterait d'analyser tous les permis de construire délivrés par le Service de l'Urbanisme).

Etat de la planification :

- Schéma directeur intercommunal de l'agglomération nyonnaise et Schéma directeur Gland-Vich validés en 2006
- Plan directeur de la région nyonnaise, volet stratégique, validé en 2010
- Nyon : Politique de stationnement de 2011 ; Gland : Plan directeur communal et Plan général d'affectation en cours de révision

Etudes existantes (en lien avec le stationnement) :

- Concept de stationnement P+R de la région nyonnaise, 2014
- Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon, 2010

Etudes en cours (en lien avec le stationnement) :

- Mise en cohérence des stratégies P+R de la Rive Droite du Grand Genève entre le Pays de Gex, le district de Nyon et la rive droite du Canton de Genève

3.10.2. Exigences actuelles

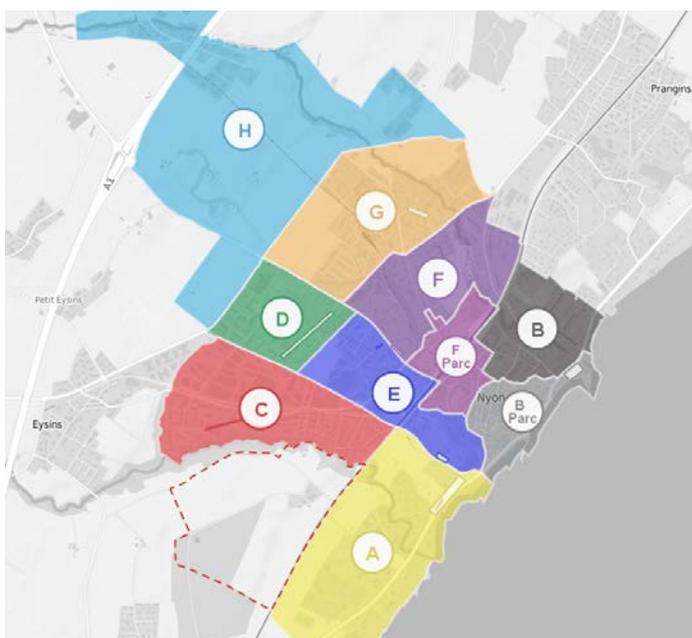
Comme mentionné précédemment, la base légale sur le domaine public est la Loi sur la circulation routière, et, sur le domaine privé, la LATC et le RLATC. Des normes VSS et des dispositions de l'OFROU viennent compléter le dispositif au niveau technique.



Nyon : Sur le domaine public (DP), depuis septembre 2015, la politique de stationnement s'appuie sur des prescriptions municipales en matière de stationnement privilégié, édictées sur la base du règlement de police.

Pour respecter les besoins spécifiques de chaque quartier, le territoire communal a été divisé en dix secteurs (voir ci-dessous). Ce zonage a été défini selon l'offre de stationnement disponible, mais également selon les axes principaux délimitant les différents quartiers de la ville. Chaque zone bénéficie d'un macaron marqué au moyen d'une lettre, permettant aux détenteurs de stationner leur véhicule sur les places spécifiquement balisées dans le secteur concerné. A noter : les habitants de Nyon ne peuvent obtenir un macaron que dans le secteur où ils sont domiciliés.

Une politique sélective est appliquée pour chaque type de demande. Plus restrictive à l'égard des pendulaires, cette politique vise à favoriser leur stationnement en périphérie et à les inciter à utiliser les transports publics pour garder un maximum de places pour les résidents. En introduisant le stationnement avec macarons, la Municipalité veut faciliter le stationnement des habitants et des entreprises, tout en maintenant une offre suffisante pour le stationnement à durée limitée en faveur des commerces et des services.



Sur domaine privé, la commune applique les normes VSS déclinées en classes A, B, C, D pour délivrer les permis de construire. Des facteurs de réduction sont appliqués selon les secteurs, par exemple pour le cœur de ville.

Gland : sur domaine public, le stationnement est réglé par des dispositions municipales. La première priorité est de garantir une offre de stationnement suffisant pour les habitants de la commune, puis pour les visiteurs et les travailleurs en deuxième priorité.

Sur domaine privé, la commune applique un ratio d'une place par logement ou d'une place par 100m², avec un facteur de réduction pour les emplois.

Les deux communes encouragent les Plans de mobilité d'entreprises pour optimiser la gestion du stationnement sur les sites d'emplois.



3.10.3. Les projets

Nyon : La fermeture du parking du Martinet proche de la gare est envisagée à l'horizon 2020 dans le cadre d'un développement immobilier. Cela reportera en périphérie une partie des véhicules utilisant cet ouvrage comme P+R.

A Gravette, un silo est prévu à la place du parking actuel de la Migros dans le cadre de la deuxième étape de développement immobilier de la parcelle à l'horizon 2025.

Au centre-ville, le parking de Perdtemps va passer de 400 places en surface à 700 places en souterrain dans le cadre d'un développement immobilier à venir.

A la gare, une vélostation de 500 places est prévue à l'horizon 2020 avec le développement du quartier du Martinet.

3.10.4. Pratique du stationnement – Etat des lieux

Nyon : Sur le domaine public, la zone à disque limitée à 3h est généralisée sauf pour les détenteurs de macarons qui sont attribués par zone avec un quota de 50% pour laisser une rotation suffisante.

Prix du macaron

- pour les habitants : 1er véhicule : CHF 80.- par mois; 2ème véhicule : CHF 120.- par mois (avec lettre de la régie pour justifier de ne pas avoir de place sur domaine privé)
- pour les entreprises : CHF 120.- par mois, maximum deux véhicules au nom de l'entreprise
- pour les pendulaires travaillant à Nyon : CHF 150.- par mois
- pour les pendulaire en transit par Nyon : CHF 180.- par mois

Les macarons sont établis pour des durées de 3, 6 ou 12 mois. Les frais d'établissement et de renouvellement sont fixés à CHF 20.-

Des cartes à gratter journalières pour le prix de 15 francs sont à disposition des entreprises, des artisans et des clients des hôtels du centre-ville.

Le contrôle est assuré par Nyon Région Police qui est mandaté par la Ville.

Gland : la zone bleue est généralisée sur la commune. Des macarons sont disponibles par zone avec un quota de 50% pour laisser une rotation suffisante.

- Conditions d'obtention d'un macaron
 - les personnes inscrites au contrôle des habitants, dont le logement est situé à l'intérieur du secteur concerné
 - les entreprises ou les commerces établis à l'intérieur du secteur concerné
 - les résidents temporaires et les entreprises qui exercent une activité dans les secteurs concernés
 - l'autorisation est délivrée à raison d'un véhicule par ménage, par entreprise ou par commerce établi
- Tarifs des macarons : les macarons peuvent être achetés pour 3 durées : autorisation journalière, hebdomadaire ou mensuelle. En tous les cas le demandeur paie le prix de son stationnement.

Pour obtenir une autorisation de stationnement prolongé journalière, il faut s'adresser directement au Service de la population, durant les heures de bureau, en présentant le permis de circulation. L'autorisation sera établie immédiatement.



Livraisons

Nyon : un horaire est défini pour les livraisons dans la zone piétonne du centre-ville. Des places livraisons sont octroyées au cas par cas. Par ailleurs, des places spécifiques sont attribuées aux taxis et à la police.

Gland : les livraisons s'effectuent sur le domaine public et sont tolérées. Trois places livraisons existent dans l'écoquartier Eikenott car la circulation des véhicules est interdite à l'intérieur du quartier.

P+R

Nyon : le P+R de la gare de 102 places est géré par les CFF au tarif de 12.- par jour, 80.- par mois et 800.- par an, abonnements réservés aux titulaires d'un titre de transport CFF. La planification prévoit un P+R de 100 à 150 places à terme.

La commune a ouvert deux P+R en périphérie à Gravette et Petite Prairie pour un total de 150 places. La gestion est confiée à Parking Management Services SA. Les conditions pour l'obtention d'un abonnement sont les suivantes :

- être domicilié à plus de deux kilomètres du P+R
- ne pas disposer d'une offre en transport public à proximité de son domicile
- travailler à plus d'un kilomètre du P+R

La commune prévoit d'ouvrir un P+R d'environ 20 places à Colovray en 2016 pour compléter le dispositif. Moins attractif par son emplacement, la tarification saisonnière devrait être plus attractive que pour les autres P+R de la commune.

Gland : le P+R de la gare de 164 (actuellement 227) places est géré par les CFF aux tarifs de 7.- par jour, 70.- par mois et 700.- par an, abonnements réservés aux titulaires d'un titre de transport CFF. La planification prévoit un P+R de 150 à 250 places à terme. La gestion est faite par les CFF qui n'accordent pas d'abonnements mensuels ou annuels aux usagers domiciliés sur Gland, sauf à de rares exceptions et pour autant que les demandeurs habitent dans des secteurs éloignés.

A noter qu'il y a 17 places dans la dépose-minutes qui sert aussi de parking pour le commerce (café-bar, kiosque, épicerie) de la gare.

3.10.5. Problématiques et objectifs

Les points noirs

Gland : la politique de stationnement doit tenir compte de l'augmentation de la mobilité des habitants alors que la tendance est à une diminution des places de stationnement dans les quartiers et immeubles. Ce constat engendre une pression sur le stationnement qui peut être difficile à gérer pour les centres, d'autant plus en périphérie si les transports publics sont encore peu développés.

Gland : les places pour les « visiteurs » sont parfois mises en location ou transformées en places pour containers à déchets ce qui pose problème, de même que le manque de places près des établissements publics ou dévolus aux sports, spectacles ou disposant de salles de réunions. Il manque des parkings publics pouvant faire office de « soupapes » permettant d'accueillir 20 – 30 véhicules par quartier.



Un parking « visiteurs » du quartier Eikenott est en fait un parking pour un centre commercial et multiservices en journée et dès lors, il est payant 24 h sur 24h (1ère heure gratuite) et pas toujours à disposition des visiteurs du quartier. Cela entraîne des reports de stationnements indésirables.

Les besoins en coordination

Gland : la nécessité de limiter dans le temps le stationnement des deux-roues est indispensable en particulier pour les deux-roues motorisés. Trop de deux-roues occupent les quelques parkings publics à disposition.

Attentes au niveau du Projet d'agglo

Nyon : la baisse des revenus liés au stationnement pose la question de savoir quel prix les collectivités sont prêtes à payer pour la politique du stationnement. La commune souhaite augmenter le nombre de places pour les personnes handicapées ainsi que des dépose-minutes aux abords des écoles et des places avec des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

La commune rencontre des problèmes de stationnement dans le secteur G. Des véhicules utilisent le P+R en raison du manque de place dans le secteur d'emplois adjacent. La commune a laissé une tolérance de 3 mois pour que les entreprises puissent élaborer un Plan de mobilité interentreprises afin de résoudre cette problématique.

Gland : La limitation du nombre de places dans l'éco-quartier Eikenott (facteur de réduction de 80%) a engendré une compétition malsaine sur le stationnement public. Des voisins ont dû mettre à ban leur propre parking. Il manque une coordination pour l'attribution des places sur le domaine privé de ce quartier qui dispose d'un seul parking mutualisé pour l'ensemble du site.

Un défi est de suivre l'évolution des pratiques qui évoluent vite en matière de mobilité, par exemple avec l'augmentation de l'usage des 2RM à Gland. Parmi les mesures à prendre, la commune encouragera la réalisation de places pour les 2RM dans les nouveaux quartiers (norme : 1 place 2RM pour 10 places voitures)

Le dépose-minute à la gare devrait être rapproché de la gare pour être mieux utilisé. En général, il manque de place pour les vélos dans la commune, hormis le secteur de la gare et du nouveau quartier Eikenott.

Une coordination entre Nyon et Gland est effective au niveau du stationnement (tarifs et mode de remise des macarons ou autorisations aux résidents) et c'est positif. Le soutien des communes voisines est important pour défendre une politique de stationnement communale avec un argumentaire cohérent et solide.

3.11. Canton de Genève

3.11.1. Exigences actuelles

Voir paragraphe 2.3.1

3.11.2. Les projets

Nouvelles infrastructures

- Parkings aux interfaces RER LÉMAN EXPRESS (ouverture 2019)



- Chêne-Bourg : 505 places, début des travaux été 2016, réalisation Fondation des parkings (FdP)
- Eaux-Vives : 710 places, réalisation CFF, exploitation Ville de Genève /CFF
- Trèfle Blanc : 1 300 places, ouverture 2020
- Bachet-Gui - phase 1 : 540 places, ouverture 2020/2022, phase 2 : 460 places, ouverture 2026 au plus tard. Comprend un P+R de 300 places
- P+R Vailly : 400 places, ouverture à la mise en service du prolongement du tramway, deux variantes en cours d'étude au sud ou au nord de la route de Chancy
- Carré-Vert (Jonction) : 320 places, ouverture fin 2017
- P+R Perly (800 places), P+R tuileries (600 places) : échéance 2022/2023

Réglementation / Gestion

Macarons : projet d'introduire des critères d'attribution pour les macarons habitant, de dématérialiser tous les macarons, d'améliorer le dispositif des macarons multizones "plus" destiné aux entreprises avec véhicules sérigraphiés.

Des évolutions technologiques à poursuivre ou à développer : extension du paiement de son stationnement par téléphone, déploiement d'horodateurs acceptant les cartes bancaires (CB), application visant à détecter des places disponibles, amélioration des techniques de contrôle du stationnement (par plaque) etc.

Une volonté de mieux articuler le stationnement public avec le stationnement privé : projet de création d'une plateforme des places privées vacantes.

Pratique du stationnement - Etat des lieux

La réglementation du stationnement qui s'étend : de plus en plus de communes mettent en place une zone bleue macaron ou réglementent la durée de leur stationnement pour éviter le parage des pendulaires notamment.

Des P+R qui atteignent une fréquentation moyenne de 55% avec certains qui dépassent les 80% (Etoile, Moillesullaz, Cern, Genève Plage, Sous-Moulin, etc.).

Une tarification journalière dans 5 P+R (Meyrin Gravière, Gare de Meyrin, Bernex, Tuileries et Bout du Monde).

Une prise en compte des deux-roues motorisés : la création de places de stationnement en surface comme dans des parkings a été engagée en 2014 et se poursuit (+250 places sur voirie et +100 places dans des parkings en 2014, +300 places sur voirie et +150 places dans des parkings en 2015).

Une application du principe de la compensation des places de stationnement depuis l'adoption de la modification du RaLCR (juin 2013), se traduisant par la réunion d'un comité de suivi deux fois par année : Ville de Genève et Carouge, Fondation des parkings, Socopark (Société coopérative de gestion des parkings), Gérance Immobilière Municipale, Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève, membres du Conseil des déplacements.

3.11.3. Problématiques

Un surbooking dans les secteurs macarons, notamment de la Ville de Genève rendant nécessaire la mise en place de conditions d'attribution.

Un taux de paiement dans les zones horodateurs de la Ville de Genève faible : de l'ordre de 40%, nécessitant une communication et une adaptation des moyens de contrôle.



4. Analyse

4.1. Constats

Un centre régional est par définition le lieu privilégié d'accueil de nombreuses et diverses activités pour un bassin de population plus large que la commune elle-même. Du point de vue du stationnement, cela signifie des besoins différents pour chacun des types d'activités : travail, loisirs, logements, commerces, etc. Le besoin, en fonction de l'activité, peut-être de quelques minutes à plusieurs heures (voir plusieurs jours) et concentré ou non sur une plage horaire restreinte. Il peut également se caractériser par la nécessité de places de plus grande dimension pour les livraisons ou les personnes handicapées par exemple.

Les difficultés liées au stationnement pendulaire dans les centres régionaux persistent et s'accroissent. De 2012 à 2015, la pression sur le stationnement s'est encore accrue, que ce soit sur domaine public ou le domaine privé : stationnement "ventouse" dans les zones illimitées, non respect des durées de stationnement dans les zones réglementées, etc.

Deux types de problématiques se superposent dans les communes, d'une part une difficulté à satisfaire les besoins locaux et d'autre part une demande en progression pour du stationnement de longue durée pour les employés locaux et/ou les pendulaires à destination d'une autre centralité de l'agglomération (Genève principalement). Les problématiques locales concernent :

- le stationnement des résidents qui utilisent de préférence l'espace public au détriment des parkings en ouvrages.
- le stationnement des employés locaux qui recherchent du stationnement de longue durée et ne respectent pas les limitations de durée mises en place.
- le stationnement dans les centres avec des rotations insuffisantes pour satisfaire le fonctionnement des services et commerces environnants.
- le stationnement de pendulaires cherchant à laisser leur véhicule à proximité des interfaces de transports publics pour se rendre sur Genève ou ailleurs.
- le stationnement des 2RM qui commence à poser des problèmes, notamment dans les centres régionaux Nyon-Gland et Genève
- la volonté de réduire l'offre en stationnement privé dans les nouveaux quartiers qui se heurtent à un taux de motorisation toujours fort, entraînant un report du stationnement sur d'autres zones et le domaine public.

Ces problèmes se posent avec plus ou moins d'acuité selon le type de commune :

- Secteurs de l'agglomération centrale : la proximité immédiate de ces communes avec le tissu bâti genevois ou des équipements à grand rayonnement entraîne la plus forte pression en termes de stationnement pendulaire frontalier, auquel s'ajoute le stationnement pour les besoins locaux.



- Annemasse, Gaillard, Ambilly : la continuité du tissu bâti avec le canton de Genève rend la situation comparable à celles des communes genevoises. Les lignes de transports s'arrêtant à la frontière côté suisse sont très attractives pour les pendulaires ; en terme de fréquence mais aussi de tarification (exemple de pendulaires prêts à marcher plus de 20 minutes entre une place de stationnement et un arrêt de transports publics attractifs).
- Ferney-Voltaire : en plus de l'attractivité de la ligne TPG F, la proximité de la commune avec de grands équipements du canton de Genève (aéroport) renforce les problèmes de stationnement (utilisation des parkings publics par les usagers de l'aéroport, etc.).
- Secteurs de l'agglomération régionale : en plus de la pression du stationnement pendulaire local, il y a une forte pression de stationnement pendulaire frontalier localement, due à une ligne structurante traversant la commune ou passant à proximité.
 - Saint-Genis, Saint-Julien-en-Genevois : les pendulaires à destination de la Suisse stationnent près des arrêts à la frontière afin de pouvoir utiliser les infrastructures de transports en commun sur territoire suisse. Les zones touchées se concentrent autour des arrêts de transports.
 - Gex : fort attrait de la ligne TPG F, entraînant un stationnement pendulaire conséquent. Cette problématique risque de se renforcer avec la mise en service du BHNS.
 - Bellegarde n'est pas frontalière avec le canton de Genève, mais l'efficacité de sa liaison ferroviaire avec la Suisse entraîne des problèmes similaires à ceux rencontrés par les villes de la couronne de l'agglomération centrale.
 - Nyon, Gland : tension entre offre et demande en stationnement due au bassin d'emploi de Nyon et aux pendulaires à destination de Genève
- Villes en limite de la zone d'influence : la pression liée au stationnement est principalement le fait des besoins locaux.
 - Thonon, La Roche-sur-Foron, Bonneville. Les problèmes de stationnement rencontrés dans ces villes sont plutôt dus aux pendulaires y travaillant. Le problème du stationnement ne semble pas être vu comme étant dépendant de l'échelle du Grand Genève pour le moment. Cependant, la mise en service du RER Léman Express pourrait bouleverser les habitudes de déplacements et entraîner des effets similaires à ceux observés à Bellegarde.

Cette situation montre le fort attrait (volontaire ou forcé du fait du durcissement des conditions de stationnement dans le canton de Genève) des lignes structurantes de transport public et le potentiel important pour des solutions du type P+R ou lignes de rabattement.



4.2. Les réponses actuelles

A travers leur politique de stationnement, les communes cherchent à assurer à leurs habitants une possibilité de stationnement, à garantir l'accès aux commerces en maintenant un certain taux de rotation sur l'offre publique de stationnement et à offrir aux pendulaires d'autres solutions que le stationnement en centre-ville.

Les principaux leviers, que l'on retrouve plus haut dans les fiches descriptives des centres régionaux, et qui peuvent être formalisés dans les différents outils identifiés sont :

- au niveau de l'offre :
 - une normalisation des besoins en stationnement pour les nouveaux bâtiments
 - la création ou suppression de places avec un mode de gestion approprié (publiques ou privées)
 - une spécification des places (livraison, minutes, résidents, etc.)
- au niveau de la gestion
 - la limitation de la durée
 - la tarification
 - le contrôle / la verbalisation
- le développement d'offre de rabattement avec des transports en commun dans la mesure des moyens disponibles.
- le développement d'outils de mobilité alternatifs (co-voiturage, P+Bike, réseau modes doux)

Les communes actionnent ces différents leviers, mais comme il a été mentionné précédemment, certains problèmes persistent. A l'échelle communale, plusieurs causes peuvent être identifiées :

- dépassement de la durée réglementaire de stationnement
- report du stationnement
 - report des pendulaires sur de nouveaux secteurs suite à la mise en stationnement réglementée des zones auparavant utilisées par les pendulaires
 - report du stationnement résident sur l'espace public suite à la location par les résidents de places privées en ouvrage aux pendulaires, ou par des sous-dimensionnements volontaires de l'offre en stationnement de nouveaux quartiers
- difficulté de restriction du stationnement pendulaire sur l'offre privée de surface (parking des résidences) autrement qu'avec la pose de barrières, ce qui pose des problèmes en termes de perméabilité de l'espace public. Cela peut en retour renforcer l'usage de la voiture pour des trajets courts
- absence d'autre solution pour les pendulaires (lignes de rabattement vers les lignes fortes, covoiturage efficace à l'échelle régionale)
- volonté de tenir compte des futures infrastructures dans les révisions de la réglementation (p. ex. durcissement des normes de stationnement dans les PLU pour les bâtiments privés à proximité de futures lignes de transport), mais l'effet ne sera visible qu'à moyen terme.



A l'échelle régionale les faits suivants sont constatés :

- manque d'une vision d'ensemble assurant la cohérence à l'échelle supra-communale des mesures prises dans chaque commune : chaque centre régional organise sa politique de stationnement de manière indépendante ce qui favorise des solutions non cohérentes et donc potentiellement moins efficaces et avec des effets indésirables (exemple : effet frontière) pour les collectivités et les usagers du Grand Genève. En effet, de nombreux systèmes cohabitent : places gratuites à durée illimitée, places gratuites à durée limitée (différente selon les secteurs), des places gratuites avec macaron, des places payantes avec des tarifs variés selon le secteur et/ou l'utilisateur, etc.
- horizon incertain de réalisation de certaines grandes infrastructures de transport. La restriction du stationnement ne peut se faire sans offrir une autre solution aux pendulaires, telle que des lignes de transports efficaces. Cependant, les contraintes budgétaires de part et d'autre de la frontière retardent les projets structurants (extensions des tramways, etc.)
- manque d'appui aux communes pour la mise en œuvre des politiques P+R, notamment sur la question du financement (ex : P+R du BHNS du Pays de Gex à charge des communes)

4.3. Les pistes d'action

Les communes expriment un besoin de coordination sur les aspects suivants :

- Gestion du stationnement :
 - échanges d'expériences sur la gestion du stationnement en général (quels modes de gestion, dimensionnement de l'offre, DSP, etc.). Plus particulièrement, des échanges sur l'introduction de macarons, sur l'insertion des places PMR et livraison (notamment convoyeurs de fonds). L'expérience de la Fondation des Parkings dans ce domaine est à valoriser.
 - mise en cohérence des politiques de stationnement : étude des possibilités juridiques transfrontalières qui permettraient de coordonner, d'organiser la politique de stationnement sur toute l'agglomération entre les différentes autorités compétentes.
 - cohérence des tarifs pour éviter les effets frontières entre pays mais également entre communes. Il ne s'agit pas d'appliquer partout le même tarif, mais bien de graduer les tarifs de manière cohérente et articulée avec les autres territoires. Côté français, les modifications législatives (MAPTAM) vont offrir davantage de marge de manœuvre aux communes.
- P+R :
 - coordination à l'échelle supra-communale pour le financement, la définition des bassins versants, le dimensionnement des P+R et les modes de gestion permettant de garantir une utilisation conforme aux bassins versants. Il s'agit notamment d'examiner les possibilités de mutualisation des coûts et recettes afin que les revenus de P+R payants (en général au centre de l'agglomération) puissent être utilisés pour financer la réalisation de P+R gratuits (en général à l'entrée de l'agglomération).
 - étude sur les services qui pourraient être associés au P+R, le cahier 16-5 répond en partie à cette problématique mais il n'est pas connu des communes.
- Service associés au stationnement :
 - implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques (en ouvrage ou en surface)



- Renforcer les solutions permettant de modérer l'augmentation du nombre de places de stationnement dans le Grand Genève (lignes de rabattement, covoiturage, par exemple)

Sans être exprimés explicitement par les communes, il ressort des entretiens d'autres enjeux :

- anticiper les effets à large échelle des lignes de transports. En effet, l'attractivité d'une ligne de transports n'est pas limitée à une zone restreinte autour des arrêts (à Annemasse, stationnement des pendulaires en périphérie et marche de 20 min pour rejoindre le tramway côté suisse ; à Bellegarde attire toujours plus fort des P+R à proximité de la gare). Cela pose la question de l'impact des lignes structurantes prévues (RER Léman Express, BHNS, etc.) sur le stationnement des communes traversées
- améliorer de façon rapide les conditions de pratique de la mobilité douce et lancer une stratégie de développement du stationnement vélo (B+R, P+B, etc.). La mobilité douce représente un potentiel important de limitation du trafic motorisé pour les déplacements à l'échelle des communes
- renforcer une coordination entre développement territorial et mobilité
- mobiliser la Fondation des parkings genevoise hors du canton de Genève pour initier des collaborations opérationnelles

En conclusion, il ressort de cet état des lieux que le stationnement n'est pas une solution unique aux problématiques de mobilité des agglomérations mais il constitue un important levier d'action de la politique de mobilité. Il ressort que des échanges d'expériences sont à privilégier au sein du Grand Genève dans le but de tendre vers une cohérence globale des politiques de stationnement des différents territoires.



5. Annexes

5.1. Glossaire

BHNS	Bus à haut niveau de service
DSP	Délégation de service public
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale (France)
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques (France)
MAPTAM	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
PA	Projet d'agglomération (Suisse)
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PDU	Plan de déplacements urbains (France)
PEM	Pôle d'échange multimodal
PLU	Plan local d'urbanisme (France)
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal (France)
PMR	Personne à mobilité réduite
POS	Plan d'occupation des sols (France)
SBP	Surface brute de plancher
SCOT	Schéma de cohérence territoriale (France)
SCRIS	Service cantonal de recherche et d'information statistique du canton de Vaud
SDUC	Schéma de développement et d'urbanisme commercial (France)
SHON	Surface hors œuvre nette
SP	Surface de plancher
STATENT	Statistique suisse annuelle basée sur les données de registres (assurances sociales AVS et le Registre des entreprises et des établissements de l'OFS) ainsi que sur des données récoltées par les enquêtes auprès des entreprises.
SV	Surface de vente
TP	Transports publics
TCSP	Transport en commun en site propre
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports
ZAC	Zone d'aménagement concerté (France)



5.2. Tableau de synthèse

Le tableau suivant présente une synthèse des éléments récoltés pour chaque centre régional ; à l'exception de Genève, en raison de son traitement à l'échelle du canton. Les éléments détaillés pour chaque centre régional sont contenus dans paragraphes correspondants au chapitre 3.



	Contexte (Fr. : INSEE 2012 Vd : SCRIS 2014)	Inventaire	Etat de la planification	Exigences légales (logements et activités)	Points noirs	Besoins en coordination
Annemasse	CA Annemasse-Les Voirons- Agglomération : 83 834 habitants 28 234 habitants	9981 places (2005 dans l'agglomération)	-SCOT de la région d'Annemasse -PDU en vigueur datant de 2014. PLU à mettre en compatibilité avec le PDU dans un délai de 3 ans. -PLU en cours de révision dans les communes	En fonction de la desserte TP : -logements : 0,8 à 2 places/log. en fonction de la desserte TP -bureaux : de 1 place pour 80 à 100 m2 de SHON à 1 place pour 30 à 40 m2 de SHON -commerces : de 1 place pour 70 m2 de SV à 1 place pour 25 m2 de SV	Forte pression du stationnement pendulaire (frontaliers ou travailleurs de l'agglomération)	Gestion des P+R avec prise en compte des bassins versants Gestion régionale du covoiturage
Bellegarde-sur-Valserine	11 590 habitants 4 251 emplois	1750 places (voirie, parkings publics, P+R)	-SCOT validé en 2013 -PLU validé en mai 2013 -PLUi en cours de réalisation -Discussion en cours pour un PDU dans le cadre du PLUi	-logements : 1 à 2 places/logement (selon les zones) -bureau : 1 place pour 40m2 de surface de plancher -commerces : 1 place pour 40m2 de SV	Offre P+R insuffisante et générant sa propre demande	Gestion régionale du covoiturage
Bonneville	12 479 habitants 6 781 emplois	1300 places (voiries, parkings publics, P+R)	-SCOT approuvé en mai 2011 -PDU de 2004 -Le POS va être remplacé par un PLU qui est en cours de rédaction (approbation prévue pour le printemps 2016).	-logements : 1.5 places/logement -bureaux, services, commerces : 1 place par 25m2 de SHON (bureau, services, commerces) -étude particulière pour les surfaces commerciales/ artisanales de plus de 100m2 de surface de vente/activité	Saturation par des pendulaires covoitureurs du parking à l'entrée de l'autoroute, entraînant un report de stationnement poids-lourd dans la zone industrielle	Echange d'information en matière de gestion du stationnement et d'implantation de bornes de recharges pour véhicules électriques
Gex	10 667 habitants 2 632 emplois	530 places (voirie, parkings publics)	-SCOT du Pays de Gex de 2007, en cours de révision, validation attendue pour 2018 -PLUi en cours d'élaboration, validation attendue pour 2018 -PDU à l'étude dans le cadre du PLUi -PLU de janvier 2011. -SDUC : Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial de CCPG de 2009	-logements : 2 places/logement supérieur à 30 m2, 1 place/logement inférieur à 30 m2, 1 place pour 4 logements pour les visiteurs - bureaux, services, commerces (<100m2) : 1 place par 50 m2 de surface de plancher -pour les autres cas, selon l'appréciation de l'autorité compétente	Forte pression du stationnement illicite des pendulaires utilisant la ligne de bus F (pas de P+R)	Modalités de dimensionnement et de financement des P+R à l'échelle régionale
La-Roche-sur-Foron	10 635 habitants 4 617 emplois	1 800 places à usage public	-SCOT du Pays Rochois de 2014 -PLU de 2013. Révision en cours : adoption prévue mi-2017	-logements : 2 places/logement pour les T2, 3 places/logement pour les T3 et plus, 1 place pour les logements sociaux -bureaux : 1 place pour 25 m2 -commerces : 1 place pour 25 m2 de SV	Taux de rotation des parkings du centre-ville insuffisant	Echanges avec des communes similaires sur la problématique du stationnement, des effets induits par les exigences du PLU sur la requalification des centres urbains.
Saint-Genis-Pouilly	9 415 habitants 2 961 emplois	704 places (voirie, parkings à usage publics)	-SCOT du Pays de Gex de 2007, en cours de révision, validation attendue pour 2018 -PLUi en cours d'élaboration, validation attendue pour 2018 -PDU à l'étude dans le cadre du PLUi -PLU de 2013. -SDUC : Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial de CCPG de 2009	-logements : 2.5 places/ logement dont une boxée bureaux et services : 1 place par 20m2 de surface de plancher -commerces (<100m2) : 1 place par 40 m2 de SV	Forte pression du stationnement illicite des pendulaires utilisant la ligne de bus Y et le tram 18 (pas de P+R)	Modalités de dimensionnement et de financement des P+R à l'échelle régionale
Saint-Julien-en-Genevois	12 099 habitants 4 819 emplois	2 000 places	-SCOT du Genevois adopté en 2013 -PLU actuel adopté en 2013, en cours révision, validation attendue en 2017 -Plan global des déplacements de la CCG -Plan de mise en accessibilité de la voirie	-logements : 2 places/logement au centre quel que soit le type de logement ; en périphérie : 2 places/logement et 1 place visiteur pour 8 logements	Forte pression du stationnement pendulaire sur domaine public (report des pendulaires qui stationnaient sur des parkings publics devenus payant) et sur domaine privé (manque d'outil législatif pour réglementer stationnement sur domaine privé).	Tarifcation et gestion des P+R



Thonon-les-Bains (communauté d'agglomération dès le 01/01/2017)	83'478 habitants 25'623 emplois	1911 places en surface + 960 en ouvrage	- PLU révisé le 18/12/2013 SCOT du Chablais approuvé le 24/02/2012 -Pas de PDU -Plan global de déplacement du Chablais de 2008 -Schéma de désenclavement multimodal du Chablais de 1999	En fonction de la desserte en transports en commun : -logements : de 1 place/logement à 1 place/logement + 1 place par 100 m2 -autres affectations : de 1 place/60 m2 de surface de plancher à 1 place/40 m2 de surface de plancher	Parking de l'hôpital utilisé comme parking-relai Stationnement des frontaliers utilisant els navettes lacustres Sur-fréquentation du P+R provisoire de la gare	Coordination fine entre les partenaires concernés par l'amélioration de l'offre des différents modes de transports et notamment TP (Leman Express, réseau TC urbain,...)
Ferney-Voltaire	8 844 habitants 3433 emplois	992 places (voiries, parkings à usage public)	-SCOT du Pays de Gex de 2007, en cours de révision, validation attendue pour 2018 -PLUi en cours d'élaboration, validation attendue pour 2018 -PDU à l'étude dans le cadre du PLUi -PLU de 2014. -SDUC : Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial de CCPCG de 2009	-logements : 1 place/70m2 de surface de plancher (zones hors UA) + 10-15% visiteur ; 1 place/logement (zones en UA) -services : 1 place/50m2 de surface de plancher commerces : 1 place/30m2 de surface de vente	Forte pression du stationnement des pendulaires utilisant la ligne de bus F (pas de P+R) et des usagers de l'aéroport	Modalités de dimensionnement et de financement des P+R à l'échelle régionale
Nyon	19 632 habitants 12391 emplois	2 700 places (voirie, parkings à usage public, P+R)	-Schéma directeur intercommunal de l'agglomération nyonnaise de 2006 -Plan directeur de la région nyonnaise de 2010 -Politique de stationnement de 2011	Normes VSS, soit pour le cas général : -logement : 1 place/logement -services : 2 places pour le personnel/100m2 de SBP ; 0,5 à 1 place visiteur/100 m2 SBP -commerces : 1,5 à 2 places pour le personnel/100 m2 de SBP ; 3,5 à 8 places visiteurs/100 m2 de SBP	Forte pression du stationnement en centre-ville causée par les effets conjugués de la hausse de la mobilité des habitants, de la diminution de l'offre en places et de la faible desserte TP en périphérie	
Gland	12 482 habitants 4 889 emplois		-Schéma directeur Gland-Vich de 2006 -Plan directeur communal et Plan général d'affectation en cours de révision	Normes VSS, soit pour le cas général : -logement : 1 place/logement -services : 2 places pour le personnel/100m2 de SBP ; 0,5 à 1 place visiteur/100 m2 SBP -commerces : 1,5 à 2 places pour le personnel/100 m2 de SBP ; 3,5 à 8 places visiteurs/100 m2 de SBP	Manque de parkings "soupapes" d'une capacité de 20 à 30 places par quartier pour accueillir des visiteurs	Limitation du temps de stationnement des deux-roues motorisés

