

<b>σtpg</b>	<b>Projet de modification statutaire</b>	TPGED 740455
		<b>Version 10</b>

## PARKING

Projet de modification(s) du Statut du personnel (SP) et/ou du Règlement d'application du Statut du personnel (RSP) et/ou de Règlements particuliers (RP) concernant :

- Art. 31bis du Statut du personnel (nouveau) : Art. 31bis - Utilisation des parkings
- Règlement particulier R.12 – Règlement sur les Parkings (modification/nouvelle version)

**En jaune** : planning prévisionnel / **En gras** : étape validée

Statut	Projet en cours de préparation
Validé par Direction le	<b>10.06.2025</b> Validation projet avant consultation
Préavis de CRHR	<b>16.06.2025</b> (date du passage en CRHR pour préavis avant consultation)
Consultation	<b>26.06.2025</b> : information lors de la séance d'échange mensuel, puis envoi par e-mail. <b>26.06.2025 – 08.08.2025</b> : période de consultation, vis-à-vis du personnel et des syndicats. Derniers commentaires attendus le <b>08.08.2025</b> .
Validé par Direction le	<b>26.08.2025</b> : Validation projet définitif après consultation
Consultation	<b>28.08 au 25.09.2025</b> : seconde consultation <b>28.08</b> : Retour de la direction à la séance d'échange mensuel puis envoi du projet final aux organisations représentatives du personnel (par e-mail). <b>25.09</b> : Position des associations syndicales attendue à la séance d'échange mensuel.
Validé par CRHR le	<b>29.09.2025</b> (passage confirmé en CRHR pour préavis)
Validé par CA le	<b>06.10.2025</b> (date du passage au CA pour décision)

*NB : Sur la base du calendrier des séances du CA du 12 juin 2025 et des échanges avec le secrétariat de la COM RHR*

## PLAN

I.	MODIFICATION DU SP / RSP / RÈGLEMENT PARTICULIER.....	3
A.	Art. 31bis du Statut du personnel (nouveau).....	3
B.	Règlement particulier R.12 (modification / nouvelle version).....	3
II.	EXPOSÉ DES MOTIFS.....	11
A.	Contexte .....	11
1.	Le règlement particulier R.12 sur les parkings : historique.....	11
2.	L'enjeu climatique et les objectifs fixés par l'Etat de Genève .....	11
3.	La situation des tpg .....	12
B.	Mise en application de la Feuille de route .....	13
C.	Entrée en vigueur .....	13
D.	Synthèse des ayants droit et types d'accès .....	14
III.	ENTREE EN VIGUEUR .....	15
IV.	DECISION D'ADOPTION .....	15

# I - MODIFICATION DU SP / RSP / REGLEMENT PARTICULIER

## A - ART. 31 BIS DU STATUT DU PERSONNEL (NOUVEAU)

L'accès et le stationnement dans les parkings des tpg font l'objet d'un règlement particulier.

## B. RÈGLEMENT PARTICULIER R.12 (MODIFICATION / NOUVELLE VERSION)

### **R.12 REGLEMENT PARKING**

#### **PREAMBULE ET GENERALITES**

Conformément à l'arrêté du conseil d'Etat du 9 octobre 1987, les transports publics genevois (ci-après, les tpg) sont autorisés à gérer les parkings à voitures mis à disposition des membres de leur personnel, et ce, dans le respect des dispositions notamment prévues par :

- la loi genevoise sur la mobilité du 23 septembre 2016 (LMob)
- le règlement genevois relatif aux places de stationnement sur fonds privés du 17 mai 2023 (RPSFP).

Ce faisant, les tpg sont liés par la Feuille de route stratégique CO2 applicable, signée dans le cadre du plan cantonal de mobilité des institutions de droit public, ainsi que le plan climat cantonal 2030, 2<sup>ème</sup> génération.

Dans ce contexte, les tpg s'efforcent de limiter l'attrait du stationnement dans leurs parkings. A cet effet, ils fixent des critères restreignant l'accès à ces derniers et incitent leur personnel à privilégier des modes de transports durables, responsables et écologiques. L'utilisation des parkings est en principe payante, sous réserve des exceptions expressément prévues par le présent règlement.

#### **Art. 1 But du présent règlement**

1. Le présent règlement vise à mettre en œuvre le plan de mobilité des tpg en tant qu'entreprise de transports publics. Il définit le droit et les modalités d'accès du personnel des tpg aux différents parkings dont disposent les tpg (ci-après, les « parkings des tpg »), dans la perspective de limiter l'accès en transport individuel motorisé et de favoriser les modes de transports durables. Ce faisant, le règlement particulier tient compte des contraintes liées à la prise de service intervenant alors que l'offre de transports publics est modeste.
2. Les tpg peuvent confier ~~la gestion~~ le contrôle du bon usage de leurs parkings à un tiers.

#### **Art. 2 Définitions**

1. **Accès** : Le droit d'accès s'entend comme le droit de stationner un véhicule privé sur un emplacement de l'un des parkings des tpg, à titre permanent ou occasionnel pendant ses heures de travail exclusivement. Tout stationnement à titre privé est exclu.
2. **Arrêt** : L'arrêt est provisoire lorsqu'il respecte les conditions fixées par l'art. 13 al. ~~32~~ du présent règlement.
3. **Types de véhicules**, définis au sens de l'art. 3 de l'ordonnance réglant l'admission ces personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) du 27 octobre 1976 :
  - a. **Voiture** : tout véhicule automobile nécessitant la possession du permis de conduire de catégorie B ou B1.
  - b. **Véhicule deux roues** : tout véhicule nécessitant la possession du permis de conduire de catégorie A, -A (35 kW), A1 ou M, à l'exception des vélos qui peuvent être stationnés aux emplacements dédiés à ces derniers.

c. **Vélo** : cycle qui peut être stationné à un emplacement dédié aux vélos.

4. L'emploi par le présent règlement des termes ci-dessus s'entend exclusivement au sens de la définition donnée.

## CHAPITRE 1 - DROIT D'ACCÈS ET DROIT DE STATIONNEMENT

### Art. 3 Catégories d'ayants droit

#### Art. 3.1 Voiture

Les catégories ci-dessous (art. 3.1.1 à 3.1.7) concernent les utilisateurs et utilisatrices d'une voiture, que le moteur de celle-ci soit thermique, électrique ou hybride. L'accès au parking de tout autre type de voiture que celui défini à l'art. 2 al. 3 let. a du présent règlement est interdit. Les personnes concernées sont responsables de détenir le permis de conduire valable correspondant dûment à la catégorie de véhicule conduit.

##### Art. 3.1.1 Horaires en décalage avec l'offre de transports publics

1. Le personnel dont l'activité habituelle exige une prise de service avant 6h ou une fin de service après 21h dispose d'un droit de stationnement permanent au parking. Ce droit est facturé conformément à l'art. 8.
- ~~2.~~ 2. — Le critère prévu à l'alinéa 1 est rempli lorsque le poste concerné est réputé soumis à l'un ou l'autre des horaires ci-dessus. Les ressources humaines tiennent une liste de ces postes, établie en concertation avec la direction du domaine d'activité concernée.
3. Les ressources humaines revoient la liste précitée chaque année et procèdent aux adaptations requises, à savoir :
  - Si une activité n'est plus soumise à des horaires remplissant le critère visé à l'alinéa 1, le droit d'accès permanent des personnes concernées devient caduc à l'issue d'un délai de trois mois entiers, à compter de la date de la communication de l'entreprise à chacune.
  - Si une activité devient soumise à des horaires remplissant le critère visé à l'alinéa 1, les personnes concernées obtiennent un droit d'accès permanent.

##### Art. 3.1.2 Personne à mobilité réduite (PMR)

1. La personne à mobilité réduite (PMR), employée des tpg dispose d'un droit de stationnement au parking de type permanent, toutefois limité à la durée de sa capacité réduite. Ce droit est facturé au tarif indiqué à l'art. 8.
2. Le handicap moteur se manifeste par le fait que la personne handicapée ne peut, de manière permanente ou pour une période temporaire, se déplacer à pied que sur une distance ne dépassant pas 200 mètres environ, soit avec des moyens auxiliaires spéciaux, soit en étant accompagnée.
3. La mobilité est considérée comme réduite sur présentation d'un justificatif valable, à concurrence de la durée indiquée sur ledit document :
  - une carte officielle de personne à mobilité réduite
  - un formulaire qui atteste la situation de handicap sous l'angle médical.
4. L'entreprise peut soumettre toute requête à l'examen d'un médecin-conseil.

##### Art. 3.1.3 Personne domiciliée dans une zone éloignée du lieu d'affectation

1. Les personnes employées qui résident à plus de 45 minutes en transports publics du lieu d'affectation disposent d'un droit de stationnement permanent au parking. Les modalités pratiques sont fixées par instruction de service.

2. Le droit est en principe reconduit automatiquement d'année en année. Les ayants droit ne disposent toutefois d'aucun droit acquis. Si l'offre de transports publics évolue et que le critère prévu à l'alinéa 1 n'est plus rempli, le droit d'accès permanent devient caduc à l'issue d'un délai de trois mois entiers, à compter de la date de la communication de l'entreprise à la personne concernée.
3. Le droit est facturé conformément à l'art. 8.

#### **Art. 3.1.4 Co-voiturage**

1. Les personnes employées disposant d'un droit de stationnement permanent au parking bénéficient d'un tarif dégressif lorsqu'elles transportent avec elle un ou plusieurs passagers. Les modalités pratiques sont fixées par instruction de service.
2. La tarification avantageuse s'applique même lorsque les passagers ne disposent pas eux-mêmes de droit d'accès permanent aux parkings.

#### **Art. 3.1.5 Service de piquet**

Les personnes effectuant un service de piquet dispose d'un droit de stationnement au parking pendant la durée du service de piquet. Les modalités pratiques sont fixées par instruction de service.

#### **Art. 3.1.6 Accès occasionnels**

1. Toute personne qui ne dispose pas d'un droit permanent bénéficie d'un droit d'accès occasionnel aux parkings des tpg. A ce titre, par période d'une année, elle peut acquérir :
  - un paquet de vingt (20) entrées renouvelable une fois
  - ou un paquet de quarante (40) entrées non renouvelable.
2. Une fois les quarante entrées utilisées, un paquet est renouvelable après un délai net d'une année à compter de l'achat de la première entrée
3. La validité des entrées est limitée à la durée des rapports de travail ou par l'éventuel prononcé d'une mesure prévue par l'art. 23 du présent règlement.
4. L'art. 9 dispose des modalités de facturation.

#### **Art. 3.1.7 Personnes externes en visite sur un site tpg**

1. Les personnes externes peuvent exceptionnellement stationner sur un parking des tpg à l'emplacement indiqué, lorsque le stationnement est indispensable pour fournir la prestation. Les précisions sont fixées par instruction de service.
2. Les règles prévues au chapitre 6 sont applicables par analogie, sous réserve des règles propres aux rapports de travail ou à l'éventuelle relation d'une autre nature contractuelle.

#### **Art. 3.1.8 Autres situations**

Tout cas non prévu dans le présent règlement est soumis à la direction générale. ~~Le cas échéant, les associations syndicales en sont informées.~~ Toute modification du présent règlement est soumise aux règles prévues par l'art. 90 du Statut du personnel.

#### **Art. 3.2 Véhicule deux roues**

1. Le personnel des tpg peut stationner un véhicule deux roues en se procurant une vignette payante et valable pour l'année civile. Les modalités pratiques sont fixées par instruction de service.
2. Le prix de la vignette est fixé à l'art. 11.

### **Art. 3.3 Vélos**

Le stationnement des vélos est gratuit et n'exige pas l'acquisition d'une vignette.

### **Art. 4 Octroi d'un droit de stationnement - Macaron et vignette**

1. A l'exception du stationnement des vélos, le stationnement d'un véhicule dans un parking tpg exige au préalable la demande et, le cas échéant, l'octroi d'un droit de stationnement par les ressources humaines. La délivrance de macaron(s) exige la déclaration du numéro des plaques d'immatriculation.
2. L'octroi d'un droit de stationnement est matérialisé par la délivrance :
  - d'un macaron pour les voitures
  - d'une vignette, délivrée pour l'année civile, pour les véhicules à 2 roues (sauf les vélos).

Le document délivré doit être placé de manière visible sur le véhicule déclaré. A défaut, le stationnement est réputé non conforme et peut faire l'objet des mesures prévues au chapitre 6.

3. La vignette est automatiquement et tacitement renouvelée d'une année à l'autre, sauf si la personne titulaire du droit de stationnement notifie à l'entreprise sa résiliation au plus tard le 30 novembre de l'année précédant (N-1) l'année de la vignette (NO).
4. Conformément à l'art. 6 *infra*, l'entreprise se réserve le droit d'exiger la destruction des macarons et/ou des vignettes par la personne bénéficiaire.

### **Art. 5 Transmissibilité du droit**

Le droit de stationnement, respectivement d'accès, est intransmissible.

### **Art. 6 Fin du droit**

1. Le droit de stationnement prend fin :
  - d'office à la fin des rapports de travail
  - lorsque la personne bénéficiaire renonce à son droit
  - lorsque le critère associé à une catégorie d'ayants droit disparaît. Si le critère d'une autre catégorie d'ayants droit est rempli, le droit de stationnement est maintenu aux conditions applicables à cette autre catégorie. Les circonstances prévues par l'art. 3.1.3 alinéa 2 sont réservées.
2. Les macarons et/ou les vignettes doivent être enlevés et détruits par la personne qui en était titulaire et ce, dès la fin du droit de stationnement.
3. Le droit de stationnement est suspendu lorsque des circonstances exceptionnelles exigent de limiter l'accès de la personne employée aux bâtiments de l'entreprise.
4. Le droit de stationnement peut également être suspendu aux conditions prévues par l'art. 22 *infra*.

### **Art. 7 Devoir d'information**

La personne employée doit spontanément et dans les délais applicables informer les ressources humaines de tout élément pertinent et exact en lien avec son droit de stationnement, en particulier tout changement d'adresse ou, si nécessaire, de numéro de plaque.

## **CHAPITRE 2 - TARIF**

### **Art. 8 Droit de stationnement permanent**

1. Le tarif journalier du stationnement pour les ayants droit permanents s'élève à CHF 4.-.

2. Un rabais est appliqué en cas de co-voiturage au sens de l'art. 3.1.4, dont l'effet est proportionnel au nombre de passagers. Les précisions sont apportées par instruction de service.
3. Le paiement du parking est directement déduit du salaire de la personne employée.

#### **Art. 9 Droit de stationnement occasionnel**

1. Le tarif journalier du stationnement pour les ayants droit occasionnels s'élève à CHF 4.-.
2. Les entrées non utilisées sont, le cas échéant, remboursées lorsque la personne titulaire renonce à son droit occasionnel pendant les douze prochains mois ou dans les circonstances prévues par l'art. 6 du présent règlement.
3. Le paiement du parking est directement déduit du salaire de la personne employée.

#### **Art. 10 Avantage en cas de renonciation à un droit au stationnement**

Le membre du personnel disposant d'un droit de stationnement permanent ou occasionnel peut renoncer volontairement à son droit et bénéficier, en contrepartie, de conditions avantageuses pour recourir à une solution de transport favorable à la mobilité douce, définies par le Plan de mobilité d'entreprise.

#### **Art. 11 Véhicules deux roues**

1. Conformément à l'art. 3.2 du présent règlement, la vignette que les personnes utilisatrices d'un véhicule deux roues doivent coller sur leur véhicule est facturée à un prix de CHF 20 par année civile. Les modalités pratiques sont fixées par instruction de service.
2. Le paiement est directement déduit du salaire de la personne employée. Il n'est pas remboursable en cas de fin ou de suspension de droit.

### **CHAPITRE 3 - RÈGLES D'UTILISATION DU PARKING**

#### **Art. 12 Parking accessible**

Le parking accessible est en principe et en priorité celui du lieu d'affectation ou celui affecté à la ligne de service. Lorsque l'activité professionnelle le justifie, la personne peut utiliser le parking des tpg du lieu où elle effectue son activité. Les différents sites disponibles sont précisés par instruction de service.

#### **Art. 13 Durée du stationnement au parking**

1. Le droit de stationnement est exclusivement valable pendant les heures de travail, respectivement, pour les externes autorisés, pendant le temps de la fourniture de la prestation.
2. Tout stationnement dans un cadre privé est exclu.
3. Lorsque la configuration du parking le permet, la personne qui dispose d'un droit d'accès peut effectuer gratuitement un arrêt provisoire, c'est-à-dire un stationnement d'une durée inférieure à ~~30 mn~~ **1 heure** par jour civil. Une instruction de service définit les lieux compatibles avec cette exception.

#### **Art. 14 Modalités d'accès au parking**

1. Au volant d'une voiture, tout ayant droit qui entre dans un parking des tpg doit :
  - saisir impérativement son passage lorsque l'infrastructure le permet
  - avoir annoncé aux ressources humaines le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule
  - placer le macaron correspondant de façon visible dans le véhicule.
2. Au volant d'un véhicule deux roues, tout ayant droit doit placer, de façon visible, une vignette sur son véhicule.

3. Les précisions sont apportées par instruction de service.

#### **Art. 15 Type d'emplacement utilisé**

1. Les personnes utilisatrices doivent stationner leur véhicule, qu'il s'agisse d'une voiture ou d'un véhicule à deux roues, sur un emplacement approprié.
2. Les membres du personnel se voyant attribuer un véhicule de service pour effectuer leur activité (utilisation quotidienne et régulière) peuvent stationner leur véhicule privé sur la place réservée au véhicule de service et ce, pendant toute la durée de l'utilisation du véhicule de service et selon les modalités pratiques fixées par instruction de service.

#### **Art. 16 Comportement à observer dans les parkings**

1. La circulation dans les parkings des tpg se fait aux risques et périls des usagers, qui doivent y observer strictement les prescriptions de la loi sur la circulation routière (LCR) et les directives internes en matière de conduite.
2. Les ayants droits doivent stationner en respectant les lignes de marquage au sol et ne pas gêner autrui.
3. La personne détentrice d'un véhicule mal stationné ou stationné en dehors des endroits prévus à cet effet pourra être poursuivie conformément à l'art. 37 de la loi sur la circulation routière (LCR).
4. Il est strictement interdit d'effectuer tous travaux mécaniques ou de vidange.

### **CHAPITRE 4 - COLLECTE ET TRAITEMENT DE DONNÉES**

#### **Art. 17- Objectifs poursuivis**

Dans le respect des règles applicables en matière de protection des données, l'entreprise peut collecter et traiter les données, personnelles ou non, y compris au moyen de la vidéosurveillance, nécessaires à :

- la gestion des parkings, notamment à la détection de l'occupation des places et à l'accompagnement des utilisateur-trices (téléguidage, etc.) ;
- à l'utilisation conforme au présent règlement ;
- la réalisation, la mise en œuvre et l'amélioration permanente du plan de mobilité, en vue notamment de proposer des solutions personnalisées à chaque membre du personnel et aux bénéficiaires des avantages octroyés ;
- des fins statistiques.

### **CHAPITRE 5 - RESPONSABILITÉS**

#### **Art. 18 Perte, vol ou dommage matériel**

L'entreprise décline toute responsabilité en cas d'accident, vol ou dégât matériels sur un véhicule, les accessoires ou les effets laissés à l'intérieur de ce dernier. Les règles fixées par la loi sur la responsabilité de l'Etat et des communes sont réservées.

### **CHAPITRE 6 - MESURES EN CAS D'ABUS OU D'INFRACTIONS**

#### **Art. 19 Contrôle**

1. L'entreprise peut organiser le contrôle de la conformité du stationnement des véhicules dans les parkings qu'elle gère. En cas d'abus et/ou de contraventions, différentes mesures sont possibles.
2. A des fins de contrôle et de sûreté en particulier de protection des accès de l'entreprise, ces derniers peuvent faire l'objet d'une surveillance vidéo dans le respect des principes applicables, en

particulier les principes de finalité, de proportionnalité et de transparence. Les modalités pratiques sont fixées par instruction de service, conformément aux règles applicables en matière de protection des données.

#### **Art. 20 Contravention**

1. Toute infraction sera sanctionnée par une amende de CHF 20.
2. Dans un délai de douze mois à compter de la première infraction, le montant de l'amende est doublé à chaque récidive, et ce à concurrence d'un plafond de CHF 300.- par mois.
3. Les contrevenants peuvent recourir auprès de la direction des ressources humaines, dans les 10 jours suivant la date de la communication de la contravention par les ressources humaines.
4. L'amende est déduite du salaire du collaborateur le mois qui suit l'entrée en force de la contravention.
5. Les amendes sont versées dans le dossier personnel. Il n'est pas tenu compte des amendes infligées plus de deux ans avant une nouvelle infraction.

#### **Art. 21 Poursuites, immobilisation ou enlèvement du véhicule**

En cas d'abus ou d'infractions, l'entreprise se réserve le droit d'engager des poursuites ou de dénoncer les faits auprès des autorités compétentes, voire de demander l'enlèvement du véhicule ou d'immobiliser ce dernier le temps que la personne concernée régularise sa situation. Les frais engendrés sont en principe à la charge de la personne en infraction ; il sont susceptibles de faire l'objet d'une compensation de créances par l'employeur.

#### **Art. 22 Retrait du droit de stationnement ou du droit d'accès**

En cas de violation avérée et sérieuse des règles d'utilisation du parking, l'entreprise peut prononcer le retrait du droit de stationnement ou du droit d'accès au parking, parallèlement aux mesures prévues par l'art. 23. La violation sérieuse consiste en une violation grave des règles d'utilisation ou en une récidive de violation de gravité légère ou moyenne.

#### **Art. 23 Récidive de contraventions**

En cas de récidives de contraventions, les mesures prévues par le Statut peuvent être prises et sont déterminées en fonction de la gravité des manquements, de leur répétition, cas échéant moyennant semonce préalable.

#### **Art. 24 Voies de recours**

Les mesures prises en application du présent règlement exclusivement ne sont pas susceptibles de recours auprès des instances judiciaires.

### **CHAPITRE 7 - PLAN DE MOBILITÉ**

#### **Art. 25 - Fonds de mobilité**

1. Les sommes encaissées par l'entreprise en lien avec l'utilisation du parking, en ce compris les éventuelles contraventions prévues par l'art. 20 du présent règlement, sont utilisées pour l'entretien des parkings et pour financer les prestations servies dans le cadre du plan de mobilité de l'entreprise. Elles servent à favoriser les modes de transports durables.
2. Un rapport annuel est présenté aux associations syndicales.

## **CHAPITRE 8 - ENTRÉE EN VIGUEUR ET DISPOSITIONS ABROGATOIRES**

### **Art. 26 Entrée en vigueur**

La nouvelle version du règlement R.12 entre en vigueur avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2026.

L'article 3.1.1 et les articles 8 à 11 ne seront appliqués qu'à partir du 1<sup>er</sup> mars 2026.

### **Art. 27 Abrogation**

Le présent règlement R.12 annule et remplace le Règlement particulier R.12 du 1<sup>er</sup> janvier 1999, qui est abrogé.

## II - EXPOSÉ DES MOTIFS

### A. Contexte

#### 1. Le règlement particulier R.12 sur les parkings : historique

Le règlement particulier R.12 concernant les parkings des tpg est entré en vigueur le 1.1.1999 et n'a subi aucune modification depuis son adoption. Il a au fil du temps été complété ou précisé par des instructions de services.

L'accès au parking est une thématique importante aux tpg, l'entreprise étant active de jour comme de nuit et 7 jours sur 7, alors qu'une partie du personnel est occupée selon un horaire irrégulier.

Dans le contexte du plan climat cantonal, l'Etat de Genève attend des tpg qu'ils modifient leur réglementation sur les parkings et qu'ils en limitent l'accès tout en tenant compte des circonstances particulières.

Pour les tpg, il s'agit de permettre au personnel soumis à un horaire irrégulier, débutant son service tôt le matin ou le terminant tard le soir pour offrir à la population la prestation de transport attendue des tpg, de bénéficier d'une certaine facilité d'accès au lieu de travail.

Un premier projet, mis en consultation auprès du personnel des tpg fin 2023, a été suspendu début 2024, avec l'engagement de reprendre les discussions pour finaliser la révision attendue par l'Etat.

Un groupe de travail a été constitué afin de reprendre le travail qui avait été commencé et de le poursuivre au plus près de la réalité du personnel. Ce groupe s'est composé de collaborateurs et collaboratrices du management d'entreprise, des ressources humaines, du service juridique et de deux représentants de chaque association syndicale active aux tpg. Il s'est réuni dans le cadre de neuf séances. Le présent projet est le fruit de ce groupe de travail qui reflète l'étroite collaboration qu'a permis le partenariat social.

#### 2. L'enjeu climatique et les objectifs fixés par l'Etat de Genève

La mobilité est en enjeu important pour la population genevoise. L'art. 190 de la constitution genevoise reflète cette préoccupation dans les termes suivants :

*« 1. L'État élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.*

*2. Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.*

*3. Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.*

*4. Il encourage la mobilité douce. »*

Depuis plusieurs années, la question climatique est devenue une thématique majeure au niveau politique, y compris pour le canton de Genève, qui a même décrété l'urgence climatique. En parallèle, Genève fait face à des enjeux et à des défis importants en matière de mobilité.

Dans ce contexte, l'utilisation du transport individuel motorisé cristallise des enjeux environnementaux et en matière de mobilité. Les politiques publiques se développent autour de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de la mise en œuvre de politiques globales de mobilité favorisant la mobilité douce.

C'est ainsi que le Grand Conseil a adopté une loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) (LDD) entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016. A son article premier, cette loi dispose :

*« L'ensemble des activités des pouvoirs publics s'inscrit dans le cadre d'un développement équilibré et durable de Genève et de la région, qui soit compatible avec celui de la planète et qui préserve les facultés des générations futures de satisfaire leurs propres besoins ».*

Sur la base de l'art. 4 de cette loi, le Conseil d'Etat a élaboré un plan climat cantonal qui vise la neutralité carbone en 2050.

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) prévoit quant à elle à son article 3 alinéa 3 que :

*« La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et **les établissements publics autonomes doivent être exemplaires**, notamment en encourageant :*

- a) les services d'auto-partage;*
- b) l'usage du covoiturage non professionnel;*
- c) la mise en œuvre de **plans de mobilité d'entreprises visant à inciter à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour le trafic pendulaire, ainsi qu'à réduire les possibilités de stationnement en entreprise.** » (nous mettons en gras).*

C'est ainsi que, le 17 décembre 2020, afin d'associer les institutions publiques du canton à ces objectifs, l'Etat de Genève a signé avec dix institutions de droit public du canton de Genève (SIG, FdP, TPG, HUG, IMAD, HG, AIG, FTI, HES-SO et UNIGE) une « Feuille de route stratégique CO<sub>2</sub> pour les années 2021-2023 » concernant le plan de mobilité des institutions de droit public. Cet engagement s'appliquant à l'ensemble des institutions publiques signataires, qui se doivent de faire preuve d'exemplarité, énonce diverses mesures, certaines étant prioritaires et d'autres optionnelles, permettant aux institutions de droit public de mettre en œuvre les objectifs poursuivis.

Pour la période 2024-2028, une nouvelle feuille de route précise les objectifs fixés aux établissements publics cantonaux. Elle, vise quatre objectifs principaux :

- favoriser les modes de transports durables en vue de limiter l'impact carbone : mobilité active, transports publics, covoiturage, véhicules partagés pour les déplacements professionnels ;
- a contrario, limiter l'accès en transport individuel motorisé (voiture solo et deux-roues) à destination, sauf cas particuliers (mobilité réduite, horaires « tôt-tard », déplacements professionnels fréquents) ;
- Lorsque l'usage d'un véhicule motorisé est nécessaire, favoriser l'utilisation des véhicules électriques (y compris les véhicules deux-roues), en lien avec la stratégie cantonale portée par le canton via le département du territoire
- Accompagner les nouveaux modes de travail (télétravail, espaces de coworking, flexibilité des horaires, visioconférence, etc.).

L'exemplarité est attendue de la part de l'Etat de Genève et des institutions de droit public.

Parmi les mesures attendues de la part des institutions de droit public, y compris des tpg, on compte les points suivants concernant le stationnement des collaborateurs et collaboratrices :

- la **suppression de places de stationnement gratuites**, une tarification pour le personnel devant être introduite ;
- la mise en place de critères d'attribution pour l'obtention de places de parking rendus publics ;
- la mise à disposition de places de stationnement gratuites pour les vélos.

### 3. La situation des tpg

Les tpg disposent d'un plan de mobilité très complet destiné à favoriser la mobilité douce et respectueuse de l'environnement, dans le cadre duquel le personnel est encouragé à se déplacer de manière responsable

et écologique. Le télétravail est également possible pour la partie du personnel exerçant une activité éligible, ce qui réduit les éventuels déplacements motorisés.

Par rapport à la Feuille de route susmentionnée, ce plan de mobilité respecte déjà la plupart des mesures à introduire. Toutefois, les tpg se doivent encore de procéder à une mise en conformité de la gestion de leurs parkings, la situation actuelle n'étant pas en adéquation avec les principes découlant des Feuilles de route pour la période 2021-2023 et pour la période 2024-2029.

L'accès au parking représente un enjeu pour une grande partie du personnel, en particulier pour la partie de ce dernier qui travaille selon un horaire irrégulier, tôt le matin ou tard le soir. Les tpg s'efforcent d'en tenir compte, en devant concilier cet enjeu avec ses obligations d'exemplarité découlant de son statut d'entreprise publique et d'acteur central du transport.

## B. Mise en application de la Feuille de route

Dans ce contexte, les tpg ont maintenu un accès permanent au parking pour le personnel dont l'activité habituelle exige une prise de service avant 6h ou une fin de service après 21h.

Cet accès est payant, conformément aux exigences découlant de la Feuille de route susmentionnée (suppression de la gratuité du stationnement). L'accent a été placé sur la définition de critère qui permette de favoriser une disponibilité des places pour les personnes qui sont soumises à des horaires irréguliers.

La seconde version du projet prévoit donc que les personnes dont l'activité habituelle exige une prise ou une fin de service à un moment où l'offre de transports publics est très modeste, soit avant 6h ou après 21h disposent d'un accès permanent au parking, au tarif journalier de CHF 4.

Par ailleurs, un accès gratuit est prévu pour les personnes qui effectuent un service de piquet pendant toute la durée de ce dernier (à l'exception du jour de début et du jour de fin du piquet).

L'octroi d'un tarif dégressif en cas de co-voiturage est maintenu pour les personnes disposant d'un droit d'accès permanent.

Les trois zones préalablement établies (blanche - jaune - rouge) sont réorganisées en deux zones :

- soit le domicile se situe à 45 minutes ou plus du lieu d'affectation en transports publics, ce qui donne droit à un accès permanent – mais payant – à un tarif de CHF 4/jour,
- soit le lieu de vie se trouve à moins de 45 minutes en transports publics. Dans cette seconde situation, la personne peut obtenir un accès occasionnel de 20 entrées à un tarif de CHF 4/jour, renouvelable au plus tôt 12 mois après la date d'acquisition.

Une tarification du stationnement des véhicules deux-roues motorisés est introduite, à un montant raisonnable.

Le stationnement des vélos reste gratuit.

Une synthèse des différents accès et types d'ayants droit est reproduite ci-après.

## C. Entrée en vigueur

L'entrée en vigueur du R.12 est prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2026, avec toutefois une application des articles 3.1.1, 8 à 11 à partir du 1<sup>er</sup> mars 2026, ceci afin de laisser un temps d'adaptation aux personnes concernées par ces changements.

## D. Synthèse des ayants droit et types d'accès

	Activité habituelle exige une prise ou une fin de service à un moment où l'offre de transports publics est très modeste (>6h ou <21h)	PMR	Zone située à 45 mn et + En TP	Zone située à - de 45 mn en TP	Co-voiturage	Piquet	Deux roues sauf vélo	Vélo
Accès permanent à CHF 4	OUI	OUI	OUI	-----	-----	-----	-----	-----
Accès occasionnel à CHF 4 jusqu'à 40 x /12 mois	-----	-----	-----	OUI	-----	-----	-----	-----
Tarif dégressif	-----	-----	-----	-----	OUI, Le jour du co-voiturage	-----	-----	-----
Vignette CHF 20 / année civile	-----	-----	-----	-----	-----	-----	OUI	-----
Gratuit	-----	-----	-----	-----	-----	OUI, par badge lié au piquet (sauf le jour de début et le jour de fin du service de piquet)	-----	OUI

### III. ENTREE EN VIGUEUR

Les modifications présentées ci-dessus entrent en vigueur avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2026, sous réserve des articles 3.1.1, 8 à 11, qui s'appliqueraient à partir du 1<sup>er</sup> mars 2026.

### IV. DECISION D'ADOPTION