

Date de dépôt: 30 avril 2003

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de MM. Jean-Marc Odier, Jacques Jeannerat, Hugues Hiltbold, Pierre Froidevaux, Louis Serex et Gabriel Barrillier, visant à renforcer le transfert modal et à réaliser des P+R dans les secteurs de Bardonnex-Perly et Douane d'Anières - La Pallanterie

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 14 juin 2002, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1443 ci-annexée.

Le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics propose plusieurs améliorations de l'offre, dont une meilleure desserte des parcs relais (P+R) en service, en construction ou actuellement planifiés, de même qu'une amélioration sensible de l'offre pour les lignes dites de campagne. De par ses objectifs, ce plan directeur représente une augmentation conséquente de l'offre en transports publics, ayant pour corollaire un accroissement correspondant des ressources financières à prévoir.

En ce qui concerne le volet des parcs relais, élément complémentaire indispensable au transfert modal, l'office des transports et de la circulation (OTC) a publié le document annexé intitulé : « *PARCS RELAIS - Plan d'actions 2003-2006 - Politique du stationnement - Janvier 2003* ». Ce plan propose une trentaine de mesures à mettre en place dans les domaines suivants :

- l'optimisation de l'utilisation des parcs relais actuellement en service;
- les projets et études en cours;
- l'extension des zones macarons;

- un renforcement du contrôle du stationnement;
- le développement d'un outil de communication;
- une tarification attractive.

La section des projets et études en cours du plan d'actions propose la mise à disposition de 2500 places P+R supplémentaires d'ici à fin 2006 sur tout le canton. Cela représente une progression de l'ordre de 80 % de l'offre entre 2002 et 2006.

Au surplus, une étude dénommée « Concept régional des parcs relais » sur la politique à mener en la matière à des échéances plus lointaines et sur un espace plus étendu (2010 / 2020) est actuellement en cours avec l'ensemble des partenaires institutionnels concernés, sous l'égide du comité stratégique franco-valdo-genevois DTPR (Développement des transports publics régionaux). La phase de développement du concept général vient de se terminer.

Cette démarche se poursuivra par des études particulières pour chacun des couloirs d'accès à Genève qui permettront de définir le lieu des P+R à construire à plus long terme.

1. Secteur Anières-La Pallanterie

Le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics prévoit d'une part d'augmenter l'offre de desserte en bus (deux lignes) à destination de ce secteur pour la faire passer à une fréquence d'un quart d'heure en période d'heure de pointe, ce qui équivaut à un doublement de l'offre. D'autre part, ce couloir d'approche à destination de l'agglomération disposera fin 2003 du nouveau parc relais P+R de Genève-Plage, qui comptera 900 places. Une desserte en transports publics attractive sera assurée par deux lignes urbaines à haute fréquence (lignes 2 et 6) ainsi que par les unités exploitées par la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN).

2. Secteur Bardonnex-Perly

Le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics prévoit d'étoffer l'offre en bus à destination de ce secteur (lignes D, 42 et 46), pour la faire passer à une fréquence d'un quart d'heure en période d'heure de pointe.

Cette offre a été mise en œuvre lors de l'étape du 30 mars 2003.

Dans ce couloir d'accès à Genève, l'offre actuelle en stationnement est composée des parcs relais du Bachet-de-Pesay (100 places), desservi par les

lignes de tramways 12 et 13, et de l'Etoile (600 places), appelé à être desservi par un tramway à la fin de l'année 2004. Le plan d'actions stationnement 2003-2006 prévoit d'augmenter la capacité du parc relais du Bachet-de-Pesay à 180 places et de construire 240 places aux Palettes. A plus long terme, un nouveau parking au Bachet-de-Pesay, de l'ordre de 500 places, doit également être construit afin d'être disponible pour la mise en service de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - Eaux-Vives (CEVA). Tous ces parcs relais disposent de lignes de transports publics performantes à proximité, leur assurant une bonne attractivité et permettant ainsi de renforcer le réflexe des automobilistes d'accéder à cette pénétrante de l'agglomération par le contournement autoroutier.

La création de parcs relais plus en amont de ces deux couloirs d'approche nécessite des études complémentaires, qui doivent être menées conjointement avec celles relatives au développement substantiel de l'offre en transports publics reliant ces secteurs au centre de l'agglomération. Il s'agit de définir les sites potentiels ainsi que les différentes stratégies possibles pour chacun de ces couloirs en fonction de la demande. Ces études sont en cours et menées par l'OTC en collaboration avec la Fondation des Parkings, les Transports publics genevois (TPG), les Chemins de fer fédéraux (CFF), le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) ainsi que les intervenants vaudois et français concernés.

La réalisation de nouvelles infrastructures, plus en amont des axes de déplacements et plus proche des frontières, voire au-delà, pourrait intervenir à la suite du plan d'actions 2003-2006.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexes :

- *Texte de la motion*
- *« PARCS RELAIS - Plan d'actions 2003-2006 - Politique du stationnement - Janvier 2003 »*

Secrétariat du Grand Conseil**M 1443**

Proposition présentée par les députés:

MM. Jean-Marc Odier, Jacques Jeannerat, Hugues Hiltbold, Pierre Froidevaux, Louis Serex et Gabriel Barrillier

Date de dépôt: 5 février 2002

Proposition de motion**visant à renforcer le transfert modal et à réaliser des P+R dans les secteurs de Bardonnex-Perly et Douane d'Anières-La Pallanterie**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- les prévisions d'augmentation des déplacements individuels motorisés;
- la nécessité d'offrir des solutions alternatives en particulier pour les déplacements pendulaires par voitures;
- la politique engagée dans la solution du report modal;
- la charge de trafic individuel à la frontière avec la Haute-Savoie et la faible part des déplacements collectifs;
- la nécessité de développer le report modal sur un périmètre proche des frontières;
- les demandes des communes de Plan-les-Ouates, Perly et Saint-Julien, exprimées par voie de résolutions de leurs conseils municipaux, de développement d'un transport collectif efficient sur cet axe;
- l'offre insuffisante des TPG dans le secteur Douane d'Anières, La Pallanterie;

invite le Conseil d'Etat

1. à orienter le prochain plan directeur 2003-2007 des TPG vers un développement de l'offre de la desserte des P+R;
2. à réaliser les infrastructures et équipements nécessaires au report modal dans les secteurs :
 - Bardonnex-Perly
 - Route de Thonon

3. à planifier en même temps les parkings et leurs dessertes en transports collectifs.

Politique du stationnement : Plan d'actions des parcs-relais 2003-2006

La politique du stationnement dans l'agglomération genevoise s'inscrit dans la politique générale de la mobilité et de l'aménagement du territoire (plan directeur cantonal). Elle comprend les principaux volets suivants :

- Stationnement public sur voirie
- Stationnement public en ouvrage
- Stationnement P+R (parcs-relais)
- Stationnement privé lié aux logements
- Stationnement privé lié aux activités économiques

Certains de ces volets font actuellement l'objet de réflexions stratégiques au sein de l'office des transports et de la circulation (OTC) et de la direction de l'aménagement visant à en moderniser la conception et à en adapter le développement. La politique d'implantation des P+R doit notamment être revue en fonction des investissements considérables qui sont prévus pour développer le chemin de fer à l'échelle de la région (réseau express régional).

Sans attendre l'aboutissement de ces études, un plan d'actions stationnement 2003-2006 est rendu nécessaire afin de permettre à la Fondation des Parkings, aux CFF ainsi qu'aux autres intervenants de planifier la réalisation de leurs futurs ouvrages.

Ce plan d'actions fait l'objet du présent document. Il rassemble tous les éléments prévus à cet horizon concernant les parcs-relais sur le sol du canton de Genève ainsi que des éléments plus généraux de toute la politique du stationnement.

Le plan d'actions propose les axes de développement suivants :

1. L'optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service ;
2. Les projets et les études en cours ;
3. L'extension des zones macarons ;
4. Un renforcement du contrôle du stationnement ;
5. Le développement d'un outil de communication (« le guide du pendulaire futé ») ;
6. Une tarification attractive.

1. L'optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service

Les parcs-relais construits durant les quinze dernières années ont diversement attiré leur public. L'effet positif des développements des transports collectifs sur les axes principaux et la politique de stationnement au centre ville devraient favoriser une meilleure utilisation des parcs-relais. Il est essentiel, avant toutes propositions de nouvelles localisations, de définir cette marge de manœuvre qui pourrait être mieux exploitée et ceci pour chacun des couloirs d'accès à Genève.

- En mai 2002, la Fondation des Parkings gère 2'330 places de parcs-relais payantes. Le nombre total d'abonnements vendus est de 1'490, ce qui signifie que l'on dispose actuellement de **900 places P+R libres**.

- Environ **280 places sont libérables** en parc-relais : il s'agit de places situées physiquement dans des parcs-relais, mais non exploitées comme telles actuellement, faute de demande.
- Exploitation de places de parc existantes pour des P+R. Pour exemple, la direction du centre commercial de Balexert serait disposée à mettre à disposition **200 places supplémentaires** pour le parc-relais, soit un total de 300 places.

L'offre totale en places de parcs-relais disponibles (libres + libérables) dans le canton de Genève est ainsi de 1'400 places environ, réparties dans tous les couloirs d'accès au centre ville (cf. figure 1). Pleinement utilisée, elle permettrait d'accueillir deux fois le nombre actuel des abonnés.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Améliorer l'offre en transports publics desservant les parcs-relais existants	OTC	TPG, FP
Améliorer systématiquement le jalonnement pour les utilisateurs de ces parcs-relais. Ils doivent être pris en charge comme automobilistes dès le réseau routier et comme piétons jusqu'à l'arrêt du transport public	FP	OTC
Faciliter le cheminement piéton de l'utilisateur en recherchant et en aménageant son parcours jusqu'à l'arrêt du transport public pour qu'il soit le plus court possible	FP	OTC

Pour plus de précisions sur chacun des parcs-relais exploités actuellement, se reporter à l'annexe technique.

2. Les projets et les études en cours de parcs-relais

Treize projets sont actuellement menés et doivent être mis en service durant la période 2003-2006 afin d'améliorer qualitativement et quantitativement l'offre en places de parc (cf. figures 2 et 3). Il s'agit d'une part de la création de nouveaux parkings (Palettes, Sécheron, halte de Versoix, halte du Creux-de-Genthod, halte de Bellevue, halte des Tuileries, halte de La Plaine, halte de Zimeysa et halte de Vernier-Meyrin) et d'autre part d'agrandissement de parkings existants (Balexert, Bachet et Coppet). A cela vient s'ajouter le parking de Genève-Plage qui est en cours de construction.

Genève-Plage

Le parc-relais de Genève-Plage **d'une capacité de 900 places** est en cours de construction. Sa mise en service est prévue pour janvier 2004. L'offre dans ce couloir passera de 135 (110 à Gustave-Ador + 25 à Frontenex) à 925 places (fermeture du P+R Gustave-Ador).

Bachet TPG

La Fondation des Parkings g rait en parc-relais 80 places situées dans le bâtiment des TPG du Bachet.

Mesure	Responsable	Partenaire(s)
Négociier avec les TPG afin de pouvoir réutiliser le parc-relais de 80 places situé dans les bâtiments des TPG au Bachet d'ici � 2003	FP	TPG

Extension du Bachet

Cette nouvelle infrastructure de 500 places, initialement planifiée pour 2003 est remise en cause suite au refus de délivrance des autorisations préalables. Par la suite, elle a été intégrée à une étude urbanistique de toute la zone.

Ce lieu de branchement entre l'autoroute de contournement et les lignes de tram 12 et 13 ainsi que la future ligne CEVA dispose d'un fort potentiel d'usagers.

Ce projet faisant actuellement partie d'une réflexion globale sur tout le périmètre du Bachet, il ne pourra être réalisé à court terme, malgré les besoins en places de parc-relais dans ce secteur.

Il est essentiel qu'il soit mis en service pour l'ouverture de la ligne CEVA en 2008 car le pôle du Bachet deviendra une interface de liaison RER-TCU-Autoroute-Pénétrante St-Julien.

Les Palettes

Le parking des Palettes se situe dans le même couloir que celui de l'Etoile et celui du Bachet. Le nombre d'abonnements vendus dans ce couloir est en constante augmentation. Il est passé de 320 à 500 usagers entre janvier 2001 et mai 2002. La réserve à disposition actuelle étant de 270 places, il est nécessaire de prévoir l'augmentation de cette offre. Dans un premier temps, il était prévu la création de 500 places au Bachet, mais ce projet ne pourra pas voir le jour avant 2008.

Le parking planifié aux Palettes a une capacité de 350 places dont 250 en parc-relais et est construit en souterrain. Les 250 places P+R seront disponibles la journée. En soirée, elles seront dévolues aux activités visiteurs et dans la mesure des disponibilités aux habitants. Sa localisation permettra une très bonne accessibilité à la ligne de tramway 13 allant au centre ville en passant par Carouge. Dès 2006, suite à la construction du bouclage du réseau de tramway, il sera lié à la ligne de tram à destination du centre ville en passant par les Acacias.

Au plan de la gestion du trafic, aucun impact n'a été mis en évidence, l'ensemble des voiries et carrefours concernés possédant la réserve de capacité suffisante pour absorber le trafic supplémentaire généré par la mise en service du parking¹.

Cette localisation pour un parking d'échange était déjà proposée dans l'étude des besoins en parcs-relais menée en 1991 qui démontrait l'intérêt de créer cette infrastructure.

¹ Cf. Rapport d'impact sur l'environnement réalisé par Infraconsult SA, février 2000

Ce projet qui dispose déjà des autorisations de construire et de l'aval du Conseil d'Etat², peut être mis en chantier rapidement. De plus, la ville de Lancy est prête à participer financièrement pour 4 millions de francs, avec recettes sur le parking habitant restituées à la Fondation des Parkings. Le coût de construction de ce parking est estimé à 15 millions de francs.

Mesure	Responsable	Partenaire(s)
Construction du parc-relais des Palettes	FP	OTC, DAEL, Commune de Lancy

Sécheron

L'émergence des besoins de déplacements en croissance très considérable dans le couloir Vaud-Genève conduit l'office des transports et de la circulation à recommander :

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Réalisation d'un maximum de places parc-relais provisoires sur la parcelle de Sécheron qui devront être disponibles pour la mise en service du tram Sécheron (100 à 150 places)	FP	OTC, DAEL
Construction du parc-relais définitif de Sécheron de 400 places dès la disponibilité de l'espace actuellement occupé par le personnel de l'OMC	FP	OTC, DAEL
Exploitation maximale en parc-relais de l'espace restant durant la construction du parc-relais définitif	FP	OTC, DAEL

Tuileries

Ces terrains, d'une grande surface, sont localisés en majeure partie en zone agricole, entièrement en mains privées. Plus de 6000 m2 sont cependant en zone ferroviaire (plus de 200 places possibles). Outre l'intérêt d'une double utilisation (P+R et parking du complexe nautique projeté au Vengeron), ce site occupe une situation stratégique à l'entrée de Genève.

A court terme, ne disposant que d'une desserte RER, cette situation présente un attrait relatif. L'attrait de la distance restant à parcourir (deux stations) avant Cornavin dépend pour l'essentiel du prolongement de la desserte RER à Pont-Rouge.

La population intéressée réside sur les hauts de Bellevue, Collex-Bossy et la France voisine qui fréquente de façon croissante la douane de Bossy - Bois-Chaton. Ce besoin peut être estimé dans un premier temps à **100 places**. Une extension devra être étudiée avec la possibilité de desservir ce parking par une ligne de bus rapide allant en direction de la rive gauche à travers le quartier des Pâquis ainsi qu'en relation avec la mise en service de CEVA (2008).

De plus, un raccordement à l'autoroute fait exploser l'intérêt de ce site pour la plus grande partie des usagers vaudois ayant le centre ville pour destination. Il présente en particulier un intérêt majeur en regard de l'augmentation de la circulation de l'autoroute que ne peut

² Le Conseil d'Etat a adopté un arrêté autorisant l'application des normes relatives aux zones de développement pour la construction d'un parking souterrain de 350 places, le "P+R Palettes" situé à l'avenue des Communes-Réunies sur la commune de Lancy, au lieu-dit "Bachet de Pesay".

Les zones de développement sont des périmètres à urbaniser ou à densifier.

Demeurent réservées les conditions particulières de l'autorisation de construire.

réellement absorber ni le tronçon aéroport de l'autoroute de contournement, ni la rue de Lausanne et les quais.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Construction aux Tuileries d'un parc-relais de 100 places en lien avec le RER	FP	OTC, DAEL, CFF
Etude des développements futurs du parking des Tuileries, y compris potentiel d'une desserte TPG, raccordement direct à l'autoroute et complémentarité avec le port du Vengeron	DAEL	OTC, FP, TPG, CFF

Utilisation des parkings des centres commerciaux

Actuellement, le centre commercial de Balexert met à disposition durant la semaine une centaine de places de stationnement pour qu'elles soient utilisées comme parc-relais et gérées par la Fondation des Parkings. Ceci est possible car la forte demande en places de parcs du centre commercial est le samedi. L'utilisation en parc-relais est donc une utilisation complémentaire de ces espaces qui ne nuit en rien au fonctionnement du centre commercial. De plus, les représentants du centre commercial y voient leur intérêt car ils disposent de clients potentiels. Les P+R devant être bien desservis par les transports publics, la direction de Balexert peut aussi profiter d'éventuelles améliorations de leur desserte.

Cette localisation est très intéressante car elle se situe en amont de la zone de rétention et dispose d'une très bonne desserte par les transports publics. De plus, ce type de parc-relais est économiquement intéressant car ne faisant qu'exploiter une infrastructure déjà existante.

La direction du centre commercial de Balexert est prête à étendre la mise à disposition de places à **300 places au moins**.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Négocier l'augmentation du nombre de places destinées au parc-relais dans le centre commercial de Balexert pour le faire passer de 100 à 300 ainsi que les conditions d'exploitation	FP	
Prise de contact avec les autres centres commerciaux se situant sur les pénétrantes au centre ville afin d'estimer le potentiel de parkings utilisables en parcs-relais (par ex : Jumbo Blandonnet, Praille, etc.)	FP	

Petits parcs-relais aux haltes CFF

Halte de Versoix

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Réalisation de 80 à 90 places de parc-relais sur les terrains CFF de la halte de Versoix	CFF	Commune de Versoix

Halte du Creux-de-Genthod

Il existait 45 places de stationnement (gratuites) non loin de la halte, à disposition de tout un chacun. Ces places étaient peu utilisées par les voyageurs CFF, elles seront remplacées par environ **65 nouvelles places P+R situées près de la halte et projetées pour 2004**.

De plus, une extension peut être réalisée à moindre coût sur la route de Suisse à la hauteur de la halte sur des espaces actuellement inutilisés. L'accessibilité automobile est cependant délicate si la zone d'attraction dépasse les seules communes de Genthod et de Bellevue. En effet, l'accessibilité à ce parking est problématique pour les automobilistes provenant de Versoix. Cette action est menée par les CFF, en accord avec la commune.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Construction de 65 places de parc-relais à la halte du Creux-de-Genthod	CFF	Commune de Genthod

Halte de Bellevue

Cette halte dispose actuellement de 25 places de parcs.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Exploiter les 25 places de parc de la halte de Bellevue comme parc-relais	CFF	Commune de Genthod

Halte de La Plaine

La capacité du parking de la gare de la Plaine est actuellement de 40 places. La gestion exclusive en P+R du parking actuel doit être envisagée. Dans ce sens, l'OTC doit amorcer des négociations avec les CFF et avec la Fondation des Parkings. Ce dialogue doit alors constituer un premier pas avant la gestion d'autres lieux de stationnement aux abords des gares par la Fondation des Parkings.

L'extension du parking à un parc-relais de **80 places est projetée d'ici à 2003**. L'étude d'aménagement menée par les CFF est en cours avec la collaboration de la commune de Dardagny, les TPG ainsi que la gendarmerie.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Extension de 40 à 80 places du parc-relais de la halte de La Plaine	CFF	Commune de Dardagny, OTC, CFF, TPG

Halte Zimeysa

Actuellement, un projet de sandwicherie est à l'étude à cette halte. Il y aura 37 places de parcs.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Affectation de 30 places pour le parc-relais à la halte de la Zimeysa	ZODIB, FP	Commune de Meyrin, OTC, CFF

Halte Meyrin-Vernier (Vieux-Bureau)

Cet emplacement, suggéré par la commune de Meyrin, dispose d'un terrain de plus 6'000m² appartenant à l'Etat de Genève en zone de développement industriel et artisanal. La ligne de La Plaine permet d'atteindre la gare de Cornavin en 8 minutes toutes les ½-heures durant les périodes de pointe. Une offre conséquente de places de parc-relais doit être mise en place à cette station afin de proposer une alternative durant la période de chantier du tram Cornavin-Meyrin-Cern et de la tranchée couverte de Meyrin. Dans un premier temps, il s'agira de construire rapidement un parc-relais provisoire de plus de 200 places qui devra être mis en service d'ici à la fin de l'année 2003. Une étude fonctionnelle et d'aménagement de l'interface devra être menée dans le but de construire un parc-relais définitif à cette halte.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Construire 200 places de parc-relais provisoire proche de la halte d'ici au début des travaux de la tranchée couverte de Meyrin.	FP	OTC, Commune de Meyrin
Etude fonctionnelle et d'aménagement de l'interface de la halte de Meyrin-Vernier en vue de la construction d'un parc-relais définitif.	FP + DAEL	OTC, Commune de Meyrin

Halte de Satigny

Cette station possède actuellement 20 places de parc-relais qui sont utilisées à 75%. Il pourrait aisément être étendu à 50 ou 100 places. Cette possibilité d'extension n'est considérée que comme potentiel et ne fait pas l'objet d'une action.

Extension des parcs-relais disposant d'un potentiel identifié

Le présent document identifie certains potentiels de places de parc-relais qui pourraient être réalisés (Creux de Genthod, Satigny, Meyrin-Vernier etc.). L'office des transports et de la circulation mettra en œuvre ces extensions si cela s'avère nécessaire durant la période de ce plan d'actions.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Evaluation de la nécessité de l'extension de la capacité des parcs-relais où le potentiel a été identifié (Creux de Genthod, Satigny, Meyrin-Vernier etc.)	OTC	

Petits parcs-relais à proximité des arrêts TPG

Il est nécessaire de développer de petits parcs-relais le long des lignes de transports publics lorsque ceux-ci peuvent être mis à disposition pour de très faibles coûts sur des terrains qui sont la propriété cantonale ou communale, même s'ils sont disponibles de manière temporaire. Ces petits parkings, « inofficiels », ne disposeront pas d'un jalonnement, mais uniquement de mesures de communication (cf. « guide du pendulaire futé »).

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Etude des localisations possibles pour de petits parcs-relais le long des lignes TPG	OTC	FP, TPG

Extension de Coppet

Le développement de ce parking d'échange est confié au groupe de travail transport Vaud-Genève. Ce groupe est composé des communes de Versoix – Terre Sainte, des services des transports des cantons de Genève et de Vaud ainsi que des services de l'aménagement du territoire. Il s'agit d'agrandir de manière raisonnable le parking qui dispose actuellement de 120 places auxquelles s'ajoutent une trentaine de places au parking du Château que la commune réserve à ses propres habitants. Le parc-relais doit être étendu à 300 places environ. Ce parking étant en dehors du canton de Genève, l'OTC ne peut que montrer son intérêt pour l'extension de ce parc-relais qui est très bien utilisé actuellement depuis que les trains RegioExpress (RX) s'y arrêtent.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Défendre l'extension du parc-relais de Coppet à 300 places	Groupe transport Vaud-Genève	

Les parcs and bike

Il est nécessaire de disposer de lieux de stationnement pour les deux-roues aux principales interfaces des transports publics à lier ou non aux parcs-relais destinés aux voitures.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Etude des parcs-relais pour les deux-roues à lier ou non aux parcs-relais destinés aux voitures	OTC	Communes

3. L'extension des zones macarons

La politique des macarons a été mise en place dans tout le centre ville de Genève durant les quatre dernières années. Ce ne sont pas moins de 20'000 véhicules (mars 2002) qui disposent de ce macaron permettant aux habitants et aux commerçants de déroger aux limitations des zones bleues. Cette réglementation permet également d'augmenter la disponibilité en places de parc pour les habitants et les commerçants car elle limite l'usage de longue durée par les pendulaires.

Suite à l'introduction de ce système, quelques problèmes sont rapidement apparus aux limites des zones réglementées. Les automobilistes souhaitant tout de même stationner pour une longue durée mais ne disposant pas de macarons se sont reportés sur les zones à la périphérie directe. Nous proposons d'étendre cet espace régi par la politique des macarons au-delà du périmètre du Centre Ville en direction du Petit-Saconnex, de Vieusseux, ainsi que des Vernets et des Acacias (cf. figure 4). Ces extensions permettront d'améliorer le stationnement des ayants droit dans ces différents quartiers.

Par la suite, il est prévu de favoriser l'extension de ces zones macarons en direction de Carouge, des Trois-Chênes et de Lancy.

Suite à la mise en place des zones macarons au centre ville, les pendulaires cherchent à stationner dans les communes périphériques. Il est nécessaire de mener une réflexion sur les possibilités de mise en place de zones macarons dans les centres de ces communes périphériques. La problématique est sensiblement différente de celle du centre ville. Il est

nécessaire d'étudier le potentiel que pourraient avoir ces nouvelles zones macarons et de trouver un fonctionnement qui éventuellement pourrait même attribuer certaines possibilités de stationnement aux pendulaires habitant la commune ou alors étant plus éloignés.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Elaboration d'un diagnostic global de fonctionnement des zones macarons actuelles qui permettra de recadrer le système si nécessaire. Etude d'une transformation de certaines zones bleues en zone habitants uniquement ainsi que révision du ratio places bleues/places parcomètre si nécessaire	OTC	
Etude des nouvelles zones macarons	Communes concernées	OTC
Etude de fonctionnement de zones macarons dans les centres périphériques	OTC	FP

4. Un renforcement du contrôle du stationnement

La gestion du stationnement dans l'hypercentre et le centre ville de Genève a une grande importance dans le choix du mode de transport pour les personnes souhaitant accéder à Genève. La politique de stationnement mise en place durant les années 90 devait accroître le taux de rotation des places sur voirie au centre de Genève pour améliorer l'accessibilité et l'offre en stationnement destinée aux usagers « clients » en leur mettant à disposition des places payantes de courte durée. De plus, il était nécessaire d'assurer le stationnement sans contrainte des habitants près de leur domicile, d'où la mise en place du système des macarons.

Aujourd'hui, toutes ces nouvelles réglementations sont largement acceptées dans leur principe, mais relativement mal respectées par les automobilistes. Cela apparaît de manière particulièrement flagrante en observant les recettes perçues dans les horodateurs du centre ville. En moyenne, les automobilistes stationnant sur ces places ne paient que pour 2 heures d'utilisation sur les 10 heures durant lesquelles elles sont réglementées la journée et bien occupées.

Le manque de contrôle des zones bleues peut à terme nuire à la politique des macarons. En effet, les habitants s'acquittant de la taxe pour l'obtention d'un macaron pourraient ne plus comprendre la nécessité d'en disposer s'il n'y a pas de contrôle.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Prendre toutes les mesures nécessaires à un contrôle du stationnement par force propre ou délégation de compétences (Communes, Fondation des Parkings ...)	DJPS DIAE	Communes, FP

5. Le développement d'un outil de communication (« le guide du pendulaire futé »)

L'amélioration de l'information des automobilistes est essentielle pour une meilleure utilisation de l'offre proposée aux pendulaires accédant à Genève ainsi qu'aux habitants du centre ville en ce qui concerne la politique des macarons. Pour ce faire, nous proposons :

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Création d'un « guide du pendulaire futé » ³ qui permettra à tout un chacun de disposer des informations importantes et ciblées pour accéder au centre de Genève en utilisant les parcs-relais	FP	DIAE, CFF, OTC, TPG
Création d'un dépliant tout ménage rappelant le fonctionnement des zones macarons et les raisons qui ont mené à sa mise en place	FP	OTC
Développement d'un système d'information sur la mobilité accessible sur internet	DIAE	OTC, TPG, Polices, Communes ...

L'objectif du « guide du pendulaire futé » est de proposer toutes les informations nécessaires au déplacement d'un utilisateur futur de parcs-relais.

Il fournira les informations pratiques ainsi que des données objectives permettant d'aider à la décision d'utilisation des parcs-relais. Il rassemblera les informations suivantes :

- Localisation des parcs-relais
- Accès aux parcs-relais
- Transports collectifs offerts
- Temps de parcours des transports collectifs
- Fréquence des transports collectifs
- Tarification

6. Une tarification attractive

La politique d'accessibilité à Genève étant régionale, il est important de mettre en place une tarification cohérente au plan transfrontalier (dans un premier temps : harmonisation Vaud-Genève). Cela inclut les parcs-relais gérés par la Fondation des Parkings ainsi que ceux gérés par les CFF. Cette vision de la tarification doit intégrer tout le déplacement de l'utilisateur, soit le parc-relais et le transport public.

Il s'agit donc de mettre en place une tarification répondant à l'objectif de transfert modal sur les transports publics le plus en amont, permettant de limiter la distance parcourue en

³ La Corel (Communauté de la Région Lausannoise) a développé un guide de ce type qui s'intitule « Parquer, Rouler ». Dépliant, tiré à 100'000 exemplaires, qui indique les possibilités de parking et connexions aux transports publics, avec les durées des trajets. Il a rencontré un vif succès et la Corel envisage de le rééditer en 2003 suite à une mise à jour.

voiture. La tarification doit être progressive, l'usager transférant au plus tôt ayant un prix plus faible à payer.

De plus, il faut permettre aux usagers non pendulaires (achats, loisirs) d'utiliser les parcs-relais durant la semaine ainsi que le week-end. Des tarifs attractifs à la journée incluant le ticket de transport public pour les occupants du véhicule doivent être proposés.

Mesures	Responsable	Partenaire(s)
Définition d'une tarification des parcs-relais répondant à l'objectif de transfert modal au plus tôt	Comité technique Unireso	
Définition d'une tarification adaptée pour les déplacements ayant pour motif les achats et les loisirs pour un véhicule occupé par une ou plusieurs personnes	FP	OTC

7. Conclusion

Le présent plan d'actions établit la politique générale en matière de parcs-relais et quelques mesures sur le stationnement au centre ville menées par le canton de Genève pour la période 2003-2006, soit pour le court et le moyen termes. Par la suite, chacune des actions décrites sera traitée séparément. Les responsables des différentes actions seront invités à les mettre en œuvre.

Ce document sera périodiquement remis à jour afin de disposer d'un suivi de la mise en place des actions qu'il contient et de le compléter si nécessaire.

Annexe récapitulative des mesures

Mesures d' optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service	Responsable	Partenaire(s)
Améliorer l'offre en transports publics desservant les parcs-relais existants	OTC	TPG, FP
Améliorer systématiquement le jalonnement pour les utilisateurs de ces parcs-relais. Ils doivent être pris en charge comme automobilistes dès le réseau routier et comme piétons jusqu'à l'arrêt du transport public	FP	OTC
Faciliter le cheminement piéton de l'utilisateur en recherchant et en aménageant son parcours jusqu'à l'arrêt du transport public pour qu'il soit le plus court possible	FP	OTC

Mesures concernant les projets et les études en cours de parcs-relais	Responsable	Partenaire(s)
Négocier avec les TPG afin de pouvoir réutiliser le parc-relais de 80 places situé dans les bâtiments des TPG au Bachet d'ici à 2003	FP	TPG
Construction du parking d'échange des Palettes	FP	OTC, DAEL, Commune de Lancy
Réalisation d'un maximum de places parc-relais provisoires sur la parcelle de Sécheron qui devront être disponibles pour la mise en service du tram Sécheron (100 à 150 places)	FP	OTC, DAEL
Construction du parc-relais définitif de Sécheron de 400 places dès la disponibilité de l'espace actuellement occupé par le personnel de l'OMC	FP	OTC, DAEL
Exploitation maximale en parc-relais de l'espace restant durant la construction du parc-relais définitif	FP	OTC, DAEL
Construction aux Tuileries d'un parc-relais de 100 places en lien avec le RER	FP	OTC, DAEL, CFF
Etude des développements futurs du parking des Tuileries, y compris potentiel d'une desserte TPG, raccordement direct à l'autoroute et complémentarité avec le port du Vengeron	DAEL	OTC, FP, TPG, CFF
Négocier l'augmentation du nombre de places destinées au parc-relais dans le centre commercial de Balexert pour le faire passer de 100 à 300 ainsi que les conditions d'exploitation	FP	
Prise de contact avec les autres centres commerciaux se situant sur les pénétrantes au centre-ville afin d'estimer le potentiel de parkings utilisables en parcs-relais (par ex : Jumbo Blandonnet, Praille, etc.)	FP	
Réalisation de 80 à 90 places de parc-relais sur les terrains CFF de la halte de Versoix	CFF	Commune de Versoix
Construction de 65 places de parc-relais à la halte du Creux-de-Genthod	CFF	Commune de Genthod
Exploiter les 25 places de parc de la halte de Bellevue comme parc-relais	CFF	Commune de Genthod

Extension de 40 à 80 places du parc-relais de la halte de La Plaine	CFF	Commune de Dardagny, OTC, CFF, TPG
Affectation de 30 places pour le parc-relais à la halte de la Zimeysa	ZODIB, FP	Commune de Meyrin, OTC, CFF
Construire 200 places de parc-relais provisoire proche de la halte d'ici au début des travaux de la tranchée couverte de Meyrin.	FP	OTC, Commune de Meyrin
Etude fonctionnelle et d'aménagement de l'interface de la halte de Meyrin-Vernier en vue de la construction d'un parc-relais définitif.	FP + DAEL	OTC, Commune de Meyrin
Evaluation de la nécessité de l'extension de la capacité des parcs-relais où le potentiel a été identifié (Creux-de-Genthod, Satigny, Meyrin-Vernier etc.)	OTC	
Etude des localisations possibles pour de petits parcs-relais le long des lignes TPG	OTC	FP, TPG
Défendre l'extension du parc-relais de Coppet à 300 places	Groupe transport Vaud-Genève	
Etude des parcs-relais pour les deux-roues à lier ou non aux parcs-relais destinés aux voitures	OTC	Communes

Mesures relatives au zones macarons	Responsable	Partenaire(s)
Elaboration d'un diagnostic global de fonctionnement des zones macarons actuelles qui permettra de recadrer le système si nécessaire. Etude d'une transformation de certaines zones bleues en zone habitants uniquement ainsi que révision du ratio places bleues/places parcomètre si nécessaire	OTC	
Etude des nouvelles zones macarons	Communes concernées	OTC
Etude de fonctionnement de zones macarons dans les centres périphériques	OTC	FP

Mesure relative au contrôle du stationnement	Responsable	Partenaire(s)
Prendre toutes les mesures nécessaires à un contrôle du stationnement par force propre ou délégation de compétences (Communes, Fondation des Parkings ...)	DJPS DIAE	Communes, FP

Mesures de communication	Responsable	Partenaire(s)
Création d'un « guide du pendulaire futé » qui permettra à tout un chacun de disposer des informations importantes et ciblées pour accéder au centre de Genève en utilisant les parcs-relais	FP	DIAE, CFF, OTC, TPG
Création d'un tout ménage rappelant le fonctionnement des zones macarons et les raisons qui ont mené à sa mise en place	FP	OTC
Développement d'un système d'information sur la mobilité accessible sur internet	DIAE	OTC, TPG, Polices, Communes ...

Mesures de tarification	Responsable	Partenaire(s)
Définition d'une tarification des parcs relais répondant à l'objectif de transfert modal au plus tôt	Comité technique Unireso	
Définition d'une tarification adaptée pour les déplacements ayant pour motif les achats et les loisirs pour un véhicule occupé par une ou plusieurs personnes	FP	OTC

DAEL : département de l'aménagement, de l'équipement et du logement

DIAE : département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement

FP : Fondation des Parkings

OTC : office des transports et de la circulation

TPG : Transports Publics Genevois

ZODIB : Zone de développement industriel des Batailles

ST : Service des transports du canton de Vaud

Annexe technique

Actuellement, les parkings sont très diversement utilisés par les automobilistes. Ils se répartissent en deux types principaux :

1. Parc-relais en bout de lignes de tram ou de bus urbain ainsi qu'à l'entrée de ville avec un transport collectif urbain. Il s'agit du Bachet, de Balexert, de l'Etoile, de Gustave-Ador, de Moillesulaz, de Frontenex, de Bernex et de Sous-Moulin⁴. Ces parkings fonctionnent très bien et obtiennent des taux de remplissage de 70 à 100%. Il faut donc favoriser leur extension dès que cela est possible.
2. Parc-relais bien en amont de la zone des contrôles d'accès au centre ville. Il s'agit des parcs-relais de la gare de l'Aéroport, du Grand-Saconnex, des Mouilles et de Pré-Bois. Ils ont actuellement des taux de remplissage compris entre 0 et 30 %. Dans le but d'améliorer leurs utilisations, il est nécessaire de rechercher des pistes qui permettraient de les rendre plus attractifs. Les critères essentiels à prendre en compte sont les suivants:
 - Accessibilité en voiture
 - Fréquence de la desserte TPG (cadence urbaine)
 - Offre disponible dans le transport collectif à la station du parc-relais
 - Interface limitant au maximum les distances à parcourir à pied entre la place de parc et le transport collectif ainsi que les transbordements éventuels
 - Temps de parcours compétitif assuré par des priorités accordées au transport collectif permettant d'atteindre le centre ville ou toute destination visée

	Gare Aéroport	Gd-Saconnex	Les Mouilles	Pré-Bois	Veyrier
Accès TI	Moyen	Bon	Bon	Moyen	Moyen
Fréquence TC	Bon	Bon	Bon	Très bon	Mauvais
Places disponibles TC	Bon	Bon	Bon	Mauvais	Bon
Interface	Mauvais	Mauvais	Très bon	Bon	Mauvais
Temps TC	Bon	Moyen	Bon	Bon	Moyen

Il ressort de cette analyse que parmi les parkings peu prisés par les utilisateurs de parcs-relais, une majorité de ceux-ci sont très pénalisés de par la qualité de leur interface. Que ce soit la gare de l'Aéroport, du Grand-Saconnex ou de Veyrier, la distance à parcourir à pied pour rejoindre l'arrêt des transports publics disposant d'une bonne fréquence est trop importante. Il est donc nécessaire de revoir ce cheminement pour le rendre le plus attractif possible et les raccourcir tant que faire se peut. De plus, une systématique de jalonnement devrait être mise en place prenant en charge l'utilisateur jusqu'à l'arrêt des transports publics.

Le parking de Pré-Bois : il fonctionne très mal aujourd'hui et est principalement pénalisé par le peu de places restantes dans le bus lors de son arrivée à l'arrêt. Un utilisateur préférera nettement écouter au maximum son déplacement dans le transport public si celui-ci est bondé. De ce fait, il choisira de déposer son véhicule au parc-relais de Balexert. Le

⁴ Le parc-relais de Sous-Moulin est utilisé actuellement à 35 %, mais il est en exploitation partielle (2/3 des places) seulement depuis le mois de Janvier 2002. Le nombre d'abonnés est en progression constante depuis cette date et compte aujourd'hui près de 180 utilisateurs P+R

parking de Pré-Bois deviendra plus attractif après la mise en service du tramway Cornavin-Meyrin de part l'augmentation de capacité qui sera disponible sur le couloir de Meyrin.

Le parking de la gare de l'Aéroport (P26) : actuellement, l'utilisateur du P26 peut prendre le bus 18 (fréquence 20-30 min) tout proche ou alors traverser toute la gare CFF de l'aéroport pour se rendre à l'arrêt de la ligne 10 qui est à fréquence urbaine. De plus, l'utilisation de la ligne CFF pour rejoindre Genève est peu attractive à cause de l'irrégularité de l'horaire malgré un temps de parcours de 6 minutes seulement.

Dans le cadre du plan directeur des transports collectifs, il est prévu pour 2003 le passage de la ligne 18 à une fréquence urbaine (10 min), ce qui devrait le rendre plus attractif.

Gd-Saconnex : ce parking est fortement pénalisé par le contrôle d'accès sur le carrefour Ferney/Vorge se situant en amont. De plus, les cheminements piétons permettant de rejoindre les arrêts TPG sont d'une longueur de 250 mètres. Les lignes TPG 5, 18 et F assure la desserte du parking en liaison avec les points d'affluence importants : la place des Nations, la gare de Cornavin, la place Bel-Air et l'Hôpital. Les fréquences de ces lignes sont satisfaisantes et la circulation des bus est facilitée par des voies en site propre et les faveurs attribuées aux carrefours. Une meilleure signalisation serait nécessaire ainsi qu'un guidage permettant aux piétons de trouver leur chemin.

Les Mouilles : ce parking est très bien situé, facilement accessible, proche de l'arrêt du bus 2 à fréquence urbaine. De plus, il est très proche d'un centre commercial ce qui permet à l'utilisateur de faire ses courses avant de récupérer sa voiture. Le très faible nombre d'abonnés ne peut être que le fait d'une méconnaissance des automobilistes. Une campagne d'information devrait permettre une meilleure utilisation de ce parking.

Veyrier : ce parking est desservi par la ligne de bus 8. Cette ligne est à fréquence urbaine jusqu'à Conches (6-8 min). Entre Conches et Veyrier il y a un bus toutes les 15 minutes. En plus de la fréquence faible des transports publics, l'utilisateur du parc-relais doit parcourir 200 à 300 mètres pour atteindre l'arrêt du bus. Pour que ce parc-relais fonctionne, il faut augmenter la fréquence du bus en prolongeant la ligne urbaine jusqu'à Veyrier.

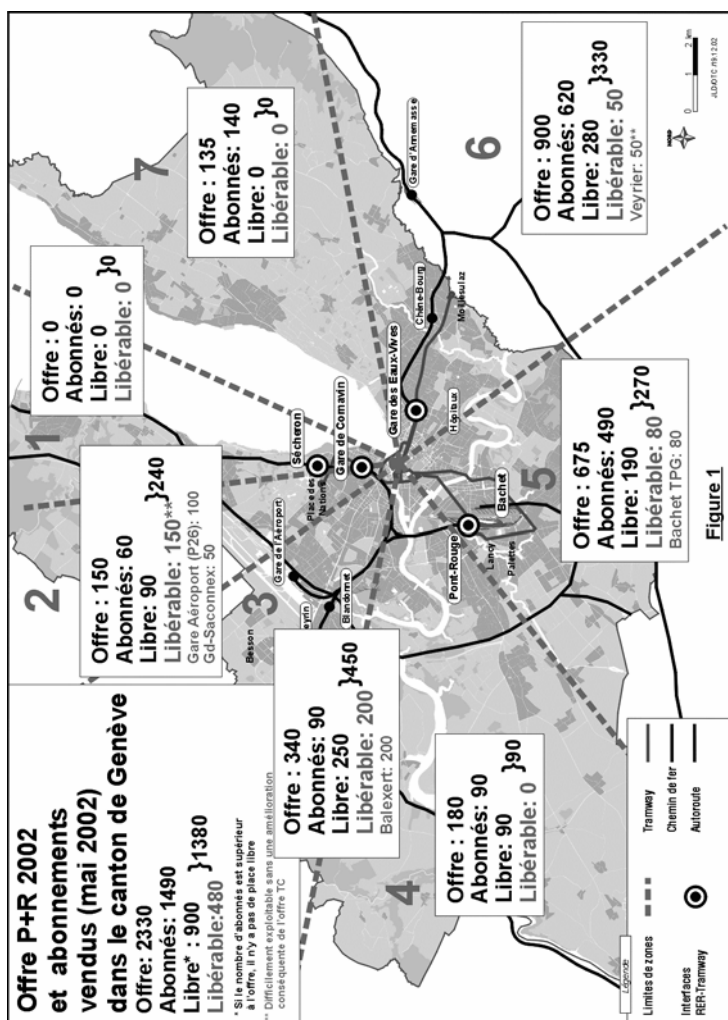
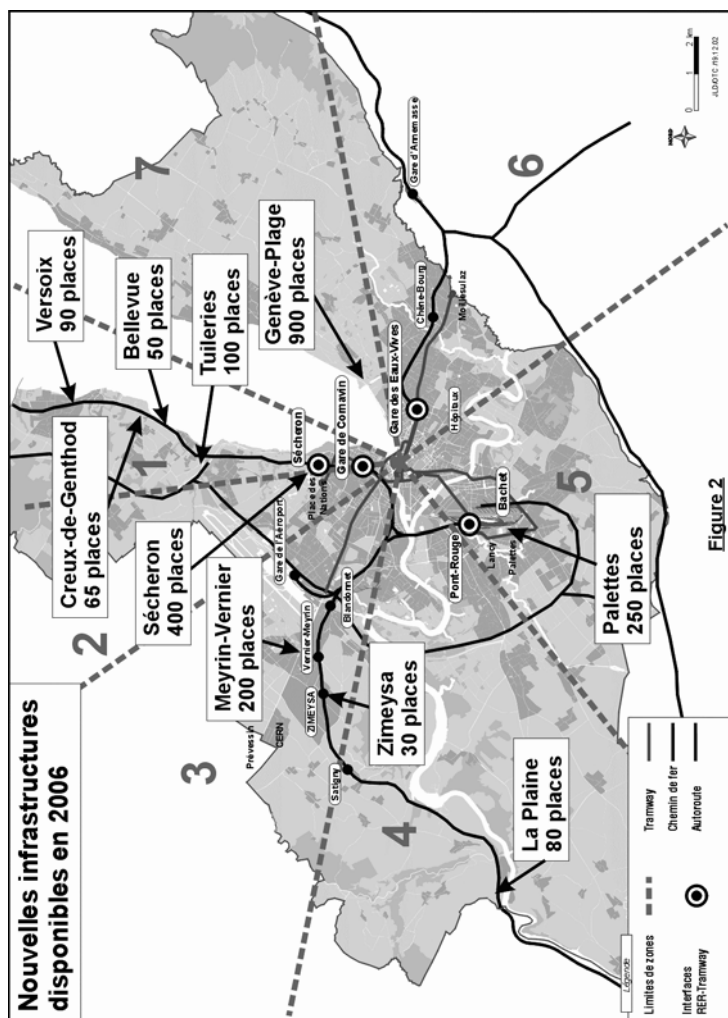
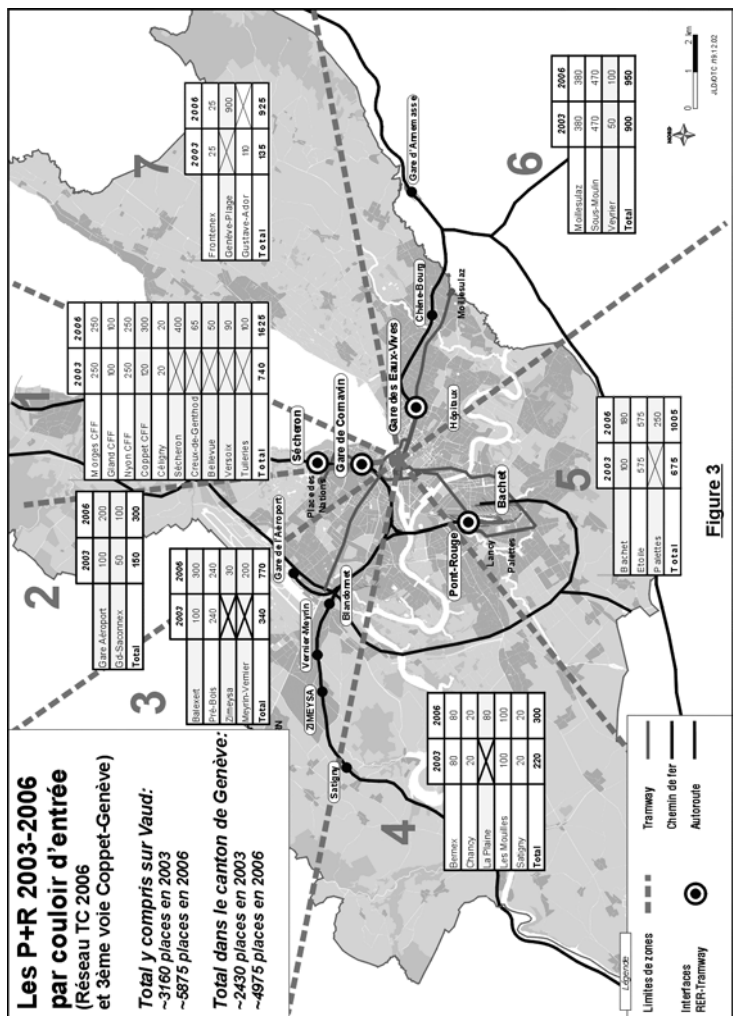


Figure 1





Dates de mise en service des zones macarons et développements futurs

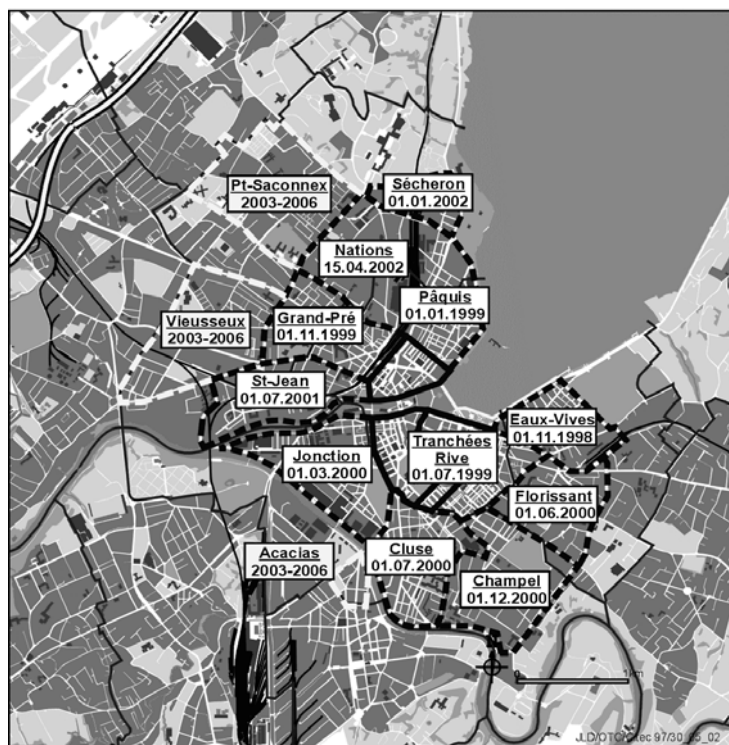


Figure 4