

*Date de dépôt: 8 mai 2007*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de MM. Jean-Marc Odier, Ivan Slatkine, Alain Meylan et Michel Ducret pour promouvoir l'avancement de la politique des parkings-relais (P+R) en synergie avec les transports publics**

### **Rapport de M<sup>me</sup> Emilie Flamand**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le rapport du Conseil d'Etat à la motion 1660 et plus précisément son annexe, le Plan d'action des parcs-relais 2007-2010, lors de sa séance du 20 février 2007, sous l'énergique présidence de M. Hugo Zbinden. La commission a également pu compter sur la présence de M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du Département du territoire, M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint du département précité, M. Yves Delacrétaz, directeur de l'Office cantonal de la mobilité (OCM), et M. Chris Monney, juriste à l'OCM. Le procès-verbal a été tenu par M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi. Que toutes ces personnes soient ici remerciées.

### **Présentation du Plan d'actions 2007-2010 par le département**

M. Genoud explique en préambule que ce plan d'actions a pour vocation de définir les développements, aménagements et modifications prévus dans l'exploitation des P+R pour une période quadriennale, sur la base du développement des transports collectifs. Le rôle du département sera ensuite de travailler à la réalisation de ces projets, notamment en développant des

synergies sur le plan transfrontalier, ainsi qu'avec le canton de Vaud. Le plan d'actions a été élaboré par l'OCM en collaboration avec les CFF, les TPG et la Fondation des parkings.

M. Delacrétaz ajoute que ce document a également fait l'objet d'une consultation auprès du Conseil des déplacements à l'automne 2006. En faisant un bref bilan du plan d'actions 2003-2006, il constate que sur les 2500 places supplémentaires prévues, seule la moitié a pu être réalisée, les négociations étant parfois plus difficiles que prévu. Le bilan 2003-2006 révèle également que certains P+R rencontrent un vif succès, comme par exemple celui de la Nautique ou de Thônex-Vallard – dont l'agrandissement est même prévu –, alors que d'autres restent sous-utilisés. Le défi des quatre prochaines années sera donc aussi bien de réaliser de nouveaux P+R que de développer la communication par rapport aux parkings existants et méconnus des pendulaires.

La Fondation des parkings tient des statistiques aussi précises que possible sur les utilisateurs. Il existe aujourd'hui à Genève 3500 places P+R pour 2700 abonnés ; 79% de ces abonnés sont Français, 16% sont Genevois et 5% Vaudois. Plus des 75% des usagers utilisent une seule ligne de transports publics et se rendent dans l'hypercentre. Ces statistiques montrent à quel point il est important et nécessaire de développer des P+R – et des lignes de transports publics en conséquence – sur le territoire français. Un des principaux objectifs de la Fondation des parkings pour les quatre ans à venir est par ailleurs de développer leur offre à moindre coût, en créant de petits P+R aux abords des lignes de transport public attractives.

M. Delacrétaz ajoute qu'un axe important du Plan d'actions consiste à réaliser des études sur les futurs P+R, qui seront mis en service après 2010, comme par exemple ceux en lien avec le CEVA ou avec le tram Onex-Bernex.

Une commissaire (Ve) remarque que dans la région Chablais, aucun P+R ne semble être prévu dans les quatre prochaines années, alors que ce couloir d'accès est fortement emprunté. M. Delacrétaz répond que la desserte en transports publics – dont la cadence est actuellement d'environ vingt minutes – n'est pas suffisamment attractive pour envisager un P+R.

Un commissaire (MCG) s'interroge sur le financement des projets, financement sur lequel on retrouve peu d'éléments dans le Plan d'actions. Il s'inquiète du déficit par place de P+R et du manque de motivation du côté français par rapport à la création de P+R. M. Cramer indique que les recettes de la Fondation des parkings sont multiples : zones macarons, location de places de parking, gestion des parkings de l'Etat, contrôle des horodateurs. Il

existe donc plusieurs sources de financement potentielles pour les P+R ; la collaboration avec des centres commerciaux (comme c'est actuellement le cas à Balexert) peut notamment se révéler très intéressante, puisque leurs parkings sont sous-utilisés durant la semaine et peuvent donc faire office de P+R. M. Cramer ajoute que le coût des places de parking est très élevé lorsqu'il s'agit d'un parking en ouvrage (une place sous-lacustre coûte environ 50 000 F à la construction et une place en souterrain coûte environ 40 000 F), alors que le coût d'une place en surface n'est que de 5000 F en moyenne. Il s'agit donc de rechercher une plus grande rentabilité dès la construction.

### **Audition de M. Jean-Yves Goumaz, directeur général de la Fondation des parkings**

M. Goumaz commence par un état des lieux des P+R existants, expliquant aux commissaires que ceux-ci ont plus ou moins de succès en fonction de leur localisation et de leur accès. Il évoque ensuite les projets de parkings-relais qui devraient être réalisés au cours des prochaines années, dont notamment une extension des P+R de Balexert et de Sous-Moulin, deux nouveaux parkings à Cologny (secteur Tuilette) et à Versoix.

Au niveau du financement, les pistes envisagées sont diverses : augmentation des tarifs des P+R les plus attractifs (passant de 110 F/ mois à 130 F, abonnement Unireso inclus), réadaptation des tarifs horaires des parkings du centre-ville et éventuellement augmentation du tarif des macarons dans le futur. La répartition des recettes avec les TPG pourrait également être renégociée ; actuellement, sur les 110 F de l'abonnement P+R mensuel, 43 F reviennent à la Fondation des parkings et 67 F vont aux TPG (à titre indicatif, le prix d'un abonnement mensuel Unireso est de 70 F). La participation financière des TPG est donc moins importante que celle de la Fondation des parkings. Sur ce point, M. Genoud précise qu'il y a effectivement un certain déséquilibre et que les deux opérateurs autonomes doivent essayer de trouver un accord entre eux, faute de quoi le département pourrait envisager d'intervenir pour jouer les arbitres.

Un commissaire (L) demande s'il existe des priorités par rapport aux nouvelles réalisations. M. Goumaz répond que la priorité est donnée aux parkings en élévation ou en surface, pour des raisons de coût.

A la question d'un commissaire (PDC) sur les relations entre la Fondation des parkings et les autorités françaises, M. Goumaz explique que des contacts existent, notamment dans la perspective de créer des P+R aux abords immédiats de la frontière. Lorsque les autorités françaises souhaitent des

parkings plus en amont, il s'agit de coordonner la planification plus que la réalisation elle-même.

Une commissaire (Ve) s'enquiert des abonnements P+B (Park + Bike). M. Goumaz indique que ce type d'abonnement est disponible au parking de la Nautique au prix de 100 F par mois (comprenant une place voiture et une place vélo) ; les usagers peuvent également prendre un abonnement parking, vélo et bus pour 150 F par mois. Plusieurs commissaires relèvent que les abonnements de type P+B sont plus avantageux pour la Fondation des parkings, puisque celle-ci ne doit pas reverser les 67 F aux TPG.

### Discussions de la commission

Plusieurs commissaires relèvent la répartition déséquilibrée des coûts entre les TPG et la Fondation des parkings. M. Genoud répète que le département suit les discussions de près et n'interviendra que si cela s'avère nécessaire.

Une commissaire (Ve) relève que le prix des macarons est actuellement très bas (180 F par année) et qu'une augmentation de ce prix pourrait contribuer au financement des P+R.

Un commissaire (PDC) demande quelles sont les possibilités de P+R sur les axes autoroutiers. M. Genoud indique que l'autoroute représente en effet un axe très important par rapport au volume de pendulaires. Un projet est à l'étude dans la région de Bardonnex. La difficulté est qu'il est impossible de faire circuler des bus articulés sur l'autoroute et que les usagers doivent impérativement être assis ; il faudrait donc prévoir une desserte avec des cars. La situation est compliquée, mais des discussions sont en cours.

Un commissaire (R) demande ce qui est prévu dans la région du Bacht en lien avec le CEVA. M. Delacrétaz indique qu'un P+R de 300 places est prévu au Bacht près de la gare CEVA. Ce P+R devrait pouvoir être ouvert dès la mise en service du CEVA.

A l'issue de ces discussions, le président met au vote la prise d'acte de ce rapport. La commission **prend acte du rapport M 1660-A** à l'unanimité des membres présents (2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG).

Au vu des éléments exposés à la commission et résumés dans le présent rapport, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de ce rapport.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

# Plan d'actions des parcs-relais 2007 - 2010

Décembre 2006

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>L'OFFRE ACTUELLE.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>BILAN DU PLAN D'ACTIONS 2003-2006.....</b>	<b>6</b>
3.1	MESURES D'OPTIMISATION DE L'UTILISATION DES PARCS-RELAIS.....	6
3.2	PARCS-RELAIS RÉALISÉS DURANT LA PÉRIODE 2003-2006.....	6
3.3	MESURES RELATIVES AUX ZONES MACARONS.....	7
3.4	MESURE RELATIVE AU CONTRÔLE DU STATIONNEMENT .....	7
3.5	MESURES DE COMMUNICATION .....	7
3.6	MESURES DE TARIFICATION .....	7
3.7	AUTRES MESURES RÉALISÉES .....	8
<b>4</b>	<b>PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE P+R.....</b>	<b>9</b>
4.1	FACTEURS DE SUCCÈS .....	9
4.2	PRINCIPES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.....	9
<b>5</b>	<b>ACTIONS 2007-2010.....</b>	<b>11</b>
5.1	L'OPTIMISATION DU FONCTIONNEMENT DES PARCS-RELAIS EN SERVICE .....	11
5.2	LES DÉVELOPPEMENTS LIÉS AU TCMC .....	13
5.3	LES AUGMENTATIONS D'OFFRE À MOINDRE COÛT .....	15
5.4	LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE PARKINGS .....	16
5.5	LES ÉTUDES À MENER .....	18
5.6	REPRÉSENTATION SCHEMATIQUE .....	22
<b>6</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>23</b>
<b>7</b>	<b>ANNEXES .....</b>	<b>24</b>

## 1 Introduction

---

Le plan d'actions des parcs-relais 2003-2006 répondait à la nécessité de disposer d'un cadre opérationnel permettant à la Fondation des parkings, aux CFF et aux autres intervenants de la politique des parcs-relais de planifier les ouvrages à mettre en service durant la période quadriennale concernée.

Ce premier plan d'actions traitait d'une part des parcs-relais à mettre en service durant la période 2003-2006, et d'autre part d'éléments plus généraux de politique de stationnement comme l'extension des zones macarons, le contrôle du stationnement sur voie publique, la communication et la tarification des différentes offres de stationnement.

Le plan d'actions 2003-2006 ayant montré son intérêt, il a été jugé nécessaire de développer un nouveau plan d'actions des parcs-relais pour la période 2007-2010, objet du présent document. Celui-ci se recentre sur le développement de l'offre en parcs-relais en lien avec les stratégies d'ensemble en terme de mobilité.

L'élaboration du plan d'actions 2007-2010 a été confiée à un groupe de travail constitué de l'office cantonal de la mobilité (OCM) et de la Direction de l'aménagement du territoire (DAT) du département du territoire, de la Fondation des parkings (FP), des Transports publics genevois (TPG) et des Chemins de fer fédéraux (CFF).

### **Cadre stratégique du développement de l'offre en parcs-relais**

En parallèle du plan d'actions des parcs-relais 2007-2010, le document intitulé "Stratégie générale du développement des parcs-relais", en cours d'élaboration présentera les principes et une vision du développement des parcs-relais dans l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois .

Ce document intégrera une évaluation du fonctionnement actuel des parcs-relais, une vision du développement de l'offre au niveau régional en lien notamment avec le développement du RER de la région genevoise et une stratégie de tarification au niveau régional. Il proposera des pistes de réflexion pour un développement des parcs-relais au niveau transfrontalier.

Ce document est élaboré en lien avec les réflexions du projet d'agglomération (coordinations entre urbanisation et mobilité).

### **Organisation du plan d'actions 2007-2010**

Avant de présenter les actions à mettre en œuvre durant la période 2007-2010, une présentation des actions menées durant la période quadriennale écoulée est établie (chapitre 3).

Des principes de développement de l'offre sont proposés (chapitre 4) puis transcrits en actions à mener en précisant le pilote de chaque action (chapitre 5).

## 2 L'offre actuelle

---

L'offre en parkings de rabattement sur les transports collectifs, organisée et identifiée comme telle, sur l'espace de l'agglomération genevoise s'est considérablement développée durant ces dix dernières années. Elle est constituée de parkings situés sur le réseau de transports collectifs urbains à haute fréquence (parkings exploités par la Fondation des parkings), de parkings situés le long des voies de chemin de fer (P+Rail exploités par les CFF), d'un parking gratuit mis à disposition par la commune de Saint-Julien, sur le parcours de la ligne D et d'un Park & Bike dans le parking de Genève-Plage.

### **Parcs-relais de la Fondation des parkings**

La Fondation des parkings propose, en décembre 2005, près de 3500 places alors que l'offre n'était que d'environ 1100 places en 1995. Ces places sont réparties sur tous les axes principaux d'accès à Genève. Au mois de juin 2006, elle délivre un total de 2706 abonnements (2201 mensuels et 505 annuels). Le coût de l'abonnement mensuel dans l'un de ces parkings, abonnement Unireso compris, est de CHF 110.-.

### **P+Rail des CFF**

Les CFF mettent à disposition de leurs clients, autant sur la ligne Lausanne-Genève, que sur la ligne de la Plaine, des parcs-relais dénommés P+Rail. Le coût de l'abonnement mensuel à l'un de ces parkings varie entre CHF 30 et 50.-.

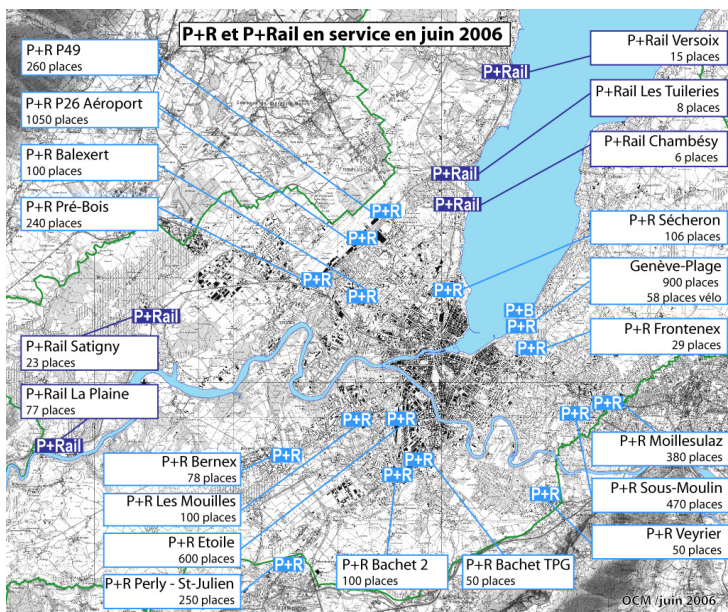
### **Autre parc-relais disponible**

A cela se rajoute actuellement un parking mis à disposition gratuitement pour inciter à l'usage des transports collectifs et signalé comme tel. Il s'agit du parc-relais Perly - Saint-Julien de 250 places mis à disposition par la Commune de Saint-Julien et dont la signalétique est mise en place par la Fondation des parkings.

### **Park & Bike**

Dans le but d'étendre le principe des parcs-relais aux mobilités douces, un premier P+B (parc & bike) a été mis en service dans le parc-relais de Genève-Plage en mai 2005. Une trentaine d'abonnés profitent de cette offre qui permet d'effectuer le trajet périurbain en voiture et de poursuivre à vélo.





Remarques : Les P+Rail de Cornavin et de l'aéroport ne sont pas mentionnés sur cette figure dans la mesure où ceux-ci s'adressent à une clientèle quittant Genève (trains grandes lignes).

### 3 Bilan du plan d'actions 2003-2006

---

Ce chapitre présente les actions menées durant la période 2003-2006. Ces actions concernaient le développement des parcs-relais, mais également d'autres mesures de la politique de stationnement.

#### 3.1 Mesures d'optimisation de l'utilisation des parcs-relais

---

Le plan d'actions prévoyait un renforcement de l'offre en transports collectifs en aval des parcs-relais. Par ailleurs, une meilleure signalétique pour l'accès aux parcs-relais ainsi que pour le chemin entre le parc-relais et l'arrêt de transports collectifs était préconisée.

L'amélioration de la desserte en transports collectifs a été réalisée, dans la mesure où des efforts importants sont consentis par l'Etat de Genève pour améliorer globalement la desserte du réseau des transports collectifs. Cette amélioration profite notamment au système des parcs-relais. Trois modifications du réseau, en lien avec des parcs-relais sont à mentionner spécifiquement :

- P+R Sous-Moulin : prolongement des lignes 20 et 27
- P+R Étoile : mise en service des lignes de tramway 15 et 17 et amélioration des fréquences de la ligne D
- P+R Genève-Plage prolongement de la ligne 6 et augmentation de la capacité de la ligne E

En matière de signalétique, la Fondation des parkings a mené une étude sur la signalétique des parcs-relais durant l'année 2004 et a modifié ou ajouté des panneaux d'indication durant les années 2005 et 2006.

Finalement, les parcs-relais ont fait l'objet de mesures de communication visant à en faciliter l'utilisation. Un guide intitulé "Le bon plan P+R" a été réalisé en 2004 par la Fondation des parkings en collaboration avec l'Etat de Genève et Unireso (voir paragraphe 3.5).

#### 3.2 Parcs-relais réalisés durant la période 2003-2006

---

Les parcs-relais mis en service durant la période quadriennale écoulée sont les suivants :

##### **Parcs-relais de Genève-Plage**

Un parc-relais d'une capacité de 900 places a été mis en service à Genève-Plage en février 2004.

En parallèle de l'ouverture du parc-relais, une ligne urbaine principale (ligne 6) a été prolongée jusqu'au parc-relais et l'offre des mouettes genevoises a été renforcée au départ du Port-Noir en direction du centre-ville et du quartier de Sécheron (dont réalisation d'un nouveau débarcadère à la place Châteaubriand à fin 2006 avec correspondance avec la ligne de bus 1).

##### **Parcs-relais de Sécheron**

Un parc-relais provisoire de 100 places a été mis en service à Sécheron en lien avec la mise en service de la ligne de tram 13 en décembre 2003 puis de la ligne de tram 15 en décembre 2004. L'étape suivante, la mise en service d'un parking définitif de 400 places, interviendra dans la période quadriennale à venir.

##### **Parcs-relais P49**

Un parc-relais de 260 places a été mis en service sur le parking P49 de l'aéroport en juin 2005.

##### **Parcs-relais du Bachet-de-Pesay**

La Fondation des parkings a obtenu, dès 2003, la mise à disposition de 50 places pour une utilisation à titre de parc-relais dans le parking situé dans les bâtiments des TPG.

##### **Parcs-relais liés au TCMC**

Les démarches menées durant la période 2003-2006 ont permis de planifier la mise à disposition de 800 places de parc-relais supplémentaires dans le cadre de la mise en service du TCMC. Les

parkings liés au TCMC sont détaillés dans le chapitre traitant des actions pour la période 2007-2010.

### **P+Rail de La Plaine**

Un P+Rail de 79 places a été ouvert à la gare de La Plaine le 1<sup>er</sup> février 2006. Les abonnements sont vendus par les CFF.

## **3.3 Mesures relatives aux zones macarons**

---

Une étude du fonctionnement des zones macarons "Stationnement et macarons : enquête auprès des habitants détenteurs de macarons en Ville de Genève" a été effectuée par l'OCM et la Ville de Genève en 2006. Celle-ci montre l'évolution de l'utilisation du stationnement (durées de stationnement, disponibilités, satisfaction des utilisateurs, etc.) depuis la mise en service des zones macarons. Les résultats confirment les difficultés rencontrées pour se garer et la forte pression sur l'offre de stationnement du centre-ville, en particulier durant la soirée et la nuit. Cependant, le système macarons n'est pas remis en cause. Les tensions proviennent plutôt de l'inadéquation entre une demande relativement élevée et un domaine public aux dimensions limitées et non conçu pour répondre à toutes les demandes de stationnement. Il est en effet nécessaire de considérer notamment l'offre privée et l'offre en ouvrage.

Par ailleurs, trois nouveaux secteurs macarons ont été mis en service durant la période 2003-2006. Il s'agit des secteurs O (Acacias) en avril 2004, Q (Vieusseux-Charmilles-Jardins d'Aire) en septembre 2004 et P (Petit-Saconnex) en août 2005.

## **3.4 Mesure relative au contrôle du stationnement**

---

Durant la période quadriennale écoulée, la Ville de Genève a fortement renforcé les effectifs des agents chargés du contrôle du stationnement. Par ailleurs, une compétence de contrôle du stationnement payant sur voirie a été déléguée à la Fondation des parkings. Celle-ci a créé un service de 27 agents pour effectuer ce contrôle.

L'objectif de cette mesure consistait à garantir le bon usage des places mises à disposition sur les voiries (courte durée) permettant ainsi un meilleur taux de rotation et donc une disponibilité améliorée.

Une analyse des effets de cette mesure a fait l'objet d'un rapport de l'office cantonal de la mobilité ("Stationnement : Analyse du fonctionnement sur voie publique de 1998 à 2004"). Les résultats montrent que le taux de rotation n'a que très faiblement varié tant dans les zones payantes que macarons et que les places de stationnement sont davantage utilisées par les résidents dans les zones macarons.

## **3.5 Mesures de communication**

---

Un guide intitulé "Le bon plan P+R" a été réalisé en 2004 par la Fondation des parkings en collaboration avec l'Etat de Genève et Unireso. Distribué aux automobilistes aux douanes, il présente les parcs-relais disponibles et les temps d'accès en transports collectifs à destination du centre-ville ainsi que les conditions en vigueur pour l'achat d'abonnements P+R.

Le développement du site "infomobilité" (accès par la page d'accueil de l'OCM) a permis de mettre à disposition en temps réel le nombre de places disponibles dans certains parcs-relais.

## **3.6 Mesures de tarification**

---

La tarification des parcs-relais n'a pas été modifiée durant la période quadriennale écoulée. La tarification des parcs-relais gérés par la Fondation des parkings est actuellement identique dans tous les parcs-relais du canton, indépendamment de l'éloignement du centre-ville, du coût de réalisation du parking ou la demande effective.

### **3.7 Autres mesures réalisées**

---

La mise à disposition d'un espace de stationnement par la commune de Saint-Julien a permis de signaler celui-ci comme parc-relais par la Fondation des parkings. En lien avec cette signalisation, les limites de zones tarifaires des TPG ont été modifiées de manière à intégrer le parc-relais dans le billet "Tout Genève"

Dans le but d'étendre le principe des parcs-relais aux mobilités douces, un premier P+B (parc & bike) a été mis en service dans le parking de Genève-Plage en mai 2005. Une trentaine d'abonnés profitent de cette offre.

## **4 Principes de développement de l'offre P+R**

---

Le développement des parcs-relais doit prendre en compte, d'une part, l'attractivité des parcs-relais du point de vue des utilisateurs (facteurs de succès), dans la mesure où seule une offre véritablement attractive permet d'inciter les usagers à pratiquer l'intermodalité, et d'autre part des principes d'intérêt général découlant, notamment, de la politique de la mobilité.

### **4.1 Facteurs de succès**

---

L'attractivité des parcs-relais dépend de l'accessibilité routière, de l'offre en transports collectifs en aval du parc-relais et de la qualité de l'interface.

#### **4.1.1 Accessibilité routière**

L'évaluation des parcs-relais en service montre que les parkings présentant un fort taux d'utilisation disposent d'une bonne accessibilité routière. Un accès compliqué à un parking entraîne vraisemblablement un report des utilisateurs vers d'autres parcs-relais.

Pour renforcer l'attrait des parcs-relais, il semble donc important de faciliter au maximum leur accès depuis le réseau routier structurant (pénétrantes du réseau primaire).

#### **4.1.2 Offre en transports collectifs**

La qualité de l'offre en transports collectifs en aval d'un parcs-relais est déterminante pour la bonne utilisation de celui-ci. Dans le cas des parcs-relais liés au système de transports urbains, il s'est notamment avéré que seules des lignes permettant un trajet sans transbordement et avec des fréquences élevées induisent une bonne utilisation des parcs-relais.

Par ailleurs, le différentiel de temps de trajet entre les transports collectifs et la voiture est déterminant dans le choix de l'utilisation ou non d'un parc-relais. Il est donc essentiel que la localisation des parcs-relais et les conditions de circulation octroyées aux transports collectifs permettent d'offrir des temps de déplacements comparables, voire meilleurs que le temps de trajet en voiture.

#### **4.1.3 Qualité de l'interface**

L'utilisation d'un parc-relais influence notablement le temps total d'un déplacement. Il est donc fondamental de réduire le temps nécessaire au transbordement au strict minimum. Pour ce faire, la distance entre le parc-relais et l'arrêt de transports collectifs doit être la plus courte possible. De plus, la qualité du cheminement doit faire l'objet d'une attention particulière (qualité des traversées piétonnes, éclairage, salubrité).

## **4.2 Principes d'intérêt général**

---

En plus des conditions de succès explicitées ci-dessus, des principes d'intérêt général doivent être pris en considération dans les études de parcs-relais.

### **4.2.1 Exploiter au mieux l'offre actuelle**

Dans le but de limiter au maximum les frais importants engendrés par la construction de nouveaux ouvrages, il est nécessaire d'optimiser l'utilisation des places déjà existantes. Cette optimisation consiste à :

- vérifier que l'utilisation des places est bien conforme à la politique générale de la mobilité;
- analyser les capacités restantes dans le couloir d'accès au centre-ville considéré avant d'envisager la réalisation de nouveaux parkings ;
- libérer des capacités dans des parkings déjà existants et utilisées à d'autres usages.

#### **4.2.2 Minimiser les coûts globaux**

La planification d'un nouveau parking devra prendre en considération les diverses possibilités de minimiser les coûts d'investissement et de fonctionnement. La réalisation d'un parc-relais peut, en effet, être envisagée relativement proche du centre-ville, ce qui a souvent pour conséquence de rendre nécessaire une construction en souterrain et fait augmenter drastiquement les coûts de construction, ou plus en amont, sur des terrains moins onéreux, auquel cas, c'est l'offre en transports collectifs qui sera plus coûteuse. Une analyse doit être menée avant la décision de réalisation.

#### **4.2.3 Favoriser l'utilisation des transports collectifs sur la plus grande partie du trajet**

Dans le but de minimiser les nuisances liées à la saturation du réseau routier, le transfert de la voiture vers les transports collectifs doit se faire le plus proche possible de l'origine des déplacements.

De l'évaluation de l'utilisation actuelle des parcs-relais, il ressort que la grande majorité des utilisateurs ont une origine sur le territoire français.

Les développements futurs de l'offre en parcs-relais devront donc indéniablement se faire au niveau régional et dans un cadre transfrontalier. De tels développements doivent toutefois être coordonnés avec le développement de l'offre régionale en transports collectifs (RER genevois et lignes de bus, voire de tram transfrontalières).

#### **4.2.4 Nécessité d'une approche à moyen et long termes pour les développements futurs**

Les emplacements potentiels pour la réalisation de parcs-relais sont des lieux particulièrement prisés (au confluent de réseaux routiers et de transports collectifs efficaces). Une évaluation générale basée autant sur les tendances observées que sur les croissances ponctuelles de la demande est réalisée dans le cadre de la "stratégie générale du développement des parcs-relais". Dans certains cas, des études complémentaires peuvent être nécessaires.

#### **4.2.5 Nécessité de saisir les opportunités de petits parcs-relais**

Compte tenu de la difficulté de trouver des terrains utilisables pour la réalisation de parcs-relais et du coût élevé des ouvrages en surélévation ou en souterrain, il est nécessaire de mettre à disposition, lorsqu'une opportunité de réalisation est avérée, un parc-relais de petite taille dans l'optique d'en tester l'attractivité et d'augmenter l'offre à moindre coût.

#### **4.2.6 Extension du principe de transfert modal aux mobilités douces**

L'intermodalité peut également se pratiquer entre la voiture et les mobilités douces. En ce sens, les parcs-relais doivent également permettre de stationner des vélos de manière sécurisée et facilement accessible.

## 5 Actions 2007-2010

---

Les actions à mettre en œuvre durant la période quadriennale à venir se regroupent en cinq axes d'intervention :

- L'optimisation du fonctionnement des parcs-relais en service;
- Les développements liés au TCMC;
- Les augmentations d'offres à moindre coût;
- La construction de nouveaux ouvrages;
- Les études à mener.

Les études à mener concernent notamment les réalisations d'ores et déjà envisagées mais dont la réalisation est prévue pour la période quadriennale suivante (2011-2014).

### 5.1 L'optimisation du fonctionnement des parcs-relais en service

---

Des actions en vue d'une optimisation sont à prévoir dans deux cas :

- si un parc-relais est sous utilisé, une analyse doit montrer les raisons de cette sous-utilisation et permettre de définir, le cas échéant, des mesures correctrices visant à renforcer l'attractivité du parking ;
- si un parc-relais présente une situation de saturation ou qu'une telle situation est à prévoir dans les années à venir, les modalités d'usages du parc-relais peuvent être adaptées.

#### 5.1.1 Amélioration de l'attractivité des parcs-relais sous-utilisés

Le bilan du fonctionnement des parcs-relais actuellement en service montre que certains parcs-relais sont actuellement sous-utilisés. Il s'agit des parcs-relais Pré-Bois, P26, Veyrier et P49.

Le parc-relais **Pré-Bois** est situé sur le tracé du futur tram TCMC. Il est donc traité dans le paragraphe 5.2 y relatif.

Pour le parc-relais **P26**, la desserte bus et trolleybus doit être améliorée en direction des Charmilles, et en direction de la place de Carantec et du secteur des Organisations Internationales. Par ailleurs, une action de promotion de ce parc-relais doit être entreprise afin de décrire précisément ses atouts, notamment l'accessibilité au centre-ville via la ligne CFF. Une part de cette communication sera assurée par la stratégie de communication de la ligne de tram TCMC (voir paragraphe 5.2 y relatif).

Le parc-relais de **Veyrier** présente également une utilisation particulièrement faible, probablement en raison de la forte attractivité du parc-relais de Sous-Moulin. Toutefois, la desserte en transports collectifs de ce parc-relais a été améliorée en mai 2006 par la suppression du terminus intermédiaire de la ligne 8 à Conches. D'autres améliorations de la desserte de ce parc-relais doivent faire l'objet d'évaluations.

Le parc-relais **P49**, ouvert en juin 2005, est actuellement peu utilisé. Le plan directeur des transports collectifs 2007-2010 prévoit une amélioration de la desserte de ce parc-relais qui devrait lui conférer une meilleure attractivité.

Mesures	Pilotage	Partenaires
Évaluer la faisabilité technique d'un prolongement de la ligne de trolleybus 10 pour mieux desservir le parking P26	TPG	OCM
Amélioration de la desserte du P26 et du P49 en direction de la place de Carantec selon le plan directeur des transports collectifs 2007-2010	TPG	OCM
Développer la communication sur le parc-relais P26 en insistant sur le lien au chemin de fer	FP	OCM, CFF
Évaluer les possibilités de renforcer l'offre en transports collectifs depuis le parc-relais de Veyrier	TPG	OCM

### 5.1.2 S'assurer de la conformité de l'utilisation des parcs-relais saturés

Pour s'assurer du bon usage des parcs-relais (conformité à la politique générale de la mobilité), il s'agit de disposer de données sur chaque utilisateur permettant d'établir des analyses critiques sur l'utilisation des parkings. Ces données sont de deux types :

- données concernant le fonctionnement des parkings : il s'agit notamment des entrées et sorties dans les parkings P+R par heure et par type de carte d'accès;
- données concernant les origines et destinations : il doit être possible de connaître l'origine et la destination de tous les abonnés des parcs-relais de manière géoréférencée.

Par ailleurs, il est nécessaire d'évaluer, dans le cas des parkings exploités pour différents usages, la possibilité de libérer des places pour une exploitation maximum à titre de parc-relais.

Mesures	Pilotage	Partenaires
Maintien à jour par la Fondation des parkings d'une base de données exploitable concernant le fonctionnement des P+R (entrées et sorties des parkings par type d'abonnements) et des origines et destinations des clients	FP	OCM
En cas de saturation des parcs-relais d'un couloir, analyse par la Fondation des parkings des utilisateurs de ceux-ci et vérification de l'adéquation avec les critères d'attribution et évaluation de la faisabilité de révocation d'abonnements le cas échéant	FP	OCM
Évaluer les possibilités d'utilisation maximum à titre de parc-relais des ouvrages exploités pour d'autres usages (P26 notamment)	FP	



## 5.2 Les développements liés au TCMC

La réalisation de la ligne de tram Cornavin - Meyrin - CERN est accompagnée d'un fort développement de l'offre en parcs-relais visant à maintenir la capacité générale de la pénétrente vers Genève et cela dès la phase de chantier.

La mise en service des parcs-relais sera accompagnée d'actions de communications intégrées dans la communication générale du maître de l'ouvrage du tram, à savoir le département des constructions et des technologies de l'information de l'Etat de Genève (DCTI). Ce point est particulièrement intéressant en ce qui concerne les parcs-relais de Pré-Bois et P26 dans la mesure où la communication liée au TCMC peut amener à une meilleure connaissance de ces parkings par les usagers et donc une meilleure utilisation.

Deux étapes de réalisation sont prévues pour la construction de l'ensemble de la ligne de tram, à savoir une première étape de Cornavin jusqu'aux Avanchets (2006-2007) et une deuxième étape des Avanchets jusqu'au CERN (mi-2006-2009).

Les places de parc-relais supplémentaires mises à disposition dans le cadre du TCMC sont les suivantes :

Parc-relais	Nouvelles places P+R mises à disposition	Situation actuelle
CERN	50 places	Mise en service dès la deuxième étape de réalisation Un accord a été trouvé entre le CERN et la cellule trams (DAT)
PRE-BOIS	150 places	Parking existant, renforcement de la communication Extension possible (en conflit avec le projet "Air park" en discussion)
BLANDONNET	200 places	Dans le parking du centre commercial Carrefour Opérationnel dès la deuxième étape de réalisation. Remise en question de l'accord de principe. A négocier par la cellule trams (DAT) Eventuelle gestion coordonnée avec le parking de Prébois.
BALEXERT	150 places	Extension du nombre de places affectées au P+R. Accord de principe du propriétaire obtenu par la Fondation des parkings
PLANCHE (provisoire)	200 places	Parking provisoire mis à disposition dès la phase de chantier de la tranchée couverte de Meyrin (2 <sup>ème</sup> étape de réalisation) Un ouvrage définitif est à l'étude dans l'aménagement du quartier des Vergers

Par ailleurs, les mesures de communication du maître d'ouvrage (DCTI) concerneront également les parcs-relais P26 et Vernier-Meyrin.

<b>Parc-relais concernés par des mesures de communication</b>	<b>Places disponibles</b>	<b>Remarques</b>
P26 AEROPORT	1050 places	La desserte de ce P+R sera améliorée durant la période 2007-2010
VERNIER-MEYRIN	63 places (extension possible à 160 places)	Mise en service de 63 places lors de la mise en service de la deuxième étape du TCMC (voir paragraphe 5.4.2)

### 5.3 Les augmentations d'offre à moindre coût

#### 5.3.1 Une complémentarité d'usage de parkings existants pour le P+R

Certaines infrastructures de stationnement sont utilisées en majorité en dehors des heures de bureau. Il s'agit surtout des parkings des centres commerciaux. L'utilisation d'une partie de ces parkings à titre de parc-relais paraît donc intéressante.

L'expérience menée au centre commercial de Balexert montre qu'une telle complémentarité d'usage est possible. Les opportunités de complémentarités d'usage doivent être analysées systématiquement avant d'envisager la réalisation de nouveaux ouvrages en évaluant les compensations qui pourraient être proposées par la Fondation des parkings contre la mise à disposition de places pour une utilisation à titre de parc-relais.

Mesures	Pilotage	Partenaires
Évaluer systématiquement la possibilité de développer des complémentarités d'usages avec des parkings existants	FP	OCM

#### 5.3.2 La mise à disposition de petits parkings de plain-pied

Certains lieux proches de lignes de transports collectifs peuvent présenter un intérêt pour la mise à disposition d'un nombre restreint de places de parc-relais sans nécessiter de construction lourde.

Ces lieux doivent notamment pouvoir faire l'objet de mesures de communication sans être nécessairement signalés comme tels in situ.

Une liste des emplacements en cours de prospective figure en annexe.

Mesures	Pilotage	Partenaires
Identifier les opportunités de petits parcs-relais le long des lignes urbaines ou régionales et négocier la mise à disposition des terrains avec les propriétaires	FP	DCTI, CFF, OCM
Communiquer l'existence des ouvrages de petites tailles	FP	

## 5.4 Les nouvelles constructions de parkings

Sont traités dans ce paragraphe les nouveaux parcs-relais devant entrer en service durant la période 2007-2010.

### 5.4.1 Extension du parking de Sous-Moulin

Le parc-relais de Sous-Moulin est idéalement situé, en lien avec l'autoroute Blanche et le réseau de transports collectifs urbain à haute fréquence (lignes 20 et 27). Il présente aujourd'hui une situation de saturation et une importante liste d'attente.

Ce parking fera l'objet d'une extension durant la période 2007-2010 portant sa capacité de 470 à 940 places environ.

La réalisation de cette extension nécessitera une réduction momentanée du nombre de places offertes (250 à 300 places) et devra être accompagnée d'une solution provisoire durant la période de travaux.

Mesures	Pilotage	Partenaires	Disponibilité foncière	Financement
Réalisation d'une extension du parc-relais de Sous-Moulin de 470 places environ	FP		Extension réalisée en élévation sur l'ouvrage existant	FP
Mise à disposition temporaire de places de stationnement en compensation des places indisponibles durant la réalisation de l'extension	FP	OCM, DAT, TPG	Places à définir sur espaces disponibles	FP si nécessaire

### 5.4.2 Halte Vernier- Meyrin

La réalisation d'un parc-relais à la halte CFF de Vernier-Meyrin fait partie des mesures d'accompagnement de la réalisation de la ligne de tram TCMC. En ce sens, ce parc-relais fera l'objet de mesures de communication par le maître de l'ouvrage de la ligne de tram.

Une première étape de mise à disposition (63 places) sera réalisée pour la 2<sup>ème</sup> étape de mise en service de la ligne de tram (2007). Une extension à 160 places est possible mais nécessitera des travaux d'amélioration des accès à la halte CFF.

Mesures	Pilotage	Partenaires	Disponibilité foncière	Financement
Réalisation d'un parc-relais de 63 places à la halte CFF de Vernier-Meyrin pour la 2 <sup>ème</sup> étape de réalisation de la ligne de tram TCMC	FP	DCTI via cellule trams	Terrain propriété de l'Etat	FP
Évaluation régulière de l'utilisation du parc-relais de 63 places et étude d'une extension le cas échéant	FP	DCTI via cellule trams		
Renforcement de la capacité de la ligne de trains La Plaine-Genève selon le plan directeur des transports collectifs 2007-2010	OCM	CFF	Pas de terrain nécessaire	Financement au travers du contrat de prestation Canton-CFF

### 5.4.3 Sécheron

Un parc-relais provisoire a été mis en service en janvier 2004.

Un parking définitif de 400 places est prévu sur le terrain du parking provisoire, actuellement pour partie propriété des CFF. Ce parking sera affecté en partie au parc-relais (300 places) et en partie aux habitants du quartier (100 places). Cette répartition pouvant être modifiée par la suite en fonction de la mise à disposition d'autres parcs-relais et des besoins locaux.

Les études de projet de ce parc-relais devront intégrer les contraintes liées aux autres réalisations prévues dans de ce secteur, dont la construction d'un parking pour l'Organisation mondiale du commerce.

Mesures	Pilotage	Partenaires	Disponibilité foncière	Financement
Acquisition des terrains nécessaires par l'Etat de Genève	DCTI		Terrain en partie propriété des CFF	DCTI
Réalisation d'un parking définitif de 400 places (dont 300 places P+R)	FP	DCTI	Selon achat par le DCTI	FP
Mise à disposition temporaire de places de stationnement de substitution durant la réalisation du parc-relais définitif	FP			

### 5.4.4 Tuileries

Un parc-relais provisoire de 50 places est à réaliser à la halte CFF des Tuileries.

Mesure	Pilotage	Partenaires	Disponibilité foncière	Financement
Négociation de l'usage du terrain avec le propriétaire	DCTI		Propriétaire privé	DCTI
Réalisation d'un parc-relais de 50 places en lien avec le train	FP	DCTI	Selon négociation par le DCTI	FP

## 5.5 Les études à mener

Les études mentionnées concernent soit des parcs-relais dont la mise en service peut être envisagée durant la période 2007-2010, mais dont les conditions de réalisation ne sont pas encore définies, soit des parcs-relais dont la mise en service est envisagée durant la période quadriennale suivante (2011-2014).

Des études plus générales concernant la poursuite du développement de l'offre en parcs-relais sont également mentionnées.

### 5.5.1 P+Rail de Satigny

Une extension du P+Rail de Satigny de 23 places à 80 voire 100 places est actuellement envisagée par la division "Immobilier" des CFF. Une telle réalisation nécessite toutefois des précisions quant aux conditions de mise en œuvre de ces places (autorisations administratives, financement par projet CFF et aspects fonciers notamment) et à l'exploitation des diverses offres de stationnement dans ce secteur.

Mesure	Pilotage	Partenaires
Poursuite de l'étude de l'extension du P+Rail de Satigny	CFF	OCM, DAT, Commune

### 5.5.2 Secteur Bachet-de-Pesay

Les parcs-relais de l'Étoile et du Bachet présentent un taux d'utilisation proche de la saturation. Le document portant sur la stratégie de développement des parcs-relais envisage la réalisation de deux ouvrages supplémentaires dans ce secteur. Les études de ces ouvrages doivent être menées durant la période 2007-2010.

Mesure	Pilotage	Partenaires
Poursuite de l'étude d'un parc-relais définitif de 300 places au Bachet en lien avec le chemin de fer (CEVA)	FP	OCM, DAT, DCTI
Étude de faisabilité puis étude de projet d'un parc-relais de 600 places en lien avec le tram (dans le couloir)	FP	OCM, DAT, DCTI

La réalisation de la halte de CEVA au Bachet va nécessiter la suppression du parc-relais actuel du Bachet. Des mesures provisoires, en fonction des étapes de chantier, seront prises pour mettre à disposition un maximum de places de parc-relais le plus proche possible des lignes de transports collectifs.

Mesures	Pilotage	Partenaires
Mise en place provisoire de places de substitution au parc-relais du Bachet durant la période de chantier de la liaison CEVA	OCM	FP

### 5.5.3 Secteur Frontenex-Tulette

L'évaluation de l'utilisation des parc-relais dans ce secteur (Genève-Plage, Frontenex, Moillesulaz, Sous-Moulin) montre que les parkings disponibles présentent un fort taux de saturation.

Outre l'extension prévue du parc-relais de Sous-Moulin durant la période 2007-2010, un parc-relais est actuellement à l'étude dans le cadre du PAC de la Tulette.

Par ailleurs, à moyen terme, la mise en oeuvre du RER suite à la réalisation de la liaison CEVA offrira de nouvelles possibilités de rabattement sur les lignes de chemin de fer.

Mesure	Pilotage	Partenaires
Étude d'un parc-relais de 300 places dans le PAC de la Tulette	FP	OCM, DCTI
Évaluations, en collaboration avec les collectivités françaises concernées, des localisations propices à la réalisation de parcs-relais sur les lignes ferroviaires	OCM	FP

### 5.5.4 Futur tram Onex-Bernex

La réalisation du tram Onex Bernex (TCOB) à l'horizon 2010 peut nécessiter une modification de l'offre en parc-relais dans ce secteur.

Une évaluation, basée sur les expériences faites dans le cadre de la construction du tram TCMC, doit être menée dans le cadre des études de cette ligne de tram.

Mesure	Pilotage	Partenaires
Évaluation des besoins en parcs-relais sur la ligne de tram TCOB	DT via cellule trams	
Avant-projet de parking selon les besoins identifiés	FP	

### 5.5.5 Futur tram Grand-Saconnex

La réalisation du tram Grand-Saconnex à l'horizon 2012 peut nécessiter une modification de l'offre en parc-relais dans ce secteur, notamment en lien avec la réorganisation nécessaire de la jonction autoroutière de Ferney.

Une évaluation, basée sur les expériences faites dans le cadre de la construction du tram TCMC, doit être menée dans le cadre des études de cette ligne de tram.

Mesure	Pilotage	Partenaires
Évaluation des besoins en parcs-relais sur la ligne de tram Grand-Saconnex	DT via cellule trams	
Avant-projet de parking selon les besoins identifiés	FP	

### 5.5.6 Extension de la fonction P+R

Le lien aux transports collectifs peut également être renforcé au travers de l'utilisation du vélo en début de déplacement. Une systématisation de ce principe devrait être évaluée.

Mesure	Pilotage	Partenaires
Une étude doit être menée dans le but de définir dans quelle mesure une extension du système P+R peut être envisagé pour le lien entre vélo et les transports publics	OCM	

### 5.5.7 Cadre transfrontalier

Actuellement l'offre en parcs-relais est principalement concentrée sur sol genevois, en lien avec le réseau de transports collectifs urbains à haute fréquence. Bien que cette offre doive encore être complétée, au travers des mesures décrites dans le présent plan d'actions, un développement important doit être amorcé sur les lignes de transports collectifs régionales et transfrontalières. Celui-ci s'intègre dans la volonté de transférer les usagers le plus en amont possible de leurs déplacements sur le réseau des transports collectifs.

Le réseau de transports collectifs structurant au niveau de l'agglomération transfrontalière se verra considérablement développé durant les années à venir. Pour étendre le périmètre d'influence de ce réseau, il est nécessaire de prévoir une mise à disposition de parcs-relais au plus tôt lors de la mise en service des composantes de ce réseau. En ce sens, bien que les principaux développements transfrontaliers entreront en service ultérieurement à la période d'application du présent plan d'actions, des contacts avec les partenaires français et des études sont nécessaires à court terme pour garantir une mise en service d'un système complet intégrant le transport collectif et les parcs-relais.

#### Articulation des parcs-relais sur le réseau régional de transports collectifs

Les parcs-relais doivent s'articuler sur les lignes de transports collectifs structurantes à l'échelle de l'agglomération transfrontalière. Le développement le plus important attendu est la mise en service de la liaison ferroviaire CEVA en 2012. Celle-ci permettra de desservir avantagement de nouveaux secteurs d'emplois depuis des secteurs éloignés du centre-ville grâce à une vitesse de déplacement que n'offre pas le réseau urbain actuellement.

Dans l'optique d'étendre l'aire d'influence du réseau ferroviaire, des parcs-relais doivent être envisagés sur les gares du RER franco-valdo-genevois. Si globalement l'opportunité de parcs-relais sur les gares de Haute-Savoie semble acquise les aspects pratiques et opérationnels (tels que la répartition des places entre les gares, la localisation précise des parkings, la disponibilité foncière, le financement, la tarification) doivent encore être affinés en collaboration avec les partenaires français.

A noter que ces investigations devront s'intégrer dans la démarche du projet d'agglomération.

Le second niveau de développement des transports collectifs d'agglomération est celui des lignes de tram et de bus à haut niveau de service (sites propres, priorités aux carrefours). Des développements sont envisagés (selon la charte pour le développement des transports publics régionaux) sur quatre axes : Saint-Genis, Ferney, Saint-Julien et Annemasse.

Sur ces quatre axes, un développement des parcs-relais est nécessaire. La volonté de développement de parcs-relais sur ces axes est d'ores et déjà affichée par les documents de planification du territoire existants ou en cours de préparation par les collectivités françaises. Les aspects opérationnels devant encore être précisés. Ainsi, des parcs-relais peuvent être envisagés :

Dans le secteur du carrefour du CERN, en lien avec la prolongation du tram TCMC en direction de Saint-Genis



Dans le secteur de la douane de Ferney et à l'entrée nord de Ferney en lien avec la prolongation du tram vers le Grand-Saconnex puis Ferney

Dans le secteur de Saint-Julien en lien avec le développement de l'offre en transports collectifs entre Saint-Julien et Genève (améliorations progressives dans le but de créer un ligne de bus en site propre).

En amont d'Annemasse avec le développement de lignes de transports collectifs structurantes franchissant la frontière (prolongations du réseau de tramway).

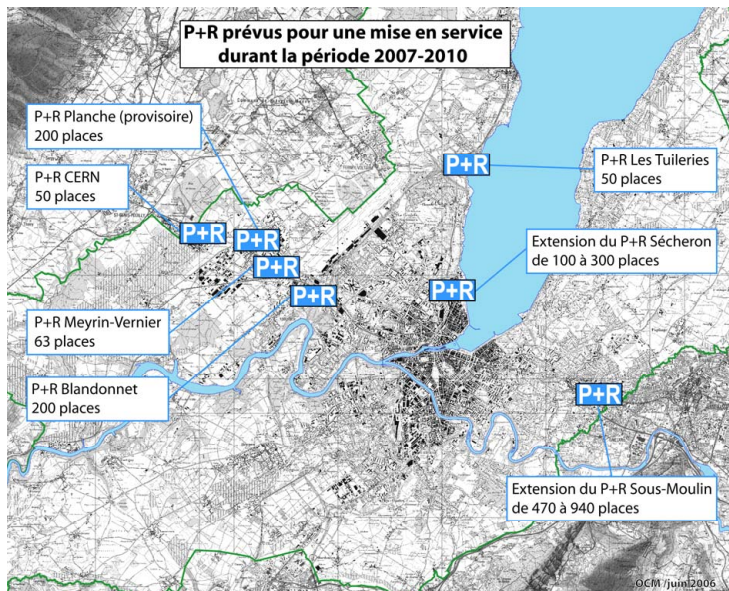
Un troisième niveau de développement des transports collectifs et des parcs-relais transfrontalier réside dans l'extension sur sol français de lignes de bus existantes ou la création de nouvelles lignes. Dans ce cas, les développements prévus doivent s'appuyer sur des infrastructures ou des offres existantes, voire profiter de synergies avec des développements privés.

Ce type de développement, ne nécessitant souvent que peu d'infrastructures, peut être envisagé à relativement court terme si des opportunités se présentent.

La Fondation des parkings est d'ores et déjà en contact avec les communes françaises de Veigy, Douvaine, Gaillard et les communautés de communes d'Annemasse et du Chablais dans le but d'identifier les localisations possibles de parcs-relais sur le territoire français (une liste des investigations en cours figure en annexe).

## 5.6 Représentation schématique

Les parcs-relais prévus dans le plan d'actions 2007-2010 sont représentés sur la figure ci-dessous.



## **6 Conclusion**

---

Ce plan d'actions des parcs-relais se concentre sur les actions à mener en matière de développement des parcs-relais durant la période 2007-2010.

Les mesures retenues pour la période quadriennale 2007-2010 concernent cinq axes d'actions :

- l'optimisation des parcs-relais existants;
- le développement de parcs-relais en lien avec la branche de tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC);
- le développement d'offres à moindre coût;
- la réalisation de nouveaux parkings en ouvrage;
- les études à mener.

En parallèle du plan d'actions 2007-2010, un document présentant la stratégie à plus long terme (horizon 2020) et sur un cadre géographique plus large (périmètre d'agglomération) est en cours d'élaboration. Cette stratégie cantonale sera disponible dans le courant du premier semestre 2007.

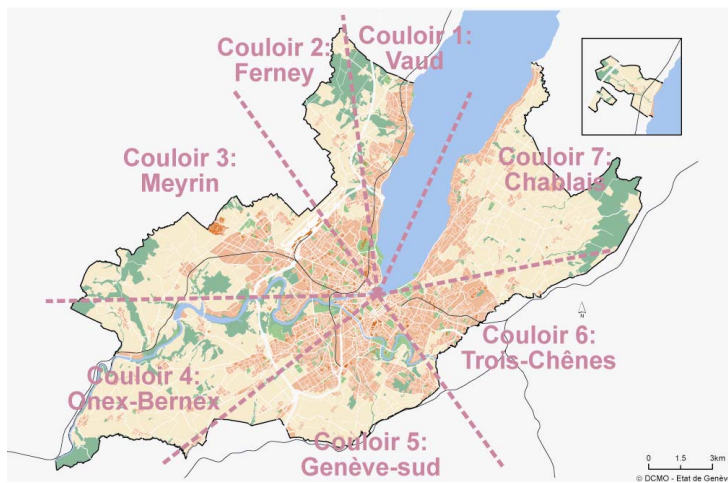
Dans le document de stratégie, une évaluation générale du fonctionnement actuel des parcs-relais et P+Rail sera proposée en lien avec le développement de l'offre en transports collectifs au niveau régional. Cette évaluation propose des principes de développement et une stratégie de tarification visant une utilisation cohérente de l'ensemble des offres en terme d'intermodalité.

## 7 Annexes

### Évaluation par couloirs des parcs-relais en service

Cette évaluation se concentre sur les parcs-relais liés aux transports collectifs urbains. Elle n'aborde donc pas les parkings liés aux lignes de chemin de fer (P+Rail).

Cette évaluation est basée sur le nombre d'abonnés par parkings, son évolution passée et une poursuite tendancielle de cette évolution. Une telle poursuite des tendances observées permet d'évaluer rapidement à quelle échéance une situation de saturation risque de s'observer sur un couloir.



Les couloirs considérés sont identiques à ceux définis dans le plan d'actions des parcs-relais 2003-2006.

**Couloir 1 : Vaud**

Ce couloir d'entrée à Genève depuis le canton de Vaud dispose actuellement sur le sol du canton de Genève d'un parc-relais de 100 places à Sécheron. En mai 2006, il y a 94 abonnements vendus. Ce parking est proposé provisoirement en attendant la réalisation d'un parc-relais définitif d'ores et déjà décidé d'une capacité de 300 places environ.

Par ailleurs, dans ce couloir, un parc-relais provisoire de 50 places devrait être réalisé aux Tuileries en lien avec la ligne CFF Coppet-Genève, prémisses à un éventuel parc-relais de plus grande taille à étudier durant la période 2007-2010 en lien avec les modifications importantes des réseaux de déplacements envisagés dans ce secteur (modifications du réseau autoroutier, améliorations de la ligne CFF Coppet-Genève, route des Nations, évitement de Ferney).

Au vu des évolutions constatées dans ce couloir les réalisations prévues pour la période 2007-2010 permettent de répondre à la croissance de la demande en parcs-relais. Toutefois, les modifications de réseaux de déplacements et les éventuelles densifications d'emplois dans les secteurs proches du centre-ville nécessitent des évaluations complémentaires pour le dimensionnement de l'offre à moyen et long terme.

**Couloir 2 : Ferney**

Jusqu'en décembre 2004, ce couloir d'entrée à Genève était constitué d'un parc relais au Grand-Saconnex (50 places et environ 20 abonnés) et du P26 à l'Aéroport (1050 places dont actuellement 100 affectées à la fonction parc-relais et 73 abonnés en juin 2006). Le parking du Grand-Saconnex étant propriété de la commune, celle-ci a décidé de ne plus permettre son usage par la Fondation des parkings au 1<sup>er</sup> janvier 2005. L'offre a été complétée en juin 2005 de 260 places P+R sur le P49.

Nous observons que la variation de la demande dans les deux parcs-relais du P26 et du Grand-Saconnex a progressé de manière faible au vu des capacités de stationnement disponibles.

Une approche de l'évolution de la demande en fonction d'une tendance linéaire aboutit à la conclusion que l'offre actuellement disponible est suffisante pour satisfaire les besoins ces prochaines années.

Il apparaît que le P26 dispose de 1050 places dont 100 sont affectées à la fonction parc-relais. Il dispose d'une accessibilité routière exceptionnelle, tant en provenance de l'autoroute que de la route de Ferney. La desserte en transports collectifs permet d'atteindre le centre-ville en un temps inférieur à celui que nécessiterait le même trajet en voiture et les secteurs du Grand-Saconnex, des Organisations Internationales, de la rue de la Servette sont également accessibles via les lignes de bus existantes.

Au vu du constat d'inadéquation entre l'attractivité apparente et la demande effective du parc-relais P26, du grand nombre de places dans ce parking, il apparaît nécessaire d'évaluer la possibilité de libérer des places pour la fonction parc-relais et d'identifier les actions à entreprendre, tant en terme de communication que d'offre en transports publics pour améliorer son usage.

**Couloir 3 : Meyrin**

Ce couloir d'entrée à Genève dispose actuellement de deux parc-relais qui sont ceux de Balexert (150 places et environ 120 abonnés en juin 2006) et de Pré-Bois (100 places et moins de 10 abonnés).

Nous observons que l'évolution du nombre d'abonnés à Balexert et Pré-Bois est très différente. La demande du parc-relais de Balexert a progressé de manière continue mais faible alors que celle du parc-relais de Pré-Bois n'a jamais été significative.

Le projet de tram TCMC va diminuer de manière sensible les capacités en transports individuels de l'axe Meyrin. Des évaluations ont été menées pour maintenir l'accessibilité au centre par le développement de l'offre en parcs-relais autant pour répondre à la période de chantier que pour

le projet définitif. Les parcs-relais liés au TCMC seront mis en service durant la période 2007-2010.

#### **Couloir 4: Onex-Bernex**

Ce couloir d'entrée à Genève dispose actuellement de deux parcs-relais qui sont ceux de Bernex (80 places et 62 abonnés en juin 2006) et des Mouilles (100 places et environ 41 abonnés).

Les parcs-relais de Bernex et des Mouilles permettent un transfert aisé sur les lignes de bus et trolleybus 2, 19, K et L en direction du centre ville.

Nous observons que la demande dans les deux parcs-relais de Bernex et des Mouilles a évolué de manière faible durant les dix dernières années.

Une évaluation de la croissance de la demande amène à conclure que l'offre actuellement disponible est suffisante pour satisfaire la demande future dès lors qu'il n'est pas identifié de modification substantielle de la structure des déplacements.

Toutefois, le projet de tram Onex-Bernex va diminuer de manière sensible les capacités en transports individuels sur cet axe. Des évaluations doivent être menées dans le cadre des études du tram de manière à maintenir l'accessibilité au centre par le développement de l'offre en parcs-relais. Ces études seront conduites durant la période 2007-2010.

#### **Couloir 5 : Genève-sud**

Ce couloir d'entrée à Genève dispose actuellement de trois parcs-relais qui sont ceux du Bachet 2 (100 places et 58 abonnés en juin 2006), du Bachet TPG (50 places et 45 abonnés en juin 2006) et l'Étoile (575 places et 517 abonnés en juin 2006).

La desserte en transports collectifs de ces trois parkings est excellente.

Il existe également un parc-relais gratuit (P+R de Perly) d'une capacité de 250 places sur la commune de Saint-Julien et desservi par la ligne D avec une fréquence de 18 minutes aux heures de pointe. Des comptages réguliers montrent une évolution constante de son utilisation passant de 60 utilisateurs en été 2005 à 100 au printemps 2006.

La ligne de bus D sera augmentée à 15 minutes durant la période du plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

Dans le cadre des travaux de construction de CEVA, le parc-relais du Bachet 2 (100 places) ne sera plus disponible dès mars 2007. Des solutions de remplacement temporaire sont actuellement à l'étude.

La réalisation de 300 places de parc-relais à la future halte CEVA du Bachet est en cours d'étude et le parking pourrait être mis en service à fin 2011 ou 2012.

Au vu de la croissance des abonnés, il apparaît que ce couloir présente une situation de saturation en matière de parcs-relais. Une évaluation précise des abonnés actuels est nécessaire dans le but de s'assurer de la juste utilisation des parcs-relais en service.

Des évaluations complémentaires intégrant les futures densifications d'emplois et les modifications des infrastructures de déplacements doivent être effectuées dans le cadre du document portant sur la stratégie des parcs-relais.

#### **Couloir 6 : Trois-Chênes**

Ce couloir d'entrée à Genève dispose actuellement de trois parcs-relais qui sont ceux de Moillesulaz (380 places et 423 abonnés en juin 2006), de Sous-Moulin (470 places et 434 abonnés en juin 2006) et de Veyrier (50 places et 13 abonnés en juin 2006).

La capacité de la fonction parc-relais du parking de Sous-Moulin est inférieure à 470 places du fait d'une convention passée avec le centre sportif de Sous-Moulin lui réservant 80 places.

La desserte en transports collectifs des parkings de Sous-Moulin et de Moillesulaz est excellente.

Au regard des parkings de Moillesulaz et de Sous-Moulin, le parking de Veyrier présente une sous-utilisation probablement due à la desserte plus faible en transports collectifs. Celle-ci sera améliorée durant la période 2007-2010.

Une extension du parking de Sous-Moulin sera réalisée durant la période 2007-2010.

Une évaluation à plus large échelle, liée au développement du RER, doit être conduite dans le cadre du document portant sur la stratégie des parcs-relais.

### **Couloir 7 : Chablais**

Jusqu'à décembre 2003, ce couloir d'entrée à Genève disposait d'un parc-relais provisoire sur la contre-route du quai Gustave-Ador et d'un parc-relais à Frontenex. Ces deux ouvrages permettaient d'offrir environ 110 abonnements, ce qui ne suffisait absolument pas à satisfaire les nombreux demandeurs. En février 2004, le P+R de Genève-Plage, d'une capacité de 900 places a été mis en service et celui du quai Gustave-Ador abandonné.

La desserte par les transports collectifs de ce parking est excellente.

La demande dans le parking de Genève-Plage n'a cessé d'augmenter depuis sa mise en service et atteint 760 abonnés en juin 2006.

Une prévision de la demande future en fonction d'une tendance linéaire amène à conclure que l'offre actuellement disponible dans ce couloir va s'avérer insuffisante à court terme.

Un parc-relais est envisagé dans le cadre du PAC de la Tulette. Une première évaluation concluait qu'une offre de 200 à 500 places répondrait à une demande.

Au vu des constatations qui précèdent, il apparaît nécessaire d'évaluer précisément les abonnés actuels du parc-relais de Genève-Plage afin de s'assurer d'une utilisation correcte de celui-ci. Par ailleurs, une évaluation à large échelle de l'ensemble du couloir, à conduire dans le cadre de la stratégie des parcs-relais, doit montrer l'évolution de l'offre en parcs-relais dans l'ensemble du couloir, notamment en lien avec le développement du RER.



FONDATION DES PARKINGS

## LOCALISATIONS DE PETITS PARCS-RELAIS POTENTIELS DANS LE CANTON

Lieu	Nom du parking	Capacité	Horizon	Propriétaire du fond / Zones Genève / P+R / Parking existant	Remarques générales	Action
Genève	P+R Bour du Monde	89 places existantes	2007	Ville de Genève / P+R / Parking existant	Demande de la Ville de Genève d'étudier l'utilisation actuelle du parking avant autorisation du P+R	Etude en cours sur l'utilisation actuelle du parking D'après les 1 <sup>ères</sup> constatations, il semble que le parking soit utilisé en totalité par des pendulaires <b>Projet des TPG pour l'axe 21 à 15 + ligne 11 à 12</b>
Genève	P+R Les Fourches (Provoire en attendant Tulette)	47 places existantes	2006	Ville de Genève / P+R / Parking existant	Demande de la Ville de Genève d'étudier l'utilisation actuelle du parking avant autorisation du P+R	Etude en cours sur l'utilisation actuelle du parking D'après les 1 <sup>ères</sup> constatations, il semble que le parking soit utilisé en totalité par des pendulaires





## FONDATION DES PARKINGS

### LOCALISATIONS DE PARCS-RELAIS POTENTIELS HORS CANTON

Lieu	Nom du parking	Capacité	Horizon	Propriétaire du fond / Affectation / Zone	Remarques générales	Actions
Etrembières	P+R Téléphonique du Salève Pas-de-Techelle	250	2009	Commune / Téléphonique et P+R / Parkings existants.	- Trajet pour le bus à l'étude par les TPG	- Attente de la décision des TPG pour le bus
Veigy (F)	P+R Douane de Douvaine		2008		- Les cars Frossard, Thonon-Gentève, ont un arrêt à côté de la douane et du parking	- La FP relancera la commune de Veigy
Douvaine (F)	Centre commercial à Douvaine		2008		- Utiliser le parking du centre commercial à l'entrée de Douvaine, côté Thonon. - Les cars Frossard Thonon-Gentève, pourraient assurer le transport	- La FP doit examiner le nombre de places et les arrêts TP