

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt: 28 août 2003*

*Messagerie*

## **Projet de loi**

### **instituant une garantie pour un prêt complémentaire relatif à la construction du parc relais P+R Genève-Plage à hauteur de 24 000 000 F en faveur de la Fondation des parkings**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

#### **Art. 1 Garantie**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par une caution simple le remboursement d'un prêt complémentaire à hauteur de 24 000 000 F en faveur de la Fondation des parkings, pour la construction du parc relais « P+R Genève-Plage ».

<sup>2</sup> Le montant résiduel de cette caution est mentionné au pied du bilan de l'Etat de Genève.

#### **Art. 2 Appel de la garantie**

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

#### **Art. 3 Rémunération de la garantie**

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

#### **Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

**Art. 5**      **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Certifié conforme  
Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Introduction**

Le développement projeté du bassin économique et de vie franco-valdo-genevois, certes réjouissant, nécessite cependant de faire preuve d'anticipation, en particulier dans le domaine de la mobilité.

L'augmentation de la demande attendue en ce domaine, sur un espace transfrontalier comprenant actuellement quelque 910 000 habitants pour environ 1 100 000 à l'horizon 2020, oblige les autorités à asseoir la mobilité sur un concept multimodal équilibré, reposant sur des infrastructures de transport adaptées à la demande et dotées des mesures d'accompagnement nécessaires pour en valoriser l'attractivité, et donc la rentabilité.

C'est dans cet esprit et en tenant compte des décisions prises en matière d'infrastructures de transport que l'office des transports et de la circulation (OTC) a élaboré un Plan d'actions des parcs relais 2003-2006, dont la mise en œuvre doit être essentiellement confiée à la Fondation des parkings (cf. annexe 3).

Dans le même temps, l'ouvrage parc relais P+R Genève-Plage, en cours de réalisation, doit être mis en service en janvier 2004. Son financement intégral doit encore être consolidé. La garantie d'emprunt accordée par l'Etat de Genève ne couvre que 36 000 000 F sur le montant de 56 000 000 F + TVA que coûteront en définitive l'ouvrage et ses accès selon les projections établies.

L'objectif du présent projet de loi consiste à donner à la Fondation des parkings les garanties nécessaires sur la totalité de l'emprunt, en vue de l'achèvement du chantier du parc relais P+R Genève-Plage dans les délais précisés ci-avant.

### **2. Développement des parcs relais P+R à Genève dans une perspective régionale et transfrontalière**

Dans une perspective de complémentarité et de transfert modal, en particulier pour les besoins de déplacements dits pendulaires, le développement des ouvrages parcs relais P+R, parallèlement à celui des transports publics, est essentiel.

Les ouvrages réalisés jusqu'ici, reposant sur une planification stratégique élaborée en 1991, ont avant tout été placés aux entrées principales de l'agglomération urbaine, le long des pénétrantes routières (ex. : P+R Etoile, P+R Sous-Moulin).

Leur positionnement et leur capacité en ont fait des ouvrages onéreux et peu rentables, même sur le long terme (abonnements avec tarification combinée avec les transports publics très avantageux).

Le dernier ouvrage en cours de construction dans cette perspective est le parc relais P+R Genève-Plage, auquel le chapitre 3 ci-dessous est consacré.

Deux autres objets s'inscrivent encore dans ce contexte et dont les études sont en cours : les parcs relais P+R Sécheron et le P+R Bachet-de-Pesay 2<sup>e</sup> étape.

Depuis la planification décidée en 1991, plusieurs décisions très structurantes ont été prises dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Il convient en particulier de citer la réalisation prochaine du raccordement ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA), maillon manquant pour valoriser pleinement les infrastructures ferroviaires régionales et transfrontalières existantes, au bénéfice d'un véritable RER franco-valdo-genevois, dont la réalisation commencera en 2005.

Dans l'intervalle, plusieurs autres projets ont été mis en fonction ou sont en voie de réalisation sur le plan ferroviaire ou du réseau de tramways :

*a) Volet ferroviaire*

- RER Genève – Bellegarde / septembre 2001;
- RER Pont-Rouge / décembre 2002;
- RER Coppet – Genève (troisième voie) / décembre 2004.

*b) Volet tramways*

- Section Sécheron / décembre 2003;
- Section Acacias / décembre 2004;
- Section Palettes / décembre 2005;
- Section Bouchet du tram Cornavin – Meyrin - CERN (TCMC) / décembre 2006;
- Sections TCMC intégrales / décembre 2008;
- Par ailleurs, les sections Onex et Nations - Grand-Saconnex sont à l'étude.

Le Conseil d'Etat a dès lors ressenti la nécessité de se doter d'un nouvel outil stratégique dans le cadre du développement des parcs relais P+R à Genève et sur le plan franco-valdo-genevois.

La stratégie actuelle repose ainsi davantage sur la réalisation d'ouvrages de stationnement de plus petites dimensions, essentiellement en surface et situées plus en amont de l'agglomération urbaine, en particulier le long des voies de chemins de fer et des lignes de tramways. Deux P+R restent cependant planifiés, ceux de Sécheron et des Palettes.

Le Plan d'actions des parcs relais 2003-2006 est la première étape de cette vision actualisée. Ainsi, dans plusieurs cas, les parcs relais deviennent plutôt des ouvrages de rabattement (accès aux transports publics le plus près possible du domicile).

Pour que les options stratégiques retenues portent véritablement leurs fruits, il convient de programmer les futurs ouvrages en fonction :

- des échéances retenues pour développer les transports publics (lien avec le Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics adopté le 2 octobre 2002);
- de la politique tarifaire des parcs relais (taux différencié selon le positionnement par rapport à l'agglomération urbaine) et des transports publics (Communauté tarifaire intégrale UNIRESO à Genève depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2001 à étendre au-delà du canton);
- de la vision et de la planification à développer sur le plan régional et transfrontalier en la matière, avec l'ensemble des partenaires institutionnels, ainsi que les opérateurs de transports publics concernés.

Ce dernier aspect de la question est traité dans le cadre du Comité stratégique DTPR (Développement des transports publics régionaux) placé sous la coprésidence de la Région Rhône-Alpes et du canton de Genève et comprenant également le canton de Vaud.

La concrétisation du programme de réalisation fixé dans le cadre du Plan d'actions des parcs relais 2003-2006 incombe principalement à la Fondation des parkings, à l'appui d'un financement assuré en priorité par les recettes « macarons de stationnement » et par le produit généré par un contrôle accru de l'usage des places de stationnement avec paiement (horodateurs) en Ville de Genève, qui sera réalisé dès 2004 par la fondation. Cette nouvelle activité doit progressivement dégager de nouvelles ressources financières.

Le Plan d'actions 2003-2006 in globo doit permettre à Genève de disposer de 4975 places parcs relais à fin 2006, contre 2330 places actuellement.

Dans le même temps, une réflexion a été engagée en vue de réexaminer les critères d'attribution des abonnements aux usagers.

### **3. L'achèvement du parc relais P+R Genève-Plage en vue d'une mise en service en janvier 2004**

Le parc relais P+R Genève-Plage dispose en l'état d'une garantie d'emprunt fixée à 36 000 000 F, accordée par le Grand Conseil le 8 juin 2000.

En l'état, les projections réalisées indiquent que l'ouvrage, dans sa totalité, comprenant les travaux d'aménagement environnants, les trémies, les accès piétons, ainsi que les réalisations restituées au profit de la Société Nautique de Genève et les taxes – en particulier la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et celle inhérente à l'usage accru du domaine public dû au chantier au profit de la Ville de Genève –, devrait revenir à 56 000 000 F environ (cf. descriptif annexe 1 et récapitulatif actualisé annexe 2). Ce montant ne comprend ni la TVA estimée à 4 000 000 F, ni les répercussions financières liées à l'arrêt de chantier fin 2000 - début 2001 correspondant à 1 050 000 F environ et dont la prise en charge reste à déterminer entre la Fondation des parkings et l'Etat de Genève à l'appui de l'avis de droit du professeur Andreas AUER, de février 2001.

Cet état de fait, connu en grande partie par l'ancienne direction de la Fondation des parkings depuis 1999 déjà, n'a été porté à la connaissance de son conseil de fondation, puis du Conseil d'Etat, qu'après la suspension du directeur de la fondation en janvier 2003, à partir de laquelle des contrôles sur les coûts engagés ont permis de constater que les décaissements avoisinaient déjà les 33 000 000 F alors que les travaux de gros œuvre n'étaient pas terminés. La présentation de la véritable évaluation à ce moment-là conduit au montant global de 56 000 000 F cité ci-avant.

A l'appui de ce constat et afin d'éviter un nouvel arrêt de chantier, la direction générale ad intérim instituée en janvier 2003 par le Conseil de fondation a immédiatement pris les mesures qui s'imposaient avec les mandataires en vue de réduire autant que possible les dépenses sur les décaissements encore programmés.

Ainsi, un plan d'économie, non conjoncturel, a été réalisé. Il devrait permettre d'abaisser de 1 500 000 F le coût total de l'ouvrage sans générer de nouvelles dépenses supplémentaires indirectes par des économies « de court terme ». A cet égard, il faut relever qu'au stade où les faits ont pu être constatés, il était très difficile de comprimer davantage les prévisions de dépenses.

Des économies plus substantielles auraient pu être réalisées en retranchant d'autres travaux de second œuvre tels que peinture, etc. Cependant, les économies réalisées auraient conduit à un déficit non admissible de sentiment de sécurité, qu'il a fallu écarter pour éviter que cet ouvrage, qui rappelons-le, comprend 900 places sous le niveau du lac réparties sur six étages, ne soit délaissé par ses usagers potentiels futurs. Il faut insister sur le fait que l'augmentation n'est pas liée à des dépassements des coûts devisés par les mandataires, ceux-ci étant pour l'essentiel conformes aux prévisions, mais par une sous-évaluation faite au moment de la présentation du projet au Conseil d'Etat et au Grand Conseil.

Toutefois, des décaissements non prévus à l'origine augmentent le coût total de l'ouvrage, soit en particulier :

– incidents géologiques	700 000 F
– agrandissement de l'ouvrage / grandeur des places	1 000 000 F
– ascenseur supplémentaire	200 000 F
– redevance RPLP (évaluation redevance poids lourds / entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2001)	700 000 F
– redevance Ville de Genève, service du domaine public (évaluation)	650 000 F
– intérêts intercalaires	4 000 000 F

A noter que les travaux dévolus aux ouvrages d'accès sont évalués à 6 000 000 F environ et que ceux destinés aux installations portuaires et en lien avec la Société Nautique de Genève correspondent à 1 300 000 F environ.

Un soutien supplémentaire de l'Etat sous forme de crédit relais a été accordé pour assurer la terminaison des travaux et la mise en exploitation de l'ouvrage comme prévu en janvier 2004, dans l'attente d'une extension de l'emprunt auprès de l'organisme bancaire avec lequel la fondation a déjà contracté pour la première partie de l'emprunt.

Une garantie d'emprunt doit parallèlement être accordée à la Fondation des parkings en vue de répondre aux attentes de la banque.

Il convient encore de préciser que le projet de loi porte uniquement sur une extension de la garantie d'emprunt. Les frais financiers liés à cet emprunt restent intégralement à la charge de la Fondation.

Enfin, la Fondation des parkings a engagé une étude sur la TVA, dont les résultats, en principe disponibles en octobre 2003, pourront être exposés en commission en temps opportun. Les axes de réflexion portent en particulier sur le volet « récupération de la taxe », a priori envisageable seulement dans une très faible proportion, sur les ouvrages construits récemment ou en cours de réalisation (P+R Genève-Plage compris), dans la mesure où leur financement dépend dans une grande mesure d'apports financiers apparentés à du subventionnement. Ce dossier est suivi très attentivement par le Conseil de Fondation qui prendra les mesures qui s'imposent à l'appui des conclusions attendues de l'étude en cours.

#### **4. Les mesures de réorganisation entreprises**

##### ***a) La réorganisation administrative de la Fondation des parkings***

La sous-estimation du coût de construction du P+R Genève-Plage, ainsi que d'autres griefs qui ont pu être adressés à l'ancien directeur de la Fondation des parkings, révèlent, au-delà des graves manquements dont la fondation a été victime et qui ont conduit au licenciement pour justes motifs de l'ancien directeur, la nécessité de prendre des mesures d'ordre structurel. La Fondation des parkings s'y est attelée à la suite d'un audit réalisé à la demande du Conseil de fondation à la fin de l'année 2001. Diverses mesures ont été prises et sont en voie de réalisation dans les domaines de l'encadrement (engagement d'un directeur général et d'un directeur technique chargé de la planification), de l'informatique, de la gestion du personnel (révision des statuts du personnel et évaluation des fonctions), de l'organisation du Conseil de fondation et de la présentation des comptes et du budget (introduction de la comptabilité analytique et des normes IAS). Ces mesures trouvent notamment leur concrétisation dans un projet de loi modifiant la loi sur la gestion des parkings de l'Etat et les statuts de la Fondation des parkings que le Conseil d'Etat dépose parallèlement au dépôt du présent projet de loi.

##### ***b) Le financement de la Fondation des parkings***

Le 12 janvier 2000, soit au moment du dépôt du projet de loi 8185 portant sur la garantie initiale accordée pour la réalisation du parc relais P+R Genève-Plage, le Conseil d'Etat attirait déjà l'attention du Grand Conseil sur le fait que les finances de la Fondation des parkings seraient appelées à connaître une certaine précarité à brève échéance. Les projections établies à l'époque démontraient que la fondation se trouverait en manque de ressources financières dès 2001.



L'équilibre des comptes de la fondation aurait pu être préservé un peu plus longtemps, principalement en raison de recettes sur les macarons de stationnement plus élevées que prévu et de la réalisation de chantiers différée (P+R Sécheron et P+R Bachet-de-Pesay 2<sup>e</sup> étape), si d'autres événements n'étaient pas venus contrecarrer ces projections.

Cela étant, comme déjà relevé sous chapitre 2, la Fondation des parkings entend assurer le financement de ses prestations en fondant durablement sa stratégie sur des activités rémunératrices additionnelles en relation avec la politique du stationnement.

Concrètement, les tractations engagées en vue d'accorder à la fondation la compétence de contrôler les horodateurs en Ville de Genève, afin de permettre aux autres unités compétentes en la matière de se consacrer au contrôle des zones bleues et autres aspects découlant de la législation sur la circulation routière, ont abouti très récemment. Ce nouveau champ d'activités doit progressivement dégager de nouvelles ressources qu'il est prévu de consacrer prioritairement à la prise en charge des frais financiers et amortissements liés à la réalisation d'ouvrages de stationnement découlant de la planification directrice édictée par l'Etat (cf. annexe 3).

En effet, à l'appui d'une étude comparative récente menée par l'OTC, les projections financières établies à ce propos prévoient l'apport d'un montant net de 1 500 000 F environ en 2004, puis 4 000 000 F à 8 000 000 F par an. A titre illustratif, une place « horodateur » offre en l'état à Genève un « rendement » moyen d'environ 3,10 F par jour, soit au maximum la contrepartie de 2 heures de stationnement. Le ratio est beaucoup plus élevé dans d'autres villes, comme à Lausanne par exemple, où 10 F environ sont perçus journalièrement. La marge de progression évoquée ci-avant doit permettre d'assurer durablement une part de financement non négligeable des ouvrages de stationnement à réaliser. Les actions à engager sur les exercices 2003 et 2004 ont fait l'objet d'une estimation (cf. annexe 5).

Une gestion plus étendue des parkings de l'Etat par la fondation est également évaluée avec les services compétents de l'administration cantonale.

Ces nouvelles activités lucratives devraient permettre à la fondation de poursuivre le programme de réalisation d'ouvrages de stationnement arrêté par l'Etat sans recourir durablement au mécanisme du subventionnement.

## 5. Conclusion

La Fondation des parkings connaît une période charnière.

Sur le plan structurel, son fonctionnement est en passe de correspondre à celui d'une véritable PME comprenant une cinquantaine de collaboratrices et collaborateurs, gage d'un suivi de projets mieux structuré, plus rigoureux et plus transparent, sans compter les effectifs à venir liés au contrôle du stationnement dans les secteurs avec horodateurs en Ville de Genève.

Moyens financiers à l'appui, les conditions seront ainsi réunies pour faire face à la mise en œuvre ambitieuse du Plan d'actions des parcs relais 2003-2006 arrêté par l'Etat.

La crédibilité accrue de la Fondation des parkings contribuera à renforcer ses liens avec l'Etat et ses autres partenaires.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

### Annexes :

1. *Descriptif parc relais P + R Genève-Plage*
2. *Etat de situation et projections financières P+R Genève-Plage actualisés*
3. *Plan d'actions des parcs relais 2003-2006 de l'Etat*
4. *Plan d'actions des parcs relais 2003-2006 de la Fondation des parkings*
5. *Effets détaillés de la mise en œuvre du Plan d'actions - années 2003 et 2004*
6. *Mise en œuvre du contrôle du stationnement pour les places « horodateurs » par la Fondation des parkings dès 2004: première évaluation budgétaire - juin 2003*

# FONDATION DES PARKINGS

## PARC RELAIS P+R GENEVE-PLAGE

### 1. DESCRIPTION DE L'OUVRAGE

Le Parc Relais P+R Genève-Plage est un parking sous-lacustre de 900 places situé dans le port de la Société Nautique de Genève en face de la place de Trainant.

Cet ouvrage comporte 6 sous-sols desservis par deux rampes hélicoïdales, une pour la descente et une pour la montée.

L'accès au parking se fait par des trémies situées de part et d'autre du quai de Cologny, soit d'une entrée et d'une sortie provenant et en direction de Vésenaz ainsi que d'une entrée et d'une sortie provenant et en direction de Genève Ville.

Ce parc relais est réservé en priorité aux pendulaires venant du quai de Cologny qui pourront y garer leur véhicule en prenant un abonnement P+R (Parking + UNIRESO).

Il servira également, le soir et les week-ends aux activités culturelles ou sportives qui ont lieu, à proximité, à savoir : Genève-Plage, CinéLac, Société Nautique de Genève, Fêtes de Genève, etc.

L'ouvrage mesure environ 100 m. de long sur 50 m. de large et descend à une profondeur d'environ 22 m. au-dessous du niveau du quai de Cologny ou 17m.50 sous le fond du port.

Le tirant d'eau restitué au-dessus du parking pour les bateaux de la Société Nautique de Genève sera de 2m.80 par rapport au niveau des hautes eaux moyennes et de 2m.20 par rapport aux basses eaux.

Un emplacement pour la prise des tickets destinés au paiement et les sorties se situent dans un ouvrage situé sous la place appelée aujourd'hui "Esplanade Ailinghi" dont le prolongement naturel est le 1<sup>er</sup> sous-sol du parking.

Un groupe de 4 ascenseurs et un escalier assurent la liaison entre les étages du parking et le quai de Cologny. Ainsi, l'arrêt terminus du trolleybus N° 2 à la Place de Trainant se situe à moins de 80 m. des sorties piétonnes.

De plus, il est prévu pour desservir rapidement la rive droite du lac en transports publics, un débarcadère et une navette annuelle des Mouettes genevoises au Port Noir, qui se situera à moins de 200 m.

Le parking sera équipé de tous les systèmes de sécurité exigés, soit détection incendie, extinction automatique, analyse en gaz CO, ventilation, parois et portes coupe-feu.

L'espace se situant au-dessus de la zone de contrôle d'accès et de péage, soit l'Esplanade Alinghi, est restitué, libre de toute entrave, pour les activités de la Société Nautique de Genève ou pour les accès à la plage et à la piscine de Genève-Plage.

Une partie des platanes qui existaient dans cette zone ont été transplantés et seront replantés le long du quai de Cologny.

## **2. PROGRAMME D'EXECUTION / SITUATION AOÛT 2003**

Le chantier a été ouvert fin novembre 2000 par la création d'un batardeau (barrage) constitué de palplanches métalliques assurant l'étanchéité de la zone de construction durant le chantier.

Le chantier a ensuite été arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 2000 au 19 mars 2001. Afin d'assurer la sécurité de l'ouvrage, il a été nécessaire de terminer la pose des palplanches, ce qui a été réalisé en janvier 2001.

Après avoir vidé l'eau du lac qui se trouvait dans l'enceinte des palplanches, le chantier de parois moulées a pu être installé à mi-avril 2001 et la phase de construction des parois a pu débuter.

La paroi moulée a été terminée en septembre 2001, ce qui a permis de débuter le terrassement général et l'étaiyage de la paroi moulée, qui ont duré neuf mois environ, soit jusqu'en juin 2002.

Ainsi, le bétonnage du radier et le début de la construction des piliers et dalles ont pu démarrer à la même époque.

La dalle de toiture du parking a vu son dernier bétonnage se réaliser fin juin 2003. Durant toute la période de début 2002 à août 2003, il a également été réalisé les rampes d'entrée et de sortie de la zone de contrôle d'accès et de péage ainsi que le tunnel de liaison avec le parking. La dernière dalle de l'ouvrage a été bétonnée en juillet 2003.

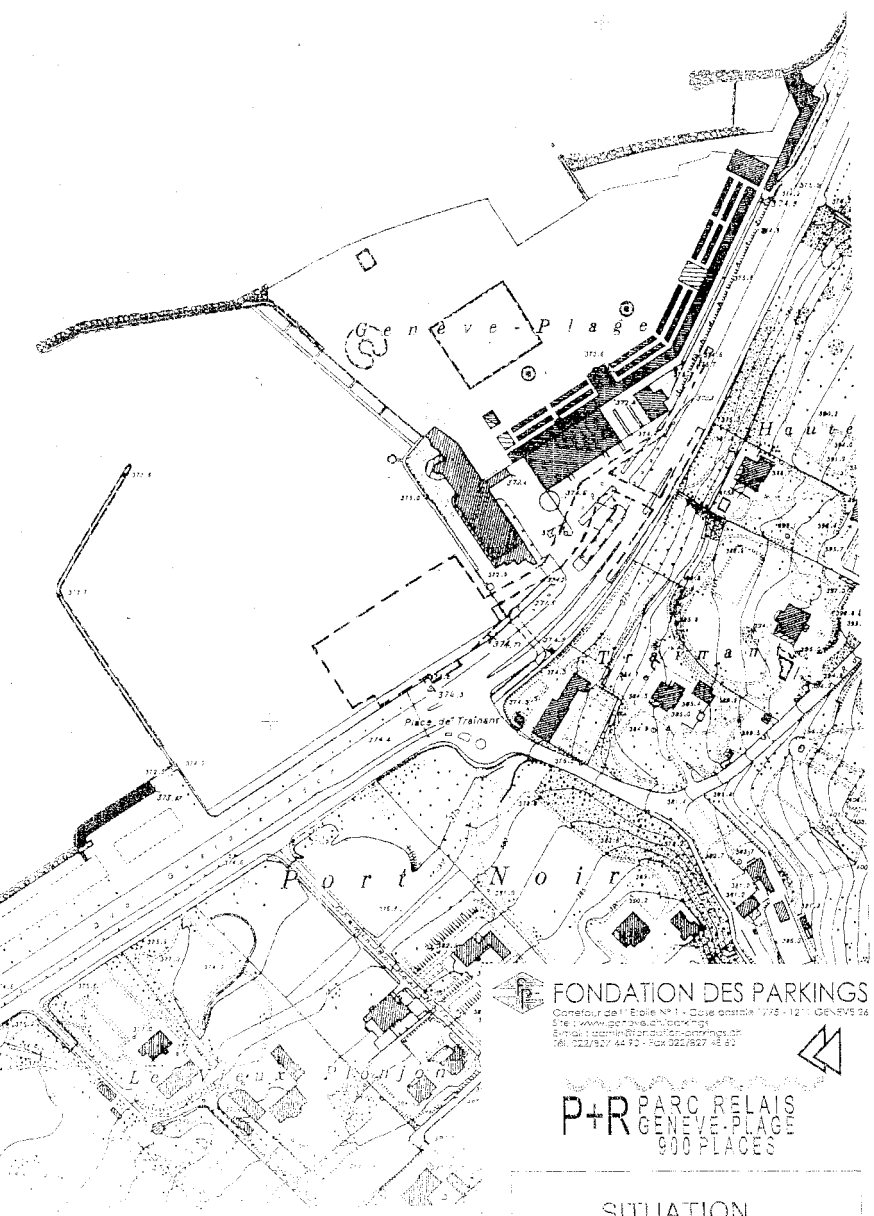
Concernant les travaux de second œuvre, ceux-ci ont débuté en début d'année 2003 par la pose des installations électriques, ils se poursuivent actuellement par la pose de la ventilation.

Tous les autres travaux du second œuvre, soit serrurerie, peinture, parois, escaliers, détection incendie et extinction automatique, vont se dérouler entre septembre et décembre 2003. Ainsi l'ouvrage sera opérationnel en fin d'année en vue d'accueillir les premiers usagers en janvier 2004.

### 3. COÛT DE L'OUVRAGE

Le coût de l'ouvrage, d'un montant total de CHF 60 millions, y compris TVA, peut se résumer de la manière suivante :

	<u>Millions CHF</u>
<u>Travaux de gros œuvre</u>	
- Travaux préparatoires, travaux spéciaux (parois moulées, terrassement et étayage)	22,0
- Béton armé et maçonnerie	13,3
- Installations électriques	2,4
- Installations sanitaires	0,8
- Installations ventilation	0,7
<u>Travaux de second œuvre</u>	
- Second œuvre (serrurerie, peinture, signalisation, etc.)	4,8
Honoraires, frais et taxes diverses	<u>12,0</u>
	56,0
+ TVA	<u>4,0</u>
	60,0
	===



**FONDATION DES PARKINGS**

Contour de l'École N° 1 - Case postale 1275 - 1211 GENEVE 26  
 Site : [www.geneve.ch/parkings](http://www.geneve.ch/parkings)  
 E-mail : [admin@fondation-parkings.ch](mailto:admin@fondation-parkings.ch)  
 Tél. 022/927 44 92 - Fax 022/927 48 92



**P+R** PARC RELAIS  
 GENEVE-PLAGE  
 900 PLACES

SITUATION



**P+R PARCOURS**

**AMENAGEMENTS DE SURFACE**

Bilan esplanade, voirie, ascenseur et aia.

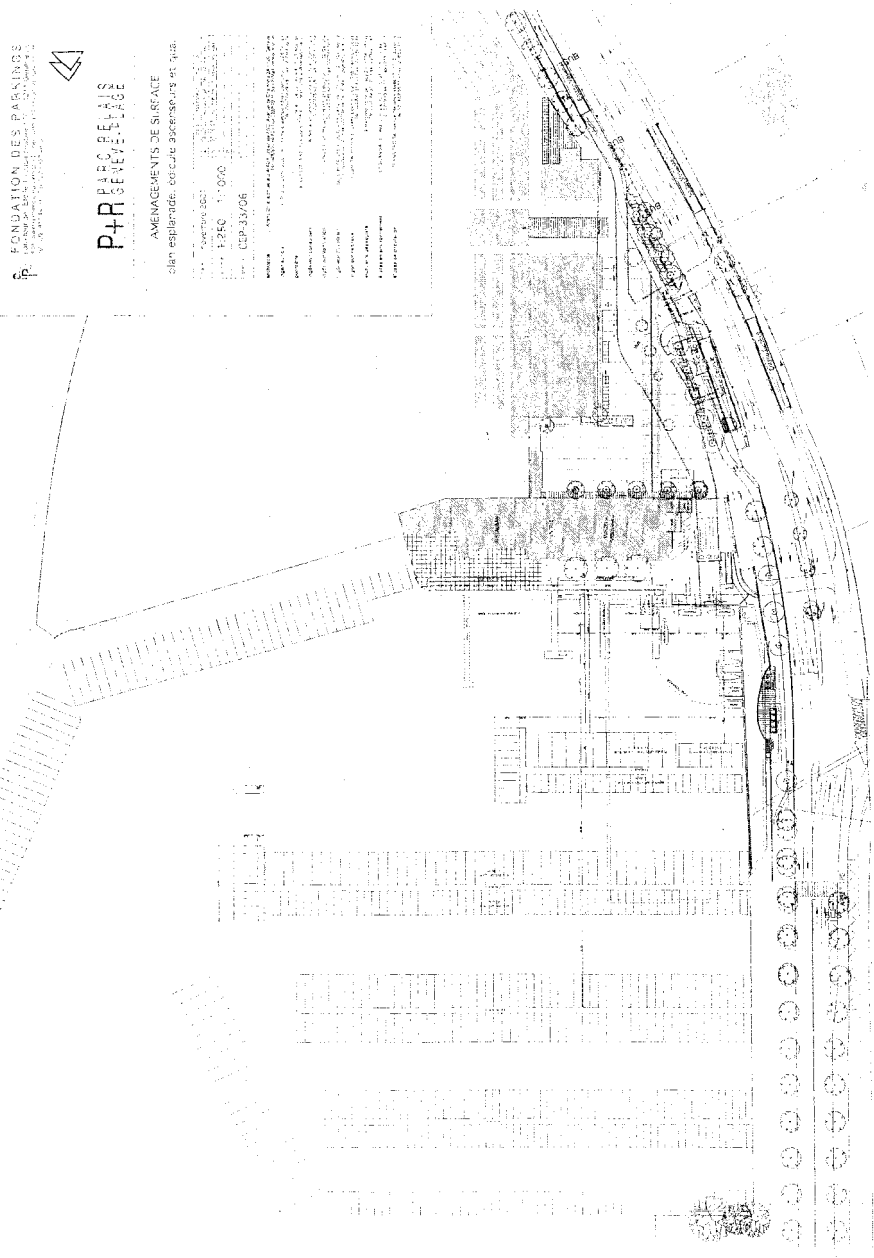
Surface 3001  
 Surface 1 250  
 Date : DEP-3/06

**REMARQUE :** L'AMENAGEMENT DE SURFACE EST DÉFINI PAR LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS ET LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS. L'AMENAGEMENT DE SURFACE EST DÉFINI PAR LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS ET LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS.

**LEGENDAIRE :** L'AMENAGEMENT DE SURFACE EST DÉFINI PAR LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS ET LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS.

**SYMBOLIQUE :** L'AMENAGEMENT DE SURFACE EST DÉFINI PAR LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS ET LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS.

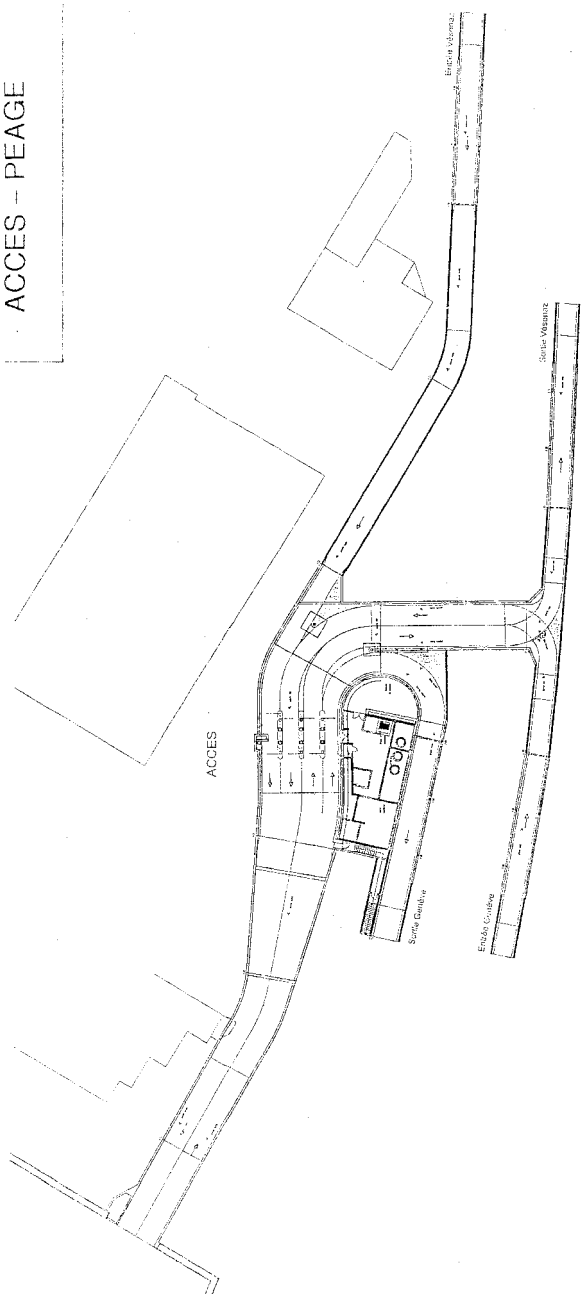
**REMARQUE :** L'AMENAGEMENT DE SURFACE EST DÉFINI PAR LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS ET LE PLAN DE POSITIONNEMENT DES PAVINGS.



**FONDATION DES PARKINGS**  
 Carrefour de l'Écluse N° 1 - Case postale 1775 - 1211 GENEVE 26  
 Site : [www.geneve.ch/parkings](http://www.geneve.ch/parkings)  
 E-mail : [administration-parkings.ch](mailto:administration-parkings.ch)  
 tél. 022/827 44 90 - Fax 022/827 48 83

**P+R** PARC RELAIS  
 GENEVE-PLAGE  
 900 PLACES

ACCES - PEAGE



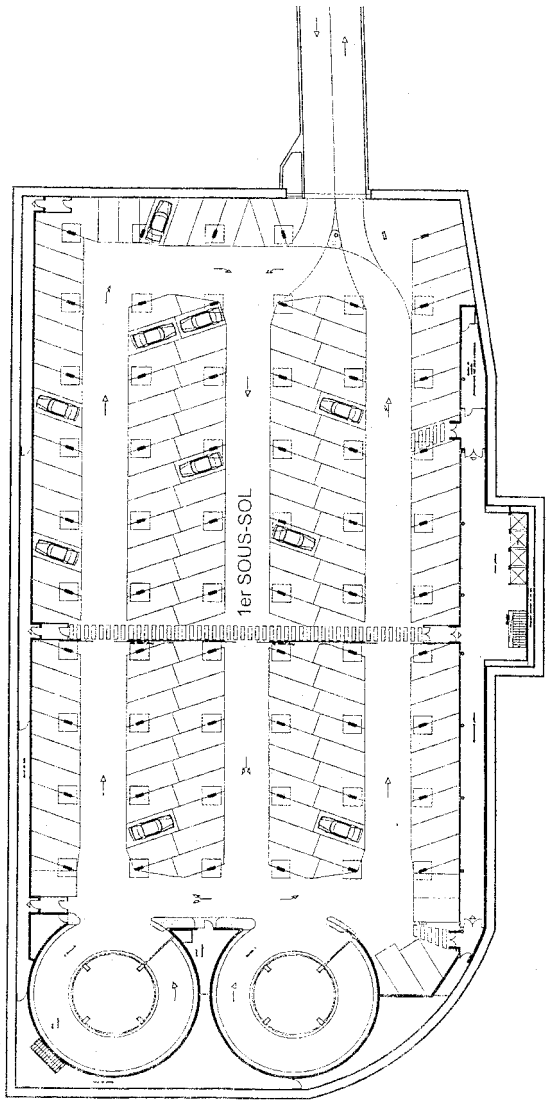




FONDATION DES PARKINGS  
 Carrefour de l'Étoile, N° 1 - Courte postale 1775 - 1211 GENEVE, CH  
 Site: [www.ch.parkings.ch](http://www.ch.parkings.ch)  
 E-mail: [info@parkings.ch](mailto:info@parkings.ch)  
 Tel.: 022/627 44 90 - Fax: 022/782 48 63

**P+R** PARC RELAIS  
 GENEVE-PLAGE  
 900 PLACES

SOUS-SOL

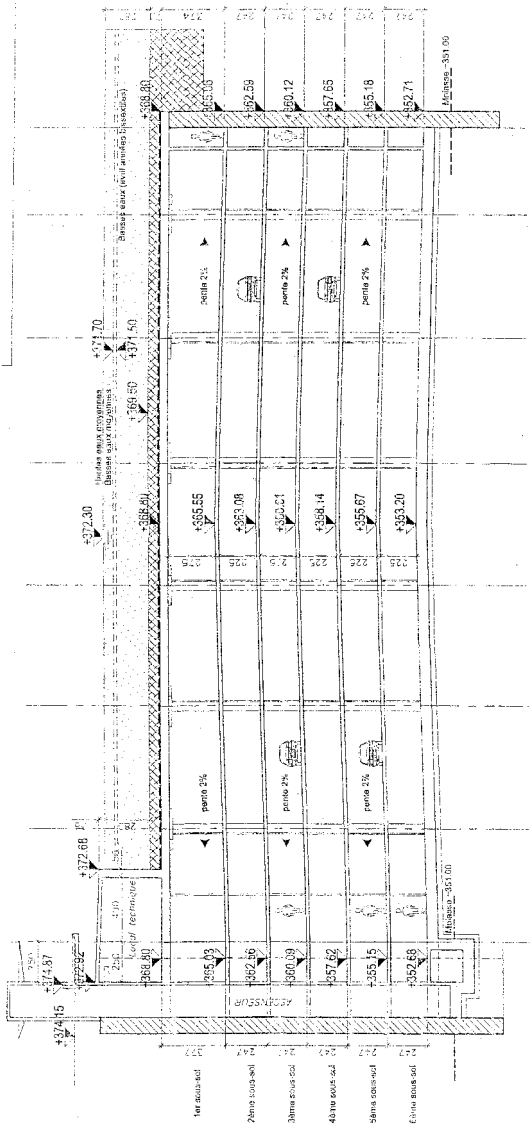


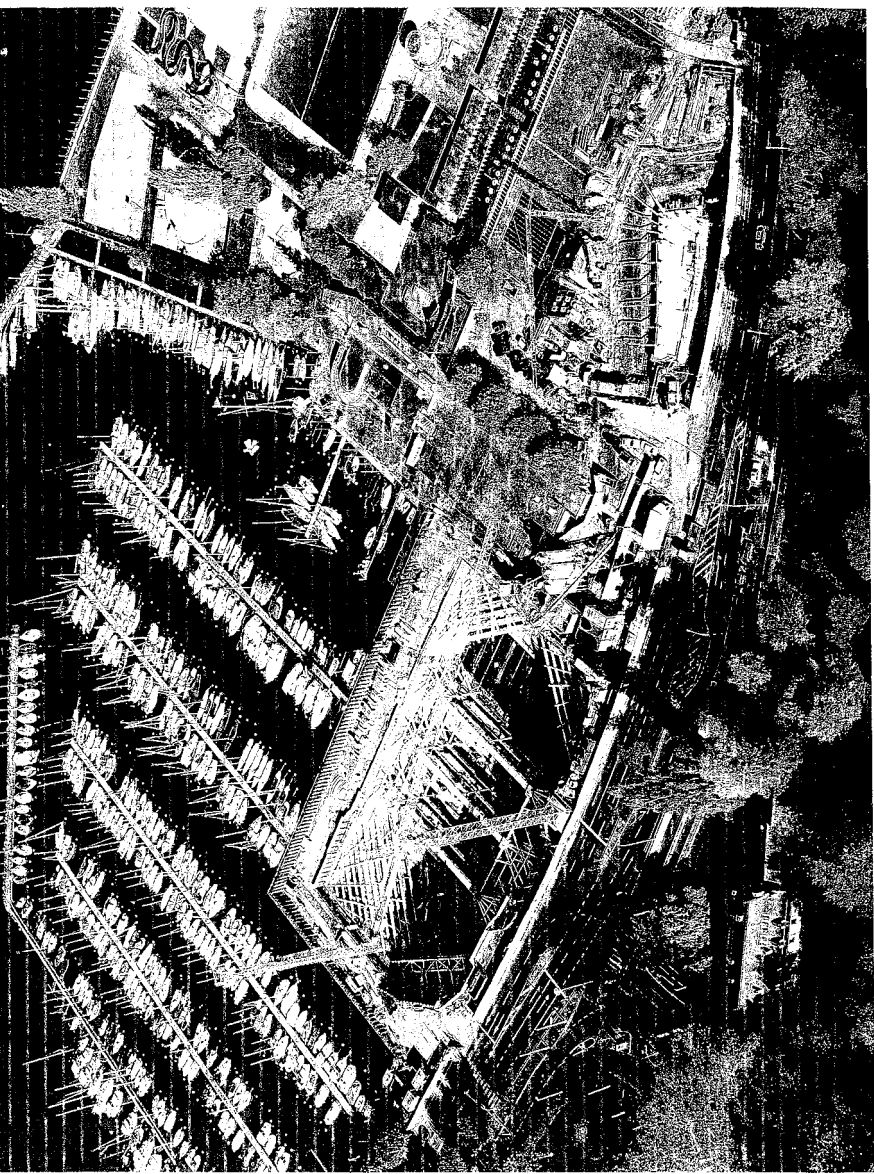
**FONDATION DES PARKINGS**  
 Centre-our de l'Écluse n° 1 - Case pontée 1775-1211 GENEVE 24  
 Site : www.geneve.ch/parkings  
 Tél. 022/827 44 90 - Fax 022/827 43 41



**P+R** PARC RELAIS  
 GENEVE PLAGE  
 900 PLACES

**COUPE**





**PARC RELAIS P+R GENEVE-PLAGE**  
**TABEAU DU CONTRÔLE DES ENGAGEMENTS au 13 août 2003**



LOT	ESTIMATIONS H.T.		ADJUDICATIONS			1			POSITION PAR RAPPORT AU DEVIS ESTIMATIF			2			SOLDES	
	Travaux	Devis estim. du 14.2.03	Entreprises	Montant contrat HT	Montant avenant HT	Total commande HT	Différence par rapport au devis estimatif	Travaux restant à adjuiger, estimation	N° et date	Montant HT	Montant TTC	Montant HT	Montant TTC	1-2	1-2	
<b>1. GROS ŒUVRE</b>																
10 Travaux préparatoires																
101 Installations portuaires		1'117'639.00	Récapitulation 101	937'199.00	180'980.00	1'117'639.00	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 101	893'080.09	959'984.83	224'578.91			
102 Transplantations-Plantations		299'569.50	Récapitulation 102	279'111.00	19'458.50	298'569.50	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 102	132'223.35	142'157.29	166'346.15			
103 Travaux spéciaux		17'025'631.00	Récapitulation 103	16'211'491.95	814'139.05	17'026'631.00	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 103	16'285'322.90	17'520'237.35	740'308.10			
104 Travaux routiers		2'963'919.00	Récapitulation 104	2'751'268.80	212'650.20	2'963'919.00	-200'015.20	200'000.00	0.00	Récapitulation 104	2'489'679.10	2'678'663.71	274'124.70			
105 Eclairage public		38'445.00	Récapitulation 105	0.00	38'445.00	38'445.00	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 105	19'189.40	20'632.90	19'255.60			
106 Signalisation - Marquages		91'282.00	Récapitulation 106	95'002.00	6'280.00	91'282.00	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 106	67'876.50	73'030.35	23'385.50			
107 Services Electricité		94'408.00	Récapitulation 107	0.00	94'408.00	94'408.00	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 107	62'740.55	67'412.83	31'667.45			
108 Services Gaz		170'739.55	Récapitulation 108	0.00	170'739.55	170'739.55	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 108	114'466.20	123'135.57	56'273.35			
110 Installations sanitaires		33'400.00	Récapitulation 110	33'400.00	0.00	33'400.00	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 110	25'000.00	26'900.00	8'400.00			
111 Eaux usées		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00							
112 Défense incendie		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00							
113 Services Eau		190'566.85	Récapitulation 113	0.00	180'566.85	190'566.85	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 113	223'451.40	238'676.72	-28'854.55			
115 SIG - Consommation chantier		22'024'476.90	Récapitulation 115	0.00	26'000.00	26'000.00	25'000.00	0.00	0.00	Récapitulation 115	213'061.08	226'948.30	36'938.92			
Sous-total				20'287'432.75	177'703.95	22'074'464.70	49'984.80	200'000.00			20'526'070.57	22'077'778.95	1'548'394.13			
<b>12 Béton, maçonnerie</b>																
121 Divers / Echauffages		17'000.00		0.00	0.00	0.00	-17'000.00	17'000.00								
122 Infrastructure		29'000.00		0.00	0.00	0.00	-29'000.00	29'000.00								
123 Structure Charpente métallique		12'359'906.00	Récapitulation 124	12'154'931.40	87'152.00	12'242'083.40	-117'822.60	100'000.00	0.00	Récapitulation 124	10'452'273.00	11'246'645.75	17'980'10.40			
125 Maçonnerie		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Dans 124	0.00	0.00	0.00			
126 Travaux prépar. électriques		219'871.00	Récapitulation 126	179'000.00	40'871.00	219'871.00	0.00	0.00	0.00	Récapitulation 126	69'960.00	75'246.95	149'891.00			
127 Incorporés sanitaires		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00								
128 Incorporés ventilation		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00								
128 Aménagements extérieurs		630'000.00	Récapitulation 129	205'000.00	0.00	205'000.00	-425'000.00	200'000.00	0.00					205'000.00		
130 Etranchés		50'000.00		0.00	0.00	0.00	-50'000.00	50'000.00						0.00		
131 Plantations aménagements ext.		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00						0.00		
132 Sois		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00						0.00		
133 Isolation		0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00						0.00		
Sous-total		13'506'777.00		12'536'931.40	128'023.00	12'664'954.40	-638'822.60	386'000.00	0.00					10'522'253.00	11'321'862.70	
Sous-total 1 Gros œuvre		35'330'256.90		32'838'364.15	1'905'054.95	34'741'419.10	-568'837.80	596'000.00	0.00					31'048'323.57	33'399'671.64	
															Verif	
<b>2 INSTALLATIONS TECHNIQUES</b>																
20 Electricité																
201 Divers																
202 Chemin câbles																
203 Courant fort / Courant faible		634'196.00	Récapitulation 203	601'000.00	38'003.40	639'003.40	1'807.40	0.00	0.00	Récapitulation 203	316'746.95	340'819.61	319'296.55			

ESTIMATIONS H.T.		ADJUDICATIONS			1		POSITION PAR RAPPORT AU DEVIS ESTIMATIF		2			SOLDES	
LOT	TRAVAUX	Devis estim. du 14.2.03	Entreprises	Montant contrat HT	Montant avenant HT	Total commande HT	Différence par rapport au devis estimatif	Travaux restant à adjudger, estimation	N° et date	Montant HT	Montant TTC	1-2	Solde HT
204	Courant faible	221'287,00	Récapitulation 205	221'287,00	0,00	221'287,00	0,00	0,00	Récapitulation 205	0,00	0,00		
205	Lustre							0,00					
206	Eclairage de secours							0,00					
207	Signalisation lumineuse							0,00					
208	Tableaux électriques	130'000,00					-130'000,00	130'000,00					
209	Inst. moyenne tension							0,00					
210	Détection incendie	33'000,00					-33'000,00	33'000,00					
211	Sonorisation (alarme évacuation)	107'000,00					-107'000,00	107'000,00					
212	Huiles							0,00					
213	Ascenseurs	420'174,00	Récapitulation 213	420'174,00	0,00	420'174,00	0,00	0,00	Récapitulation 213	122'250,00	131'541,00	297'924,00	
214	Groupes secours	153'425,00	Récapitulation 214	153'425,00	0,00	153'425,00	0,00	0,00	Récapitulation 214	72'000,00	77'472,00	81'425,00	
215	Transformateurs							0,00					
216	Ordonneurs	20'000,00					-20'000,00	20'000,00					
217	Appareils radio	15'000,00					-15'000,00	15'000,00					
218	Comptage	50'000,00					-50'000,00	50'000,00					
219	Signalisation lumineuse	25'000,00					-25'000,00	25'000,00					
220	Huiles optique	150'000,00					-150'000,00	150'000,00					
221	Contrôle accès - Pégale	350'000,00					-350'000,00	350'000,00					
223	Vidéo	100'000,00					-100'000,00	100'000,00					
224	Faux planchers							0,00					
225	Faux plafonds							0,00					
228	P.ubilité							0,00					
229	Téléphone	2'409'982,00		1'992'886,00	35'000,40	1'430'869,40	-978'192,60	960'000,00		510'986,85	549'832,61	919'892,55	
	<b>26 Sanitaire</b>												
251	Divers							0,00					
252	Écoulement surface							0,00					
253	Alimentation eau							0,00					
254	Installations sanitaires	380'000,00	Récapitulation 254	380'000,00	17'608,00	397'608,00	17'608,00	15'000,00	Récapitulation 254	136'608,00	146'990,21	261'000,00	
255	Servier	370'000,00	Récapitulation 255	370'000,00	0,00	370'000,00	0,00	30'000,00	Récapitulation 255	0,00	0,00	370'000,00	
256	Extricteurs	30'000,00						0,00					
257	Radiateurs							0,00					
258	Appareils sanitaires							0,00					
259	Cuisine	20'000,00					-20'000,00	0,00					
	<b>Sous-total Sanitaire</b>	800'000,00		750'000,00	17'608,00	767'608,00	-32'392,00	45'000,00		136'608,00	146'990,21	631'000,00	
	<b>27 Ventilation</b>												
271	Divers							0,00					
272	Ventilation	699'000,00	Récapitulation 272	699'000,00	3'750,00	702'750,00	3'750,00	0,00	Récapitulation 272	328'587,65	353'560,31	374'162,35	
273	Ventilation CO		Dans 272					0,00	Dans 272	0,00	0,00	0,00	
	<b>Sous-total Ventilation</b>	699'000,00		699'000,00	3'750,00	702'750,00	3'750,00	0,00		328'587,65	353'560,31	374'162,35	
	<b>Sous-total 2 Inst. techniques</b>	3'908'982,00		2'944'886,00	55'361,40	2'907'247,40	-1'006'834,60	1'025'000,00		976'192,60	1'050'383,13	1'925'084,90	
					Verif.	2'907'247,40					Verif.	1'825'064,90	
	<b>3 SECOND ŒUVRE</b>												
301	Divers	29'137,90					-29'137,90	29'000,00					
303	Parois et portes coupe-feux	3'000'000,00					-3'000'000,00	2'600'000,00					



ESTIMATIONS H.T.		ADJUDICATIONS			1		POSITION PAR RAPPORT AU DEVIS ESTIMATIF		2			SOLDES 1 - 2	
LOT	TRAVAIL	Devis estim. du 14.2.03	Entreprises	Montant contrat HT	Montant avenant HT	Total commandes HT	Différence par rapport au devis estimatif	Travaux restant à adjudger, estimation	N° et date	Montant HT	Montant TTC	Solde HT	
429	Géotechnicien	130'000.00	Récapitulation 429	124'581.00	0.00	124'581.00	-5'418.00	0.00	Récapitulation 429	173'966.00	186'889.32	-49'415.00	
430	Huissier	10'000.00	Récapitulation 430	8'000.00	0.00	8'000.00	-2'000.00	0.00	Récapitulation 430	8'000.00	8'583.98	0.00	
431	Avocat	200'000.00	Récapitulation 431	150'000.00	0.00	150'000.00	-50'000.00	0.00	Récapitulation 431	96'681.70	103'991.51	53'318.30	
432	Frais de plans et reproductions	500'000.00	Récapitulation 432	139'000.00	162'000.00	300'000.00	-200'000.00	70'000.00	Récapitulation 432	161'525.50	173'592.03	138'474.50	
433	Divers frais administration	960'000.00	Récapitulation 433	200'000.00	200'000.00	200'000.00	-760'000.00	50'000.00	Récapitulation 433	65'777.00	71'582.84	134'223.00	
	Sous-total honoraires	6'500'000.00		4'857'389.00	377'000.00	5'034'389.00	-1'465'611.00	160'000.00		4'223'220.95	4'540'255.40	811'168.05	
44	Frais financiers	4'000'000.00	Récapitulation 441	3'200'000.00	0.00	3'200'000.00	-800'000.00	800'000.00	Récapitulation 441	1'278'427.40	1'278'427.40	1'920'572.60	
441	Frais financiers	4'000'000.00		3'200'000.00	0.00	3'200'000.00	-800'000.00	800'000.00		1'278'427.40	1'278'427.40	1'920'572.60	
45	Haussees												
451	Haussees	Dans estim.		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	
	Sous-total hausses												
	Sous-total 4 Frais, taxes, honor.	11'800'000.00		9'676'973.90	1'182'700.00	10'859'673.90	-1'990'665.90	1'060'000.00		7'735'744.40	8'169'054.71	3'129'929.50	
	Total avant imprévus	55'810'476.80		45'389'192.45	3'144'116.35	48'533'308.80	-4'345'946.00	6'963'000.00		39'760'260.47	42'619'109.48	8'773'048.33	
	Divers imprévus environ 10%	Dans estim.											
	Total général ouvrage H.T.	55'810'476.80		45'389'192.45	3'144'116.35	48'533'308.80	-4'345'946.00	6'963'000.00		39'760'260.47	42'619'109.48	8'773'048.33	
	S-total 1 Bâlement	44'010'476.80		35'712'218.55	1'961'416.35	37'673'634.90	-6'336'841.90	5'903'000.00		32'024'516.07	34'450'054.77	6'648'118.83	
	S-total 2 Taxes et assur.	1'300'000.00		1'819'584.90	805'700.00	2'625'284.90	1'325'284.90	100'000.00		2'233'086.05	2'349'371.91	392'188.85	
	S-total 3 Honoraires	6'500'000.00		4'957'389.00	377'000.00	5'034'389.00	-1'465'611.00	160'000.00		4'223'220.95	4'540'255.40	811'168.05	
	S-total 4 Frais financiers	4'000'000.00		3'200'000.00	0.00	3'200'000.00	-800'000.00	800'000.00		1'278'427.40	1'278'427.40	1'920'572.60	
	Total HT 1 à 4	55'810'476.80		45'389'192.45	3'144'116.35	48'533'308.80	-4'345'946.00	6'963'000.00		39'760'260.47	42'619'109.48	8'773'048.33	
	TVA à 7.6% (Taux 2003)	4'241'596.24		3'449'578.63	236'952.84	3'688'531.47	330'291.90	529'168.00					
	Total général ouvrage TTC	60'052'073.04		48'838'771.08	3'383'069.19	52'221'840.27	-4'676'237.90	7'492'168.00			42'619'109.48		

Coût total estimé de l'opération **55'456'306.80** CHF H.T.

Coût total estimé de l'opération TVA 7.6 % 59'714'028.27 CHF T.T.C.

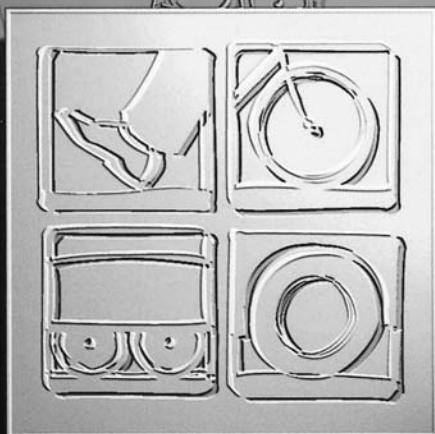
Y compris arrêt de chantier pour 880'000.- Frs. hors TVA

Les économies prévues et la situation conjoncturelle devraient nous permettre une réduction du coût global de l'ouvrage de l'ordre de 2,5 millions environ.

POLITIQUE DU STATIONNEMENT - JANVIER 2003

# PARCS RELAIS

PLAN D'ACTION 2003-2006



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE  
Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement

OFFICE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

DIA



## **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 moderniser la conception et à 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 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)
Négociation 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 d volu es 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 parking<sup>1</sup>.

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.

<sup>1</sup> 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'Etat<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup> 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

<sup>2</sup> 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 6'000m<sup>2</sup> 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 Vieussieux, 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 » <sup>3</sup> 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'usager, 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

<sup>3</sup> 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 parc-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 Balaxert 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-Moulin<sup>4</sup>. 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
  - Interfaçage 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

<sup>4</sup> 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.

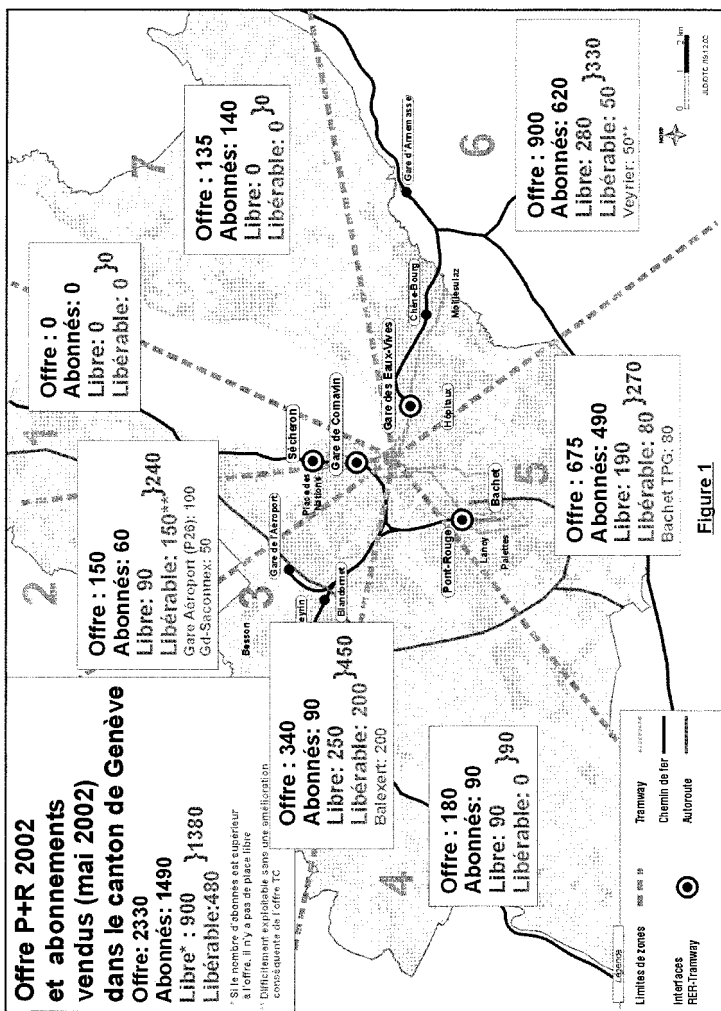
Dans le cadre du plan directeur des transports collectifs, il est prévu pour 2003 le passage de la ligne 18 à une fréquence urbaine (10 min), ce qui devrait le rendre plus attractif.

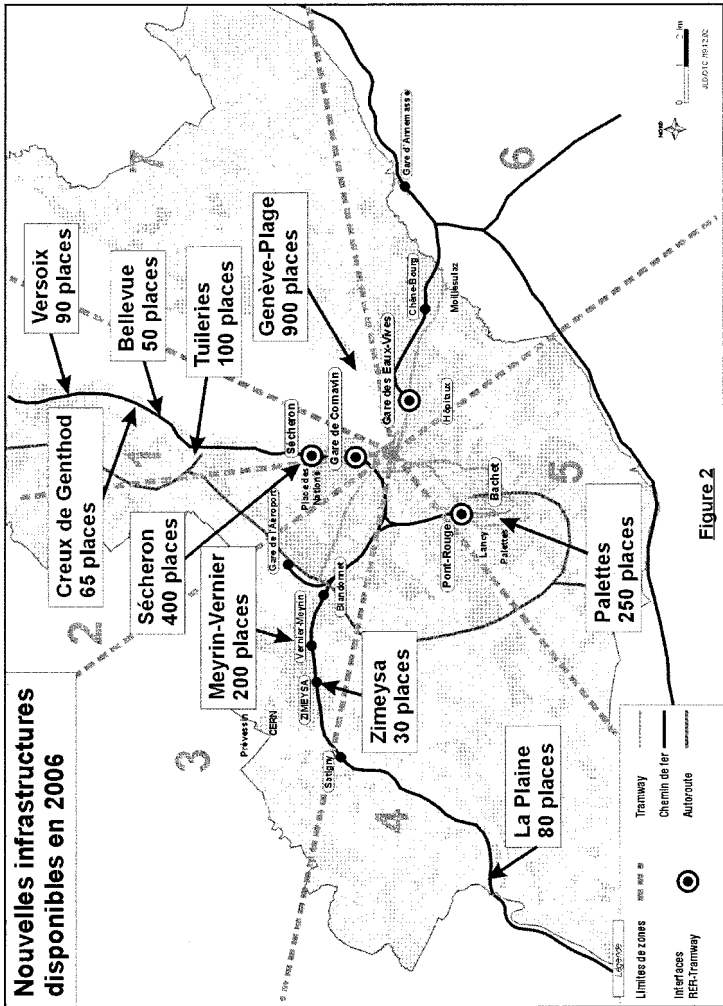
**Gd-Saconnex :** ce parking est fortement pénalisé par le contrôle d'accès sur le carrefour Ferney/Vorge se situant en amont. De plus, les cheminements piétons permettant de rejoindre les arrêts TPG sont d'une longueur de 250 mètres. Les lignes TPG 5, 18 et F assure la desserte du parking en liaison 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.

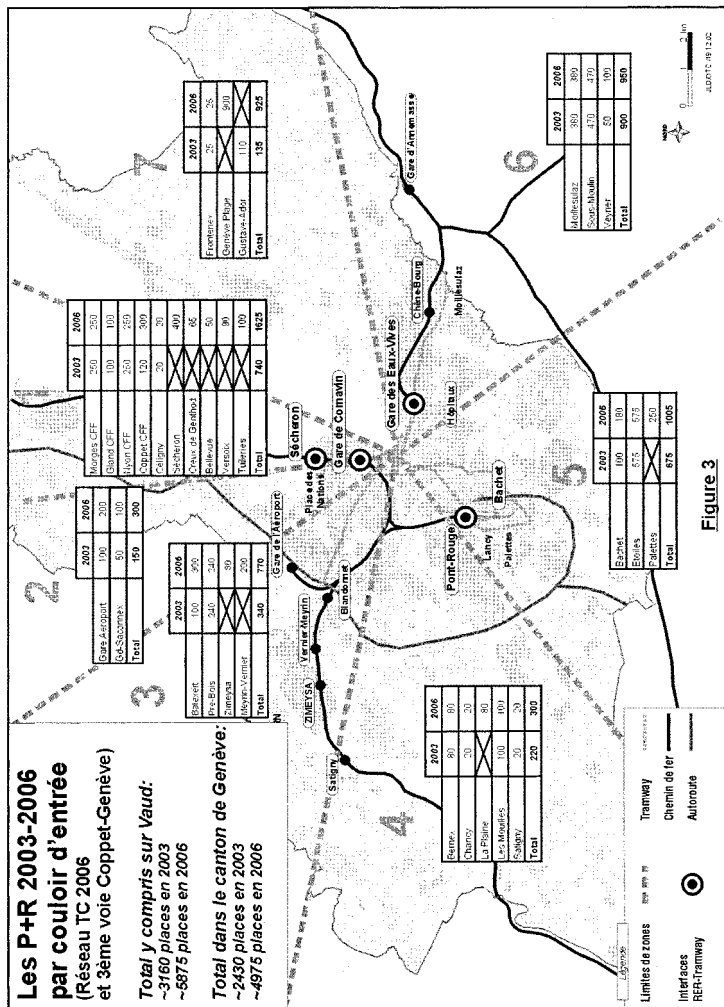
**Les Mouilles :** ce parking est très bien situé, facilement accessible, proche de l'arrêt du bus 2 à fréquence urbaine. De plus, il est très proche d'un centre commercial ce qui permet à l'utilisateur de faire ses courses avant de récupérer sa voiture. Le très faible nombre d'abonnés ne peut être que 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.









# Dates de mise en service des zones macarons et développements futurs

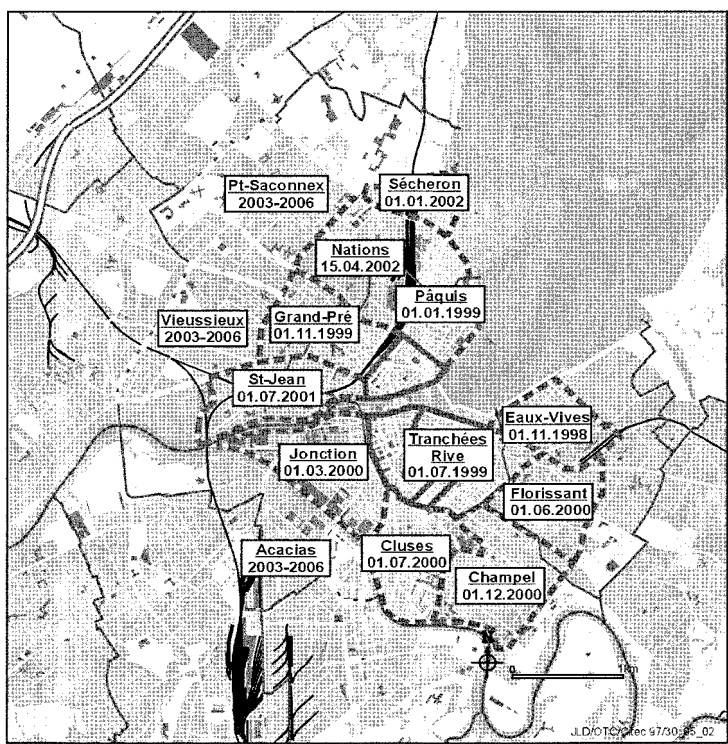


Figure 4

# **PARC RELAIS**

**PLAN D'ACTIONS 2003-2006**

**DE LA FONDATION DES PARKINGS**

**Mars 2003**

## 1. Introduction

Ce document, élaboré dans le cadre de la commission stratégie de la Fondation des Parkings, a pour objectif une planification opérationnelle du plan d'actions 2003 – 2006 des parcs-relais de l'office des transports et de la circulation.

Deux visions de ces mesures sont proposées :

- Toutes les réalisations du plan d'action des parcs-relais 2003 – 2006
  - i. Période 2003 – 2004
  - ii. Période 2005 – 2006
- Les réalisations impliquant la Fondation des Parkings
  - i. Période 2003 - 2004
  - ii. Période 2005 – 2006

## 2. Réalisation des mesures du plan d'action des parcs-relais de l'OTC

### *Période 2003 - 2004*

<b>Mesures d'optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
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	2004
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	2004
<b>Mesures concernant les projets et les études en cours de parcs-relais</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
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	2003
Réalisation d'un maximum de places parcs-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	Décembre 2003
Construction aux Tuileries d'un parc-relais de 100 places en lien avec le RER	FP	OTC, DAEL, CFF	Fin 2004
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		2003

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		2004
Réalisation de 80 à 90 places de parc-relais sur les terrains CFF de la halte de Versoix	CFF	Commune de Versoix + FP	Décembre 2004
Construction de 65 places de parc-relais à la halte du Creux-de-Genthod	CFF	Commune de Genthod	Décembre 2004
Exploiter les 25 places de parc de la halte de Bellevue comme parc-relais	CFF	Commune de Genthod	Décembre 2004
Extension de 40 à 80 places du parc-relais de la halte de La Plaine	CFF	Commune de Dardagny, OTC, CFF, TPG	2003-2004
Affectation de 30 places pour le parc-relais à la halte de la Zimeysa	ZODIB, FP	Commune de Meyrin, OTC, CFF	2003-2004
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	2004
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	2004
Etude des localisations possibles pour de petits parcs-relais le long des lignes TPG	OTC	FP, TPG	2004
Etude des parcs-relais pour les deux-roues à lier ou non aux parcs-relais destinés aux voitures	OTC	Communes	2004
<b>Mesures relatives au zones macarons</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
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		2003
Mise en place des zones macarons des Accacias, Pt-Saconnex et Vieusseux	Communes concernées	OTC	2004
Etude de fonctionnement de zones macarons dans les centres périphériques	OTC	FP	2004
<b>Mesure relative au contrôle du stationnement</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
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	2003-2004

Mesures de communication	Responsable	Partenaire(s)	Réalisation
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	2004

### Période 2005 - 2006

Mesures d' optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service	Responsable	Partenaire(s)	Réalisation
Améliorer l'offre en transports publics desservant les parcs-relais existants	OTC	TPG, FP	
Mesures concernant les projets et les études en cours de parcs-relais	Responsable	Partenaire(s)	Réalisation
Construction du parking d'échange des Palettes	FP	OTC, DAEL, Commune de Lancy	En suspens
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	2005
Exploitation maximale en parc-relais de l'espace restant durant la construction du parc-relais définitif	FP	OTC, DAEL	2005
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	
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		
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		
Défendre l'extension du parc-relais de Coppet à 300 places	Groupe transport Vaud-Genève		
Mesures de communication	Responsable	Partenaire(s)	Réalisation
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)	Réalisation
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	

### 3. Réalisations impliquant la Fondation des Parkings

#### *Période 2003 - 2004*

Mesures d'optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service	Responsable	Partenaire(s)	Réalisation
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	2004
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	2004
Mesures concernant les projets et les études en cours de parcs-relais	Responsable	Partenaire(s)	Réalisation
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	2003
Réalisation d'un maximum de places parcs-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	Décembre 2003
Construction aux Tuileries d'un parc-relais de 100 places en lien avec le RER	FP	OTC, DAEL, CFF	Fin 2004
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		2003
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		2004
Réalisation de 80 à 90 places de parc-relais sur les terrains CFF de la halte de Versoix	CFF	Commune de Versoix + FP	Décembre 2004
Affectation de 30 places pour le parc-relais à la halte de la Zimeysa	ZODIB, FP	Commune de Meyrin, OTC, CFF	2003-2004

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	2004
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	2004
Etude des localisations possibles pour de petits parcs-relais le long des lignes TPG	OTC	FP, TPG	2004
Etude des parcs-relais pour les deux-roues à lier ou non aux parcs-relais destinés aux voitures	OTC	Communes, FP	2004
<b>Mesures relatives au zones macarons</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
Etude de fonctionnement de zones macarons dans les centres périphériques	OTC	FP	2004
<b>Mesures de communication</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
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	OTC	DIAE, FP, CFF, TPG	2004

### Période 2005 - 2006

<b>Mesures d' optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
Améliorer l'offre en transports publics desservant les parcs-relais existants	OTC	TPG, FP	
<b>Mesures concernant les projets et les études en cours de parcs-relais</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
Construction du parking d'échange des Palettes	FP	OTC, DAEL, Commune de Lancy	En suspens
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	2005
Exploitation maximale en parc-relais de l'espace restant durant la construction du parc-relais définitif	FP	OTC, DAEL	2005
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	

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		
<b>Mesures de communication</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
Création d'un tout ménage rappelant le fonctionnement des zones macarons et les raisons qui ont mené à sa mise en place	FP	OTC	
<b>Mesures de tarification</b>	<b>Responsable</b>	<b>Partenaire(s)</b>	<b>Réalisation</b>
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

**EVALUATION FINANCIERE LIEE AUX ETUDES ET  
TRAVAUX A MENER PAR LA FONDATION DES  
PARKINGS EN 2003 ET 2004 EN RELATION AVEC LE  
PLAN D'ACTIONS PLURIANNUEL ADOPTE PAR  
L'ETAT DE GENEVE**

**Mars 2003**

**Évaluation financière liée aux études et travaux à mener par la  
Fondation des parkings en 2003 et 2004 en relation avec le  
plan d'actions pluriannuel adopté par l'Etat de Genève**

Mesures d'optimisation de l'utilisation des parcs-relais actuellement en service	Coûts études 2003	Coûts études 2004	Coûts travaux 2004
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	50'000	50'000	300'000
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	50'000	50'000	300'000
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		200'000	
Mesures concernant les projets et les études en cours de parcs-relais	Coûts études 2003	Coûts études 2004	Coûts travaux 2004
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	—	—	FAIT
Réalisation d'un maximum de places parcs-relais provisoires sur la parcelle de Sécheron qui devront être disponibles pour la mise en service du tram Sécheron (100 à 150 places) en décembre 2003	— DAEL —		
Construction aux Tuileries d'un parc-relais de 100 places en lien avec le RER	150'000		850'000
Négocier l'augmentation du nombre de places destinées au parc-relais dans le centre commercial de Balaxert pour le faire passer de 100 à 300 ainsi que les conditions	—	—	

d'exploitation			
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.)	_____	_____	
Réalisation de 80 à 90 places de parc-relais sur les terrains CFF de la halte de Versoix (CFF)	50'000	100'000	850'000
Construction de 65 places de parc-relais à la halte du Creux-de-Genthod (CFF)		100'000	700'000
Exploiter les 25 places de parc de la halte de Bellevue comme parc-relais (CFF)	_____		50'000
Extension de 40 à 80 places du parc-relais de la halte de La Plaine	100'000		500'000
Affectation de 30 places pour le parc-relais à la halte de la Zimeysa (ZODIB-DAEL)	50'000		300'000
Construire 200 places de parc-relais provisoire proche de la halte d'ici au début des travaux de la tranchée couverte de Meyrin (DAEL)		100'000	1'900'000
Etude fonctionnelle et d'aménagement de l'interface de la halte de Meyrin-Vernier en vue de la construction d'un parc-relais définitif		100'000	
Etude des localisations possibles pour de petits parcs-relais le long des lignes TPG	OTC FP		
Etude des parcs-relais pour les deux-roues à lier ou non aux parcs-relais	OTC FP		
<b>Total</b>	<b>450'000</b>	<b>700'000</b>	<b>5'750'000</b>

Chiffrage P Steiner

Mise en oeuvre du contrôle du stationnement par la Fondation des parkings dès 2004 : arriérés évaluation budgétaire - juin 2003

Lieux	Fonctionnement		Produits	Investissements		Amortissements	
	Charges	Intérêt annuel 5 %		Montant total	Amort. 5 ans avec int. 5%	Amort. 3 ans avec int. 5%	
Location	545 m2 x Sfr. 130.- au m2 Sfr. 73000.00						
Charges	545 m2 x Sfr. 21.- au m2 Sfr. 11445.00						
Remise en état	545 m2 x Sfr. 1200.- au m2 amort. 5 ans int. 5% Sfr. 137'340.00			Sfr. 654'000.00	Sfr. 327'000.00	Sfr. 137'340.00	
<b>Frais étudiants</b>							
Electricité	Sfr. 50'000.00						
Telephone	Communications, fax, etc. Sfr. 10'000.00						
Assurances	Rc, Incendie, dégâts eaux... Sfr. 20'000.00						
Nettoyage	Economat Sfr. 10'000.00						
<b>Aménagements locaux</b>							
Reception	Mobilier, téléphone, imprimante, fax, pc... Sfr. 30'000.00			Sfr. 30'000.00			
Bureau chef service	Mobilier, tel. pc, imprimante Sfr. 12'000.00			Sfr. 12'000.00			
Bureau de rapports	Mobilier, tel. pc, imprimante Sfr. 12'000.00			Sfr. 12'000.00			
Salle de conférences	Mobilier, téléphone, projecteur... Sfr. 40'000.00			Sfr. 40'000.00			
Cafeteria	Cuisine aménagée, tables, chaises... Sfr. 30'000.00			Sfr. 30'000.00			
Réseau informatique	Installation par gurus radios Sfr. 40'000.00			Sfr. 40'000.00			
Vestiaires	Amortir de vestiaires Sfr. 40'000.00			Sfr. 40'000.00			
<b>Personnel</b>							
Ode privée à juin 2004, contrôleurs	Salaire avec charges Sfr. 6'000.- x 6 mois Sfr. 252'000.00						
1 pair de sapeurs	Salaire avec charges Sfr. 7'000.- x 6 mois Sfr. 42'000.00						
2 collaborateurs administratifs	Salaire avec charges Sfr. 6'000.- x 6 mois Sfr. 72'000.00						
Dix milles 2004, 23 collaborateurs	Salaire avec charges Sfr. 6'000.- x 6 mois Sfr. 906'000.00						
Frais de gestion facturés par la FDP	1 personne à plein temps Sfr. 84'000.00						
Equipement pour contrôleurs	Sfr. 10'000.- x 22 personnes amort. sur 3 ans Sfr. 77'000.00			Sfr. 220'000.00	Sfr. 110'000.00	Sfr. 77'000.00	
<b>TOTAL</b>	<b>Sfr. 1'764'795.00</b>			<b>Sfr. 1'074'900.00</b>	<b>Sfr. 437'000.00</b>	<b>Sfr. 137'340.00</b>	<b>Sfr. 77'000.00</b>
<b>Recettes</b>							
	Recette actualisée reversée à l'OTC Sfr. 6'800'000.00						
<b>Recettes selon estimatif de l'OTC</b>							
	Hoyer centre - Sfr. 4'500'000.- Sfr. 12'200'000.00						
	Centre-ville - Sfr. 12'200'000.- Sfr. 16'700'000.00						
<b>Total</b>	<b>Sfr. 10'000'000.00</b>						
<b>Recettes prélevées pour la 1ère année</b>							
	En tenant compte de la formation et de l'effectif Sfr. 3'200'000.00						
<b>Total recettes au profit à Fondation</b>	<b>Sfr. 3'200'000.00</b>						
<b>Différence entre les frais et recettes</b>	<b>Sfr. 1'435'215.00</b>						



Département des finances  
Cellule d'expertise financière

République et  
Canton de Genève



## PREAVIS TECHNIQUE

fonctionnement  
 investissement

boucllement  
 Autre

**Garantie avec rémunération,  
engagement hors bilan**

### 1. Objet

Projet de loi instituant une garantie pour un prêt complémentaire relatif à la construction du parc relais P+R Genève-Plage à hauteur de 24 000 000 F en faveur de la fondation des parkings.

### 2. Financement

Cette caution simple sera mentionnée au pied du bilan de l'Etat de Genève.

Cette garantie fera l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Un appel de cette garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

### 4. Remarques


- Comme mentionné dans l'exposé des motifs, il est à relever que *"l'augmentation n'est pas liée à des dépassements des coûts dévisés par les mandataires, ceux-ci étant pour l'essentiel conformes aux prévisions, mais par une sous-évaluation faite au moment de la présentation du projet au Conseil d'Etat et au Grand Conseil"*.
- Cette garantie fait suite à celle accordée à la Fondation des parkings par la loi n° 8185 du 8 juin 2000 qui instituait une garantie de 36 000 000 F pour le même objet. Au total, la garantie octroyée pour le P+R Genève-Plage s'élèvera à 60 000 000 F.
- Une convention entre le département des finances et la Fondation des parkings a été signée le 22 mai 2003. Elle a pour but de mettre à disposition de la Fondation des parkings un crédit relais rémunéré, d'un montant maximum de 20 millions de francs, pour l'achèvement des travaux du P+R Genève-Plage. Un plan de décaissement est établi et la durée du crédit relais est limitée au 31 décembre 2003. A fin juillet 2003, 2 000 000 F ont été versés à la Fondation des parkings.
- L'exposé des motifs précise qu'il reste à déterminer qui de la Fondation des parkings ou de l'Etat de Genève prendra en charge les répercussions financières liées à l'arrêt de chantier fin 2000 - début 2001 et estimées à 1 050 000 F. S'il s'avérait que l'Etat de Genève devait assumer ces charges, notamment en regard de l'avis de droit du professeur Andreas Auer de février 2001, une provision devrait être constituée dans ses comptes.
- Une analyse TVA portant sur la situation de la Fondation des parkings est actuellement menée, notamment sous l'angle de la récupération de l'impôt préalable. Les résultats devraient être disponibles en octobre 2003 et pourront être exposés en commission.
- Compte tenu des éléments financiers à disposition, il est difficile d'évaluer le risque pour l'Etat de Genève de devoir subventionner à terme la Fondation des parkings. Toutefois, il est indiqué dans l'exposé des motifs que *"la Fondation des parkings entend assurer le financement de ses prestations en fondant durablement sa stratégie sur des activités rémunératrices additionnelles en relation avec la politique du stationnement"*, notamment par le contrôle des horodateurs qui *"doit progressivement dégager de nouvelles ressources qu'il est prévu de consacrer prioritairement à la prise en charge des frais financiers et amortissements liés à la réalisation d'ouvrages de stationnement découlant de la planification directrice édictée par l'Etat"*.

  
Marc Gjörja

  
Alain Decosterd

Genève, le 22 août 2003

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL et l'exposé des motifs transmis le 21 août 2003. La Cellule d'expertise financière n'est plus engagée en cas de modifications ultérieures à la date du préavis technique.

Pris connaissance le : 22 Août 03 de l'agriculture et  
de l'environnement  
Signature du responsable financier :  Services financiers du  
département