

Date de dépôt : 28 octobre 2008

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le rapport annuel de gestion et les comptes de la Fondation des parkings pour l'exercice 2007

Rapport de M. Antoine Bertschy

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie en date du 23 et du 30 septembre 2008, sous l'honorable présidence de M. Jean-Marc Odier, afin d'étudier le RD 752.

La première séance a essentiellement consisté en l'audition des représentants de la Fondation des parkings : M. Goumaz, directeur, et M^{me} Arnaud, directrice administrative et financière.

La seconde a été l'occasion d'une présentation de l'étude transfrontalière des P+R, par M. Fabrice Etienne de l'Office cantonal de la mobilité (OCM). Lors des deux séances, le département était représenté par M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint, et M^{me} Rebecca Dougoud, directrice adjointe à l'OCM.

Les procès-verbaux ont été tenus avec clarté et précision par M^{me} Caroline Martinuzzi. Qu'elle soit remerciée ici pour la grande qualité de son travail.

Séance du 23 septembre 2008

Avant d'accueillir les personnes auditionnées, le président informe la commission qu'il est membre du Conseil de la Fondation des parkings. De ce fait, il ne prendra pas part au débat, ni au vote. Par contre, l'unanimité de la commission estime que son statut ne l'empêche aucunement de présider la séance.

Audition des représentants de la Fondation des parkings

M. Goumaz explique que pour la troisième année consécutive la Fondation dégage un bénéfice. Celui de l'année 2007 a atteint le chiffre record de 5 600 000 F permettant ainsi le remboursement d'une partie de la dette, pour la ramener à 98 000 000 F à la fin de l'exercice. L'exercice 2008 s'annonce également positif.

Le nombre de places mises à disposition des usagers de P+R ont progressé de 11%, soit 393 unités. Par contre, l'augmentation de 5,9% du nombre d'abonnés est plus faible que les années précédentes. Une des raisons est que les grands P+R, qui sont privilégiés par les automobilistes, affichent complets. En 2007, les nouvelles places ont été créées dans des petits parkings, pas toujours idéalement situés.

A contrario, les P+B, park and bike, connaissent un succès fulgurant tant à Genève-Plage qu'à l'Etoile.

Une autre activité de la Fondation des parkings que sont les macarons est stable en 2007. Cela malgré l'introduction du macaron multizones, qui s'avère ne pas avoir les résultats escomptés.

Enfin, la Fondation a également une mission de contrôle du stationnement. Elle occupe actuellement une trentaine d'employés. La Fondation projette de reprendre la totalité de cette activité en Ville de Genève et discute actuellement avec la Ville de Lancy pour l'introduction d'un macaron et le contrôle.

M^{me} Arnaud annonce que le total des produits, en hausse de 4%, s'élèvent à 28 700 000 F pour 2007, dont 93% proviennent de l'exploitation. De leur côté les charges baissent de 5%, et même de 6% pour les frais financiers.

A la rafale de questions d'une commissaire (S), M. Goumaz explique que le dossier du parking de Pré-l'Evêque est plus ou moins au point mort, la Fondation étant en attente des décisions de la Ville de Genève. Concernant l'auto-partage, des contacts réguliers ont lieu avec la société Mobility et des places supplémentaires leurs sont attribuées lorsque cela est possible. Du côté des investissements, le calme actuel, découlant des aléas des autorisations et des procédures, était prévu par le plan stratégique quinquennal. Dans un futur imminent, un montant de 30 000 000 F sera investi dans l'extension du P+R de Sous-Moulin et dans la construction de celui de Sécheron. Par la suite, des parkings sont prévus au Bachet, aux Tulettes et à Bernex-Ouest pour un total de 60 000 000 F. Enfin, les frais de voyage d'étude apparaissant dans les comptes proviennent d'une visite de Rotterdam, ville à la pointe de la stratégie en matière de parking.

Un commissaire (PDC) regrette que le principe d'auto-partage ne figure pas dans le rapport du Conseil d'Etat et s'interroge du traitement différencié entre les habitants et les commerçants concernant le tarif des macarons. Le département explique que cette différence, unique en Suisse, est fixée par la loi.

Un commissaire (Ve) s'insurge que l'on prétende qu'un P+R plein soit un critère de succès. A ses yeux, seuls comptent le désengorgement du centre-ville et l'économie de kilomètres parcourus. Pour ce dernier point, il souhaite savoir si un chiffre peut être articulé et si, dans cette optique, la construction d'un P+R à Sécheron ne s'avère pas être un non-sens. M. Goumaz explique qu'effectivement un P+R doit être situé le plus à l'extérieur possible. Mais, malgré le projet d'agglomération, il existe encore quelques héritages du passé. D'autre part, il avoue ne pas avoir fait de calcul quant aux kilomètres économisés et propose de répondre plus tard. Le commissaire, estimant le compte aisé à faire, évalue l'économie à 1000 kilomètres par an et par abonnement pour le P+R de Sous-Moulin. Relevant le coût élevé des places dans ce parking, il s'interroge sur la logique qui conduit à construire des places déficitaires et si cet argent ne pourrait pas être investi autrement. Enfin, il considère que, tant que les places ne seront pas supprimées en centre-ville, son désengorgement sera impossible. D'après le département, ces dernières questions/remarques le concernent plus que la Fondation des parkings qui a pour mission de construire des P+R là où l'autorité le demande. L'équilibre entre cette mission et sa capacité financière est limité. Ne touchant pas de subvention, la Fondation, qui exécute la loi à la lettre, dépend de ses recettes, dont font partie les macarons.

M. Goumaz explique à une commissaire (L) que le P+R de Saint-Julien n'appartient pas à la Fondation mais à la commune haut-savojarde. Il n'a donc pas d'information précise sur sa fréquentation.

Un commissaire (PDC) remarque que, dans certaines grandes communes suburbaines, les habitants ne trouvent plus de places en raison du stationnement des pendulaires. Il souhaiterait qu'on y soit plus incitatif, voire offensif. Connaissant bien Meyrin, il voit le projet du TCMC avancer à grand pas et le parking du CERN peu utilisé. De plus, il n'est pas fait mention d'un P+R à Saint-Genis. M. Goumaz signale que l'introduction du macaron dans les communes pose le problème du contrôle, qu'il imagine, à terme, être du ressort de la Fondation. Le parking du CERN n'est pas un P+R. De plus, la desserte en transports publics n'y est actuellement pas suffisamment efficace. Cette situation perdurera tant que les travaux du TCMC ne seront pas achevés. A la perspective de cette échéance, un important projet de 500 places est à l'étude à Saint-Genis.

A un commissaire (UDC), M. Goumaz justifie par un accès difficile la très faible occupation du P+R de Pré-Bois. Celui de Balexert est également sous-occupé. La raison est certainement d'ordre psychologique. Jusqu'à la mise en circulation du tram, les bus étaient bondés et, pour les usagers, le confort est essentiel. Maintenant que la situation s'est incontestablement améliorée avec les deux lignes de tram, la Fondation va prochainement lancer une campagne de publicité.

Il confirme à une commissaire (Ve) que lorsque des places sont disponibles sur un P+R il est tout à fait possible qu'elles soient louées à un garagiste, comme c'est le cas à Pré-Bois.

Un commissaire (PDC) remarque qu'un P+R plein rime avec transports publics efficaces, comme à Sous-Moulin. Toutefois, dans ce cas, cela gêne les utilisateurs du centre sportif qui ne trouvent pas de places.

M^{me} Arnaud répond à un commissaire (UDC) que les trois apprentis au sein de la Fondation sont de profil « commerce b ». A ce même commissaire, M. Goumaz affirme qu'il est en accord avec lui sur le fait que l'organigramme de la Fondation devrait être divisé en services plutôt qu'en sections.

Un commissaire (L) souhaite que l'on fasse le point concernant l'arrivée de la nouvelle autoroute française. M. Goumaz explique qu'un P+R à Bardonnex est inscrit sur le plan. Situé sous le viaduc, il comporterait 2000 places. Toutefois, son coût est très important et les transports publics peu efficaces à cet endroit. Le département précise qu'il a été envisagé un partenariat public-privé. Gourmande, la société privée française demandait une subvention annuelle de 6 000 000 d'euros, soit plus que l'ensemble des revenus dégagés par les macarons ! De plus, le parking étant situé sur l'autoroute, seuls des cars et non des bus pourraient être utilisés pour le transport des usagers. Et une voie autoroutière spécifique serait nécessaire. Si tous sont convaincus qu'à terme un grand P+R sera indispensable dans cette zone, dans les conditions actuelles il conviendra de se limiter à l'utilisation des surfaces de parking existantes.

Suite au départ des personnes auditionnées, le département annonce qu'il existe un équivalent du plan d'action des P+R au niveau régional et transfrontalier. A l'interrogation d'une commissaire (S), il ajoute que cette étude transfrontalière est l'un des premiers éléments inclus dans le projet d'agglomération.

Séance du 30 septembre 2008

Présentation de l'étude transfrontalière des P+R (voir annexe)

Préalablement le département annonce que le travail mené avec les autorités françaises est engagé depuis longtemps. L'étude transfrontalière des P+R, qui n'a pas encore fait l'objet d'une validation définitive de la part du Conseil des déplacements (France), a pour ambition de servir de référence à la charte régionale des transports publics. Cette première étape, compliquée en raison de la difficulté d'identifier les interlocuteurs précis du côté français, permet une vision générale. Elle sera suivie de la mise en œuvre qui s'annonce encore plus délicate en raison du nombre d'acteurs associés aux projets.

Les objectifs de cette étude étaient :

- recenser les P+R existants;
- analyser les nouvelles opportunités;
- proposer des développements;
- proposer les outils pour réaliser et gérer les équipements.

Actuellement, il existe 52 projets, dont 27 nouveaux.

Les critères de l'analyse d'opportunité de construction de P+R sont :

- la qualité transport public lié au projet;
- la préexistence d'un système de transports publics;
- la concurrence limitée avec les transports collectifs régionaux et suburbains;
- la qualité du positionnement sur le réseau routier;
- l'évolutivité du P+R.

Présentation par secteur :

- Annemasse : Des aménagements sont retenus aux alentours des gares de chemin de fer.
- Saint-Julien/A41 : Utilisation du parking de Perly/Saint-Julien comme P+R et un autre site à proximité de la gare. Pour l'A41, à court terme, utilisation du parking du Macumba et, à plus long terme, construction d'un P+R à la jonction d'Allonzier-La Caille.
- Champagne : Outre la construction d'un P+R à Bernex-Ouest, il y a, dans la région de Pougny-Chancy, une opportunité à saisir.

Vaud/Pays de Gex : Agrandissement du P+R des Tuileries, nouveau parking à Saint-Genis en liaison avec le TCMC et amélioration de la communication concernant le P26 de l'aéroport actuellement sous-occupé.

Le département termine en faisant remarquer que les difficultés liées à l'implantation d'un P+R font que de nombreux sites n'ont pas été retenus. Il faut prendre en compte les questions de temps de parcours des transports publics jusqu'au centre-ville, d'accessibilité du parking et également de coûts. Tous les acteurs doivent être intégrés au projet, malgré certaines réticences.

Discussion des commissaires

Des propos des commissaires, il ressort que quatre grands thèmes concentrent l'essentiel des interrogations et des remarques : l'arrivée prochaine de l'A41 aux portes de Genève, le rôle des P+R de l'Etoile et du Bachet, la nécessité ou non de celui de Sécheron et, enfin, la place des communes dans ce dispositif.

Avant d'aborder ces points, il faut relever qu'un commissaire (Ve) demande s'il existe un potentiel à faire venir les pendulaires à vélo. Nonobstant le manque de pistes sécurisées. Le département lui indique que la région Rhône-Alpes développe sa politique en faveur des cycles.

D'autre part, il est répondu à un commissaire (PDC) qu'actuellement la Suisse et la France financent chacun les P+R se situant sur leurs territoires respectifs. Toutefois, il est possible d'être plus souple lorsqu'il s'agit d'infrastructure. Concernant une signalisation en amont des parkings, elle nécessite des contrôles électroniques compliqués et onéreux.

A41

Une commissaire (S) exprime ses inquiétudes concernant l'ouverture prochaine de cette autoroute et de l'afflux qu'elle provoquera. Les transports publics dans cette région ne sont assurés que par la seule ligne D, largement insuffisante. Un commissaire (L) s'interroge sur l'intérêt que pourrait retirer un partenaire privé de la construction d'un P+R à Bardonnex. Il souhaite également savoir quelles sont les entraves à l'utilisation du parking du Macumba. Enfin, un commissaire (PDC) souligne que la ligne D pose des problèmes, notamment quant à la possibilité de créer des pistes cyclables en collaboration avec les communes. Il voit une solution en faisant passer un bus à grande capacité par l'autoroute sur une voie réservée.

Le département comprend ces craintes mais tient à rappeler qu'il ne va pas y avoir subitement un flot supplémentaire de pendulaires. Ce sont les automobilistes empruntant actuellement la route de Cruseilles qui se reporteront sur l'A41. A plus long terme, il y aura probablement une

augmentation de la fréquentation. De ce fait, un passage facilité à la douane autoroutière est prévu.

Il est également convaincu qu'un P+R à Bardonnex est nécessaire et de plus il serait idéalement placé, mais son implantation est très compliquée. Le projet, situé avant la frontière, intéresse un partenaire français qui demande une subvention de 6 000 000 d'euros par an. A titre de comparaison, le revenu annuel des macarons est de 5 600 000 F. De plus, le passage de la douane en transport public risque de rebuter les pendulaires.

Légalement, il est absolument interdit de faire circuler des bus sur l'autoroute en raison du différentiel de vitesse avec les automobiles et des risques d'accident. La solution serait un service de cars, mais cela engendrerait une augmentation notable du coût. De plus, une voie réservée pour un transport circulant à une cadence à la demi-heure n'est pas souhaitable en termes d'occupation de l'espace. Dans la situation actuelle, il existe donc un risque non négligeable que, pour le projet de P+R à Bardonnex, le succès ne soit pas au rendez-vous et cela malgré un coût extrêmement important.

Enfin, le parking du Macumba a été utilisé pour le salon de l'automobile. Si la première fois il a été mis gratuitement à disposition, les propriétaires l'ont par la suite facturé... Avec la condition qu'il soit gratuit pour les utilisateurs ! Néanmoins, le département va prochainement se remettre à la table des négociations, malgré le problème de la mauvaise desserte en transports publics.

P+R Etoile / P+R Bachet

Une commissaire (S) remarque que le P+R de l'Etoile est quasiment urbain mais, qu'en raison de son emplacement à proximité immédiate de l'autoroute, il faudrait réfléchir à son extension. Le département pense quant à lui qu'il est préférable de capter les automobilistes en amont, au Bachet.

Un commissaire (MCG) est surpris que le projet du Bachet ait autant d'importance. Il y en a d'autres, selon lui, prioritaires. De plus, il n'y a qu'un seul étage prévu pour le trafic de transit. Il souhaiterait également savoir si le budget est connu. Le département indique que le Bachet est situé à une jonction autoroutière et parfaitement desservi par les transports publics, rendant ce site idéal et donc prioritaire. Le montant exact de l'investissement n'est, par contre, pas encore connu.

P+R Sécheron

Une commissaire (Ve) remarque que le P+R de Sécheron est entre parenthèse dans le document de présentation (*voir annexe*). Elle désire en connaître la raison. Elle s'interroge aussi sur la pertinence de construire un

P+R à cet endroit alors qu'il existe une halte RER. Le département explique que les 100 places actuelles sont occupées et que l'extension prévue est liée non seulement au tram mais également au développement de l'OMC en particulier et de toute la zone en général. Son emplacement n'est certes pas idéal, notamment lorsque l'on tient compte du développement projeté du parking des Tuileries, mais on pourrait envisager qu'à terme il ne soit plus un P+R.

La commissaire (Ve) estime qu'il faut clarifier l'affectation de ce parking. Il serait hypocrite de voter en faveur d'un P+R qui ne le serait plus par la suite. A ce sujet, une commissaire (S) a entendu que l'IHEID a l'intention de financer des places dans le parking de Sécheron non seulement pour ses employés mais également pour les étudiants.

Communes

Un commissaire (PDC) estime que si toutes ces intentions sont magnifiques elles se heurtent à d'importantes difficultés. La pression exercée par la Ville sur les communes notamment, induit un stationnement prolongé de certains frontaliers en périphérie. Il faut, à son avis, lier la construction de P+R à la création de zones bleues dans toutes les communes. Un commissaire (UDC) se demande si la création de petits P+R très éloignés du centre-ville est judicieuse compte tenu du temps de parcours en transports publics. Enfin, une commissaire (S) aimerait connaître la politique actuelle en matière de macarons hors du centre-ville.

Le département explique que les autorités françaises ont amorcé un virage à 180° concernant la capacité de financement en supprimant dès 2010 le rabais accordé aux abonnés de l'autoroute. Le montant ainsi économisé, environ 2 000 000 d'euros, sera affecté au financement des transports publics et des P+R. A propos des derniers, ceux n'exigeant qu'un minimum d'infrastructure seront favorisés.

Concernant les petits P+R, qui n'ont effectivement pas d'intérêt stratégique, ils ne sont réalisés qu'avec l'accord des communes et des partenaires français, cela au moindre coût possible.

Quant aux macarons, actuellement Lancy, Carouge et Corsier les ont sollicités. L'OCM est naturellement favorable à cette solution, mais c'est aux communes d'en faire la demande.

Position des partis

Le **parti socialiste** se réjouit de l'avancée des réflexions et des travaux transfrontaliers, ce qui est important à prendre en compte. Il désire que cela

progresses le plus vite possible. Toutefois, la situation ne pourra pas être optimale tant que des places gratuites seront maintenues au centre-ville.

Les **Verts** abondent dans le sens du parti socialiste. Ils désirent surtout mettre l'accent sur les P+R transfrontaliers et mener une réflexion sur les parkings du centre-ville.

Pour le **PDC**, les choses avancent dans le bon sens. Plus le trafic sera capté loin, mieux ce sera. De plus, la solution au problème du parking doit se baser sur une politique cohérente concernant les places dans la zone suburbaine.

Le **MCG** se félicite de l'engagement du département dans le développement des P+R. A l'instar des Verts, il estime que ces parkings doivent être réalisés dans la zone limitrophe du canton. En revanche, la dette de la Fondation reste inquiétante. Une réflexion sur une augmentation des tarifs du parking doit avoir lieu. Quant aux macarons dans les communes, ils risquent de faire face à une certaine résistance des habitants, en raison de leur coût. Le prix du terrain et la population des communes suburbaines n'étant pas ceux de la ville.

L'**UDC**, estimant que le parking n'est que l'aboutissement d'un trajet, regrette de ne pas avoir de plan global. L'augmentation des places dans les P+R est certes nécessaire, mais l'amélioration du réseau routier l'est tout autant. Une traversée lacustre s'avère incontournable.

Le **parti libéral** annonce qu'il se battra pour le développement de tous les parkings et pas seulement pour les P+R. Il faut donner la possibilité de stationner à ceux qui se rendent en ville.

Vote

Le président met aux voix le RD 752 :

11 oui : 2 PDC, 2 Ve, 2 S, 3 L et 2 UDC

1 Abstention : 1 R

A noter que **l'abstention n'est en aucun cas un signe de défiance vis-à-vis du RD 752** mais provient, comme signalé plus haut, d'un commissaire membre du Conseil de la Fondation des parkings qui est de ce fait soumis à l'article 24 LRGC.

Le RD 752 est accepté par la commission des transports.

Etude transfrontalière P+R

COMMISSION DES TRANSPORTS DU GRAND CONSEIL

30 septembre 2008



Département du territoire
Direction générale de la mobilité

23.10.2008 - Page 1

Conduite de l'étude

Étude engagée par le comité stratégique DTTPR qui rassemble les autorités politiques F-CH en charge des Transports Publics (fév.07)

- Administrée par le GLCT et suivie par les financeurs F-CH
- Basée sur les documents de planification (SCOT, PDU, Plan d'actions P+R 2007-2010)
- Coordonnée avec les réflexions du Projet d'agglomération

Objectifs de l'étude

- Recenser les projets de P+R existants dans l'agglomération FVG
- Analyser l'opportunité des projets
- Proposer un développement coordonné de ces projets en fonction du développement des réseaux de TC
- Proposer des outils pour réaliser et gérer ces équipements

Recensement des projets existants

Parc-relais de type "urbain"

- 8 P+R existants
faisant l'objet de projets
d'extension
- 9 nouveaux P+R

~ 5 200 places supplémentaires

Parc relais de type "régional"

- 17 P+R existants
faisant l'objet de projets
d'extension
- 18 nouveaux P+R

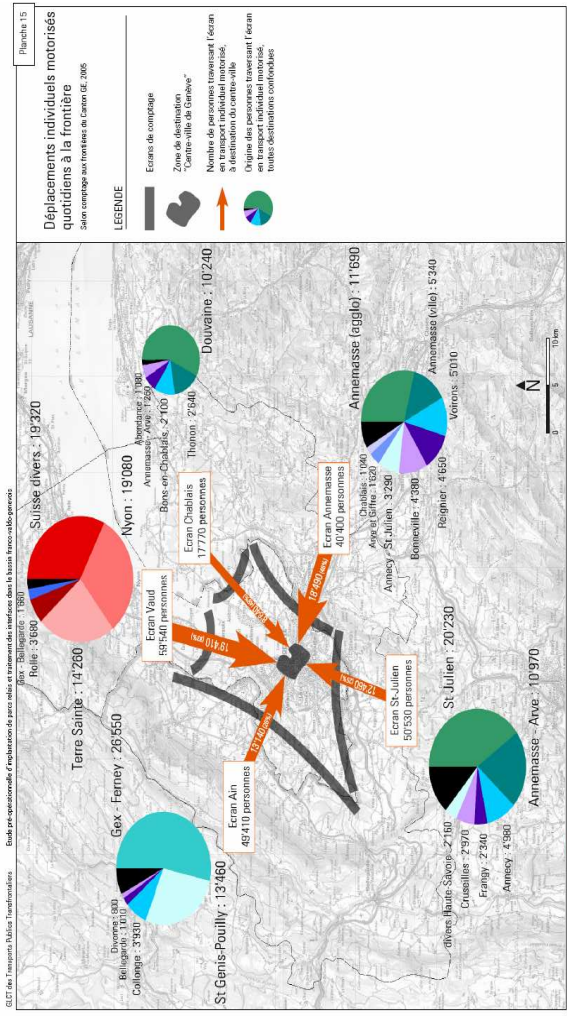
Entre 3 200 - 8 000 pl. suppl
+ 23 projets non dimensionnés

Critères de l'analyse d'opportunité

- **Qualité du transport public lié au projet** (fréquence soutenue, vitesse commerciale élevée, pas de transbordement, cadencement et offre continue);
- **Préexistence d'un système de transports publics** (amélioration d'une ligne existante);
- **Concurrence limitée avec les TC régionaux/suburbains.**
- **Qualité du positionnement sur le réseau routier** (proximité du domicile, en amont de la congestion, à la convergence des itinéraires routiers pendulaires);
- **Evolutivité du P+R** (difficulté de dimensionner la demande);



Analyse des flux



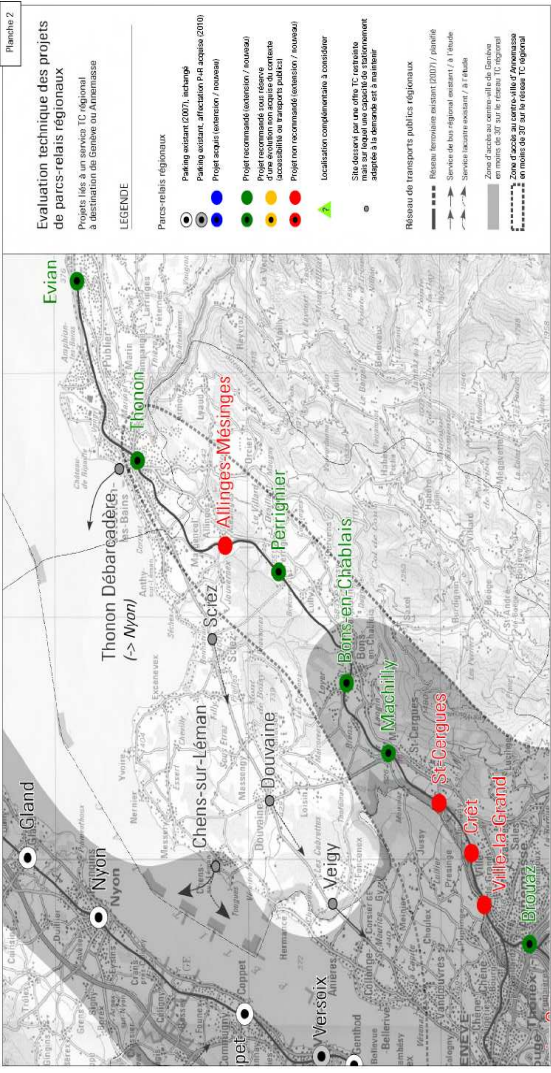


 REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département du territoire
 Direction générale de la mobilité


23.10.2008 - Page 6

Secteur Annemasse / Chablais P+R de type "régional"



Département du territoire
Direction générale de la mobilité

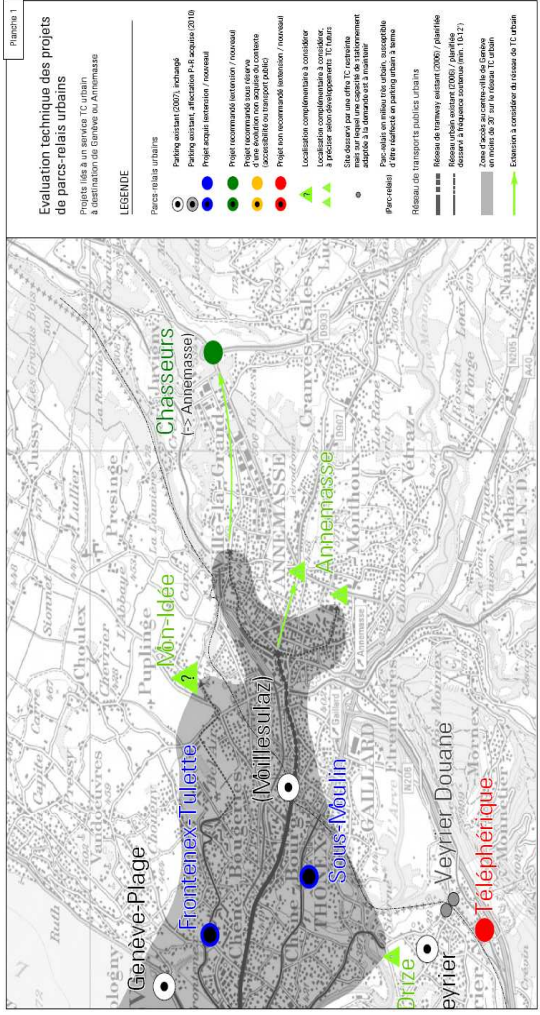
23.10.2008 - Page 7



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TELEGRAPHIS SUVA

Secteur Annemasse / Chablais P+R de type "urbain"



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST. TELEGR. LIAISON

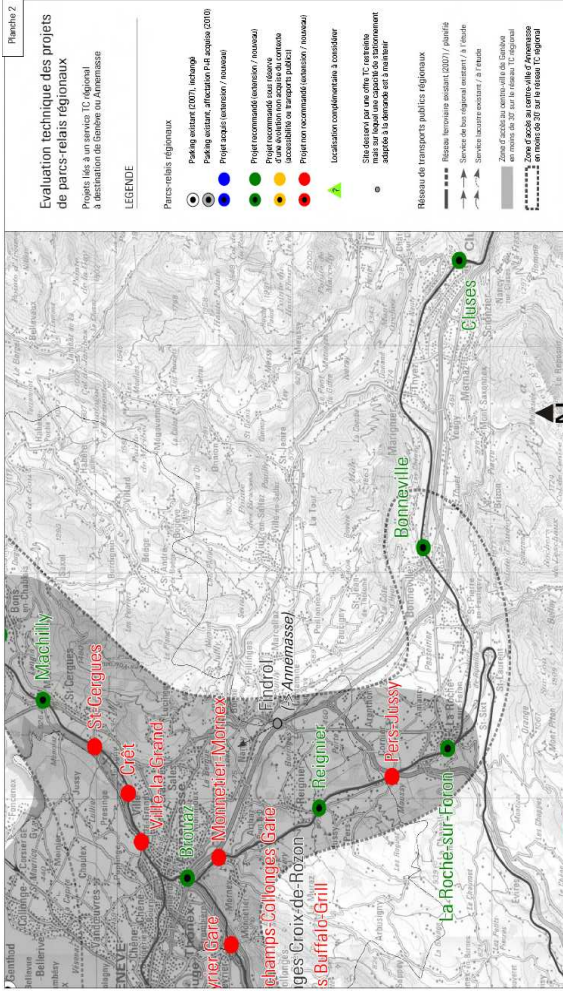


2011 EN 006 / P+R TC URBAIN

Département du territoire
Direction générale de la mobilité

23.10.2008 - Page 8

Secteur Annemasse / Vallées de l'Arve et du Giffre - P+R de type "régional"

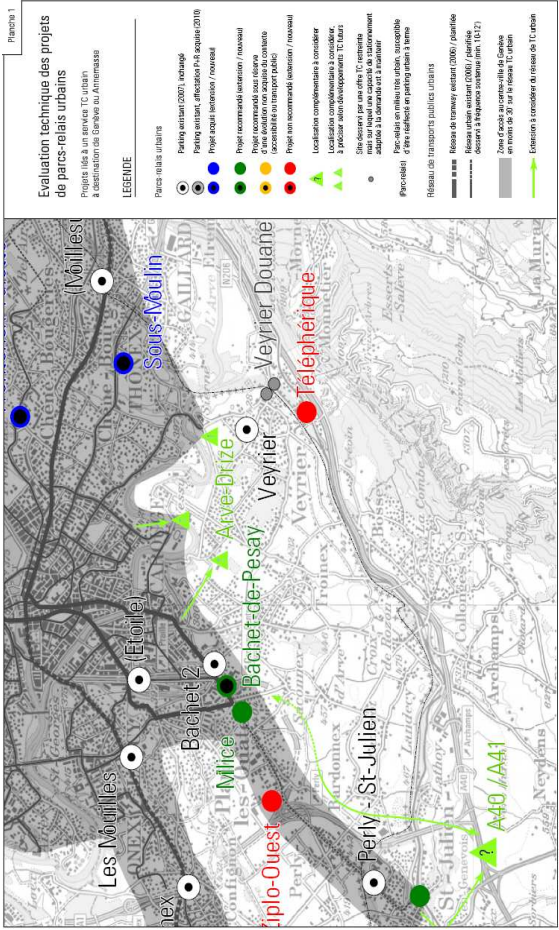


Département du territoire
Direction générale de la mobilité

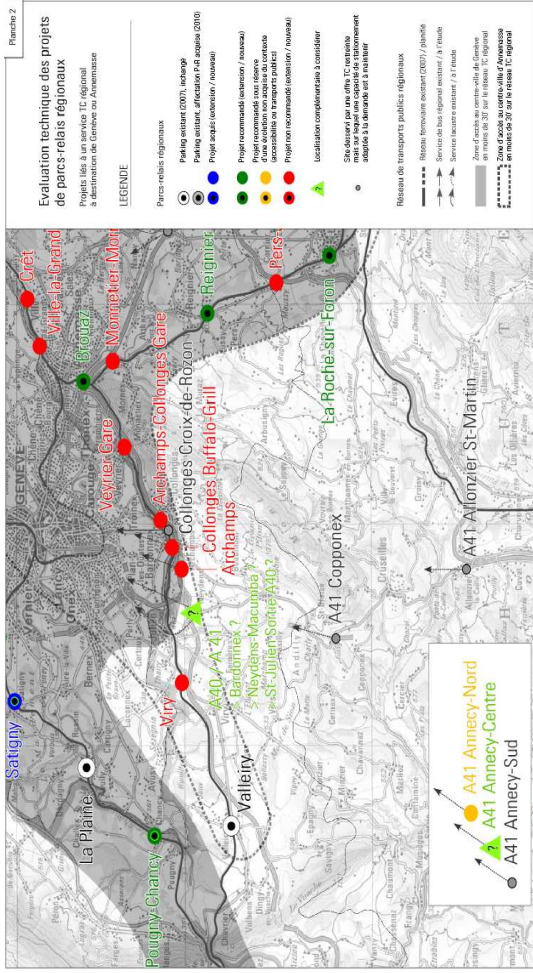
23.10.2008 - Page 9

Secteur St-Julien / Pied du Salève / Annecy

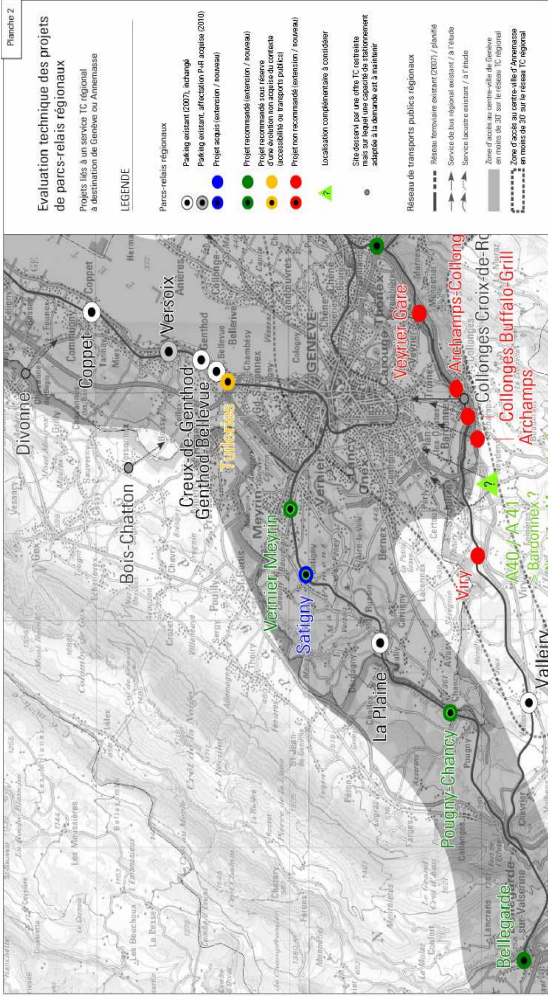
P+R de type "urbain"



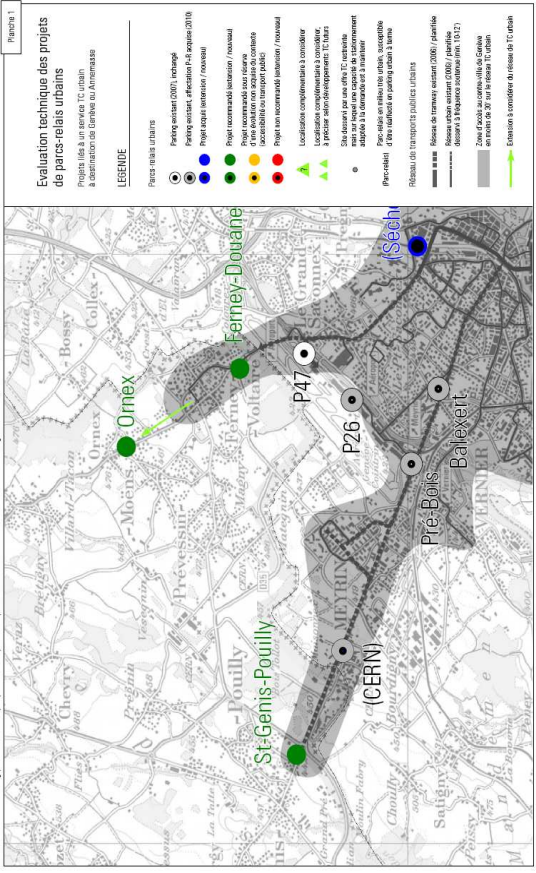
Secteur St-Julien / Pied du Salève / Annecy P+R de type "régional"



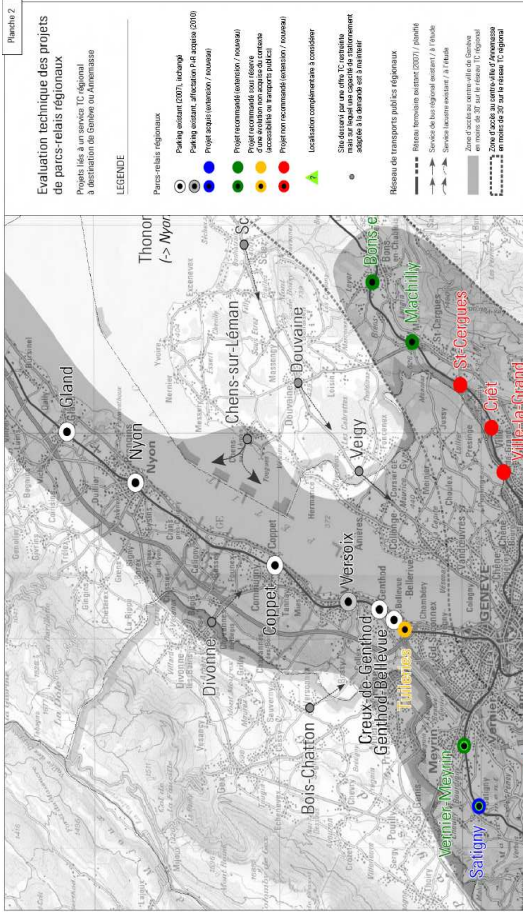
Secteur Champagne / Bellegarde P+R de type "régional"



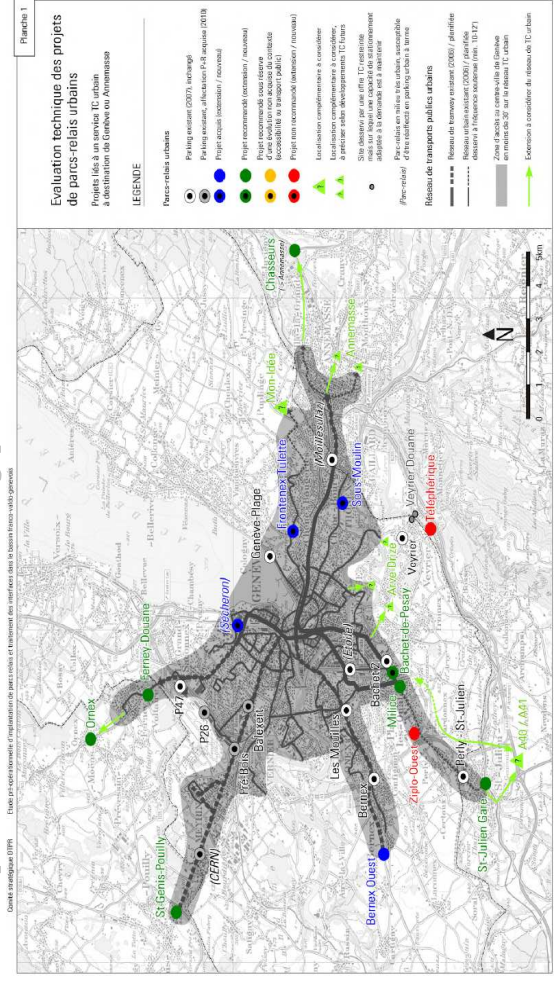
Secteur Vaud / Pays de Gex P+R de type "urbain"



Secteur Vaud / Pays de Gex P+R de type "régional"



Les parcs-relais de type "urbain"



Les parcs-relais de type "régional"

Commune de Meyrin (2019) Étude des opportunités d'implémentation de parcs-relais en amont de la gare ferroviaire de Meyrin

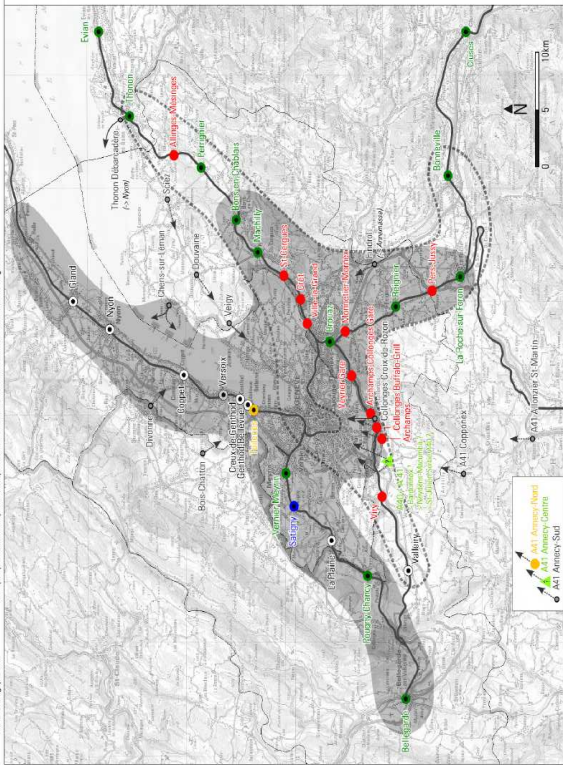
Planche 2

Evaluation technique des projets de parcs-relais régionaux

Projets liés à un service TC régional à destination de Genève ou Annemasse

LEGENDE

- Parcs-relais régionaux**
- Parking existant (2022) / inchangé
 - Parking existant, affectation P+R acquiescé (2016)
 - Projet acquis (autorisation / reçu)
 - Projet recommandé (autorisation / reçu)
 - Projet recommandé sous réserve d'une évolution non acquiescé (à compléter)
 - Projet non recommandé (autorisation / reçu)
- Localisation complémentaire à considérer**
- Site desservi par une offre TC existante
 - Site desservi par une offre TC existante adaptée à la demande et à réaliser
- Réseau de transports publics régionaux**
- Réseau ferroviaire existant (2021) / planifié
 - Service de bus régional existant / à l'étude
 - Service location existant / à l'étude
- Zone d'étude au centre-ville de Genève**
- Zone d'étude au centre-ville de Genève
 - Zone d'étude au centre-ville d'Annemasse
 - en moins de 30' sur la liaison TC régional



2013-16-006-11/16/02/16/03/18



**REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE**

POST TELEGRAPHIQUE

Département du territoire

Direction générale de la mobilité

23.10.2008 - Page 17

Décisions du Comité Stratégique DTFR

- **Classification des projets par horizon de réalisation**
 - ⇒ Identification d'interlocuteurs pour faire les démarches et mettre en oeuvre des projets à court terme
 - ⇒ Attente d'un partenaire Français pour proposer un P+R (Bardonnex-Neydens) à court terme en lien avec l'A41
- **Poursuite des études de définition pour 4 projets**
 - ⇒ Engagement de la 2^{ème} phase de l'étude Ribli
- **Réflexion sur le Secteur de St Julien repris dans le cadre du projet d'agglomération**
 - ⇒ Reprise des travaux dans le cadre du PACA "Plaine de l'Aire – St Julien"

P+R étudiés dans ce mandat
 P+R étudiés dans un autre cadre

Horizon de réalisation par site

SITES P+R		
Court terme	Moyen terme (2012-2014)	Long terme (2020)
Extension Sous-Moulin	Beilegarde	Ferney Douane / Omex
Bois Chatton / Divonne	Vernier-Meyrin	
Tulette	Pougny-Chancy	
Bout-du-Monde	St-Genis-Pouilly	
P26	Bachet-de-Pesay / Millice/Bermex Ouest	
Sécheron	Tuilleries	
Collonges		
Veyrier douane		Brouaz
	St-Julien gare	
A41 Allonzier		
	Bonneville / Cluses / La Roche-sur-Foron	
	Reignier	
Thonon débarcadère / Douvaine	Machilly	
Chens sur Léman / Sciez / Veigy	Perrignier	
	Thonon / Evian	
	Bons-en-Chablais	
	Chasseurs	