

Date de dépôt : 21 mai 2012

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan d'actions P+R 2011-2014

Rapport de majorité de M. Antoine Droin (page 1)

Rapport de minorité de M. Florian Gander (page 50)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Antoine Droin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors des séances des 7 et 21 février, sous la présidence de M. François Gillet, et du 28 février, sous la présidence de votre serviteur, la commission a traité le RD 887. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Riondel que nous remercions pour son précieux travail. Ont assisté aux travaux : M^{me} Michèle Künzler (7 février), conseillère d'Etat, département de l'intérieur et de la mobilité (DIM) ; MM. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, Alexandre Prina, directeur du service de l'organisation de la mobilité, Jérôme Conne (7 février), chef de secteur des enquêtes publiques (DGM), ainsi que M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure au service de l'organisation de la mobilité (SOM).

Présentation du RD 887

M^{me} Charat fait un rappel sur ce qu'est un P+R, et donne un bilan du précédent Plan d'actions (2007-2011), avant de présenter les deux grands volets du prochain Plan d'actions (2011-2014) : territorial et marketing.

Un P+R permet de passer rapidement d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif. Pour la collectivité, il s'agit d'équiper un lieu en stationnement et en transport collectif. Les parcs-relais relèvent à la fois de la politique des déplacements et de la politique urbaine, entre autres à cause de leur impact sur les dynamiques entre les centres d'agglomération et les espaces périurbains. Les P+R doivent être placés en amont des zones de congestion et être accessibles facilement (facilité d'accès pour les transports individuels et bonne offre de transport collectif). La localisation des P+R doit également prendre en compte la typologie du territoire et leur efficacité est proportionnelle à la proximité du lieu d'origine de leurs usagers (rabattement au plus tôt sur les transports en commun).

Le Plan directeur du stationnement fait référence au P+R et, par analogie, au Plan d'actions des P+R. Le bilan de la période 2007-2011 a été marqué par un développement de l'offre, notamment le long du TCOB par la création de nouveaux P+R, accompagnant une augmentation du nombre de places. Les autres innovations de la période sont : l'intermodalité vélo/transports en commun (« Park and bike ») ainsi qu'une étude sur le développement des parcs-relais à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Ce bilan est mitigé quant au taux d'occupation des parkings, très haut en rive droite, mais très faible sur la rive gauche : 100% à Etoile, Moillesulaz ou Sous-Moulin, mais seulement 3% à Pré-Bois ou 10% à Vernier-Meyrin. La répartition de la provenance des usagers est de 86% de résidents en France, 11% sur le canton de Genève et 3% sur le canton de Vaud. Les 4 parcs-relais les plus importants accueillent plus de 75% des utilisateurs.

Le taux de fréquentation des P+R dépend de deux facteurs : l'accessibilité routière et l'attractivité de l'offre en transport en commun. L'analyse de la situation des parcs-relais a également mis au jour un tassement préoccupant de la fréquentation. De plus, le taux de remplissage de certains parkings peine à augmenter, ce qui constitue un des objectifs du Plan d'actions 2011-2014. Pour ce faire, il est nécessaire de poursuivre le développement de l'offre à l'échelle de l'agglomération, autrement dit, de créer de nouveaux ouvrages (approche territoriale), mais aussi de renforcer l'attractivité des P+R et de traiter le cas des P+R saturés (approche marketing). Concernant la première approche, il ressort qu'à l'horizon 2020, il manquera entre 3 000 et 3 600 places. D'ores et déjà près de 2 000 places sont planifiées d'ici à 2016, auxquelles s'ajoutent des projets à réactiver. Toutefois, 6 couloirs seront certainement en sous offre vers 2020 : Vaud (800 places), Fernex-Gex (200 places), St-Genis, Bernex (environ 700 places), St-Julien (400 à 500 places) et Chablais. Même si ces éléments sortent de la période du Plan d'action 2011-2014, il est important d'avoir une vision à plus long terme.

Concernant les aspects transfrontaliers liés au P+R : les parcs-relais situés en France sont financés par les Français, les prolongements de tram vers la France le sont par les collectivités françaises au prorata des kilomètres de ligne. L'exploitation des lignes vers la France est assurée par les TPG ou, dans certains cas, par l'entreprise ayant remporté un appel d'offres.

En ce qui concerne le volet marketing du Plan d'actions des P+R, plusieurs mesures doivent être étudiées : l'assouplissement possible de la règle des 2 km de distance entre le P+R et le lieu d'habitation, la mise en place d'une tarification plus souple (le cas du parc de Bernex pour lequel est proposée, de façon expérimentale, un forfait à la journée) et la mutualisation des places, notamment avec les entreprises (pour leurs véhicules professionnels). Il est aussi besoin de mieux connaître la clientèle, ce qui passe par un partenariat avec la Fondation des parkings, afin de pouvoir mieux répondre à leurs attentes.

En conclusion, il existe une double nécessité : celle d'adopter une approche globale du stationnement (en lien avec le Plan directeur du stationnement) et celle de poursuivre la démarche partenariale, en raison de l'attractivité du bassin d'emploi genevois, de l'interaction des territoires et de l'augmentation des déplacements.

Débat de commission

Les questions portent sur :

- le développement des places deux-roues motorisés en lien avec la vision politique sur les P+R (si possible couvertes),
- l'assouplissement de la règle des 2 km entre le lieu d'habitation du logement,
- l'offre journalière proposée à Bernex pour 12 F au profit de tous ou seulement pour les habitants situés à plus de 2 km du parking,
- l'appartenance du matériel roulant sur des lignes de tram situées en France,
- la possibilité que la Fondation des parkings puisse financer des parkings à vélos dans les communes,
- les P+R qui sont souvent situés trop près du centre,
- le nouveau concept du « Bike and drive ».

M^{me} Künzler répond que différents groupes de travail ont été mis en place pour chacun des projets de tram français. Pour les petites extensions, une exception à la règle du droit communautaire est envisagée, afin que les TPG

puissent tout de même exploiter ces lignes. Il reste toutefois le problème de l'homologation des véhicules. Les négociations concernant les futures rames du CEVA sont passablement similaires. Le financement nécessaire à l'achat de nouveau matériel roulant sera effectué conjointement par le canton et par la France.

M^{me} Charat répond que l'offre journalière des parcs-relais (12 F) est ouverte à tous, sans distinction de lieu d'habitation. Le tarif est dégressif : 16 F pour trois cartes journalières TPG et 20 F pour 4 cartes. Enfin, le développement de l'offre pour deux-roues motorisés fait partie de la politique des P+R.

Il est relevé, d'une part, qu'à la Nautique il existe la possibilité de parquer sa voiture et de prendre un vélo. A Meyrin, il existe une demande pour avoir une piste cyclable afin d'accéder au tram et d'avoir la possibilité de garer son vélo de façon sécurisée. A Versoix, dans le prochain parking souterrain, des places vélos sont prévues. D'autre part, il ne faut pas oublier le futur système de vélos en libre-service, dont les premiers essais sont prévus à la fin de l'année.

Audition de MM. Frederik Sjollema, président du Conseil de Fondation, et Laurent Drême, directeur département travaux et planification de la Fondation des parkings

Pour commencer M. Sjollema rappelle que la Fondation a été associée aux réflexions de la DGM qui ont abouti au RD 887. Selon lui, le Plan d'actions P+R 2011-2014 est meilleur que les précédents, notamment au niveau du traitement par « couloirs ». Les P+R servent à désengorger le centre-ville selon deux critères qui sont des conditions à leur réussite : l'accessibilité et l'offre en transports en commun. Cependant, certains parkings mettent à mal cette règle : Moillesulaz connaît un taux de remplissage élevé alors qu'il ne répond pas à ces critères ; les P+R de Pré-Bois et de Vernier-Meyrin présentent un taux moins bon qu'ils ne le devraient théoriquement selon cette règle. Deux éléments ont une incidence sur la réussite des P+R : un contrôle strict du stationnement au centre-ville et une répression du stationnement sauvage aux alentours des parkings (par les communes concernées). Un P+R coûte très cher, tant à la construction qu'à l'exploitation. Alors qu'une place en P+R rapporte environ 70 F/mois à la Fondation (un abonnement P+R coûte entre 90 F et 130 F, abonnement TPG inclus), elle lui coûte environ 200 F/mois. En conséquence, plus la Fondation construit des parkings, plus elle perdra d'argent, c'est-à-dire plus elle aura besoin de recettes.

M. Drême apporte de nombreux chiffres concernant la Fondation des parkings et les P+R. Lors des 9 dernières années, la Fondation a construit 15 parkings, représentant un total de 3 727 places, soit 414 places par année pour un coût de 82 174 953 F (investissement annuel : 9 130 550 F). Concernant le système P+B (park & bike), la Fondation a construit 283 places lors des 7 dernières années. La suppression de places P+R, se monte à 210 pour l'ensemble de la période. Au chapitre des projets de construction de P+R par la Fondation jusqu'à 2018, 11 parkings sont projetés, bien qu'ils ne profitent pas tous de la même probabilité de réalisation, pour une augmentation totale des places de 4 150, soit 461 par année, pour un coût total de 106 198 200 F, soit 11 799 800 F par année. Ci-dessous figure la répartition des places classées selon les sept couloirs de circulation :

Vaud	construites : 490	prévues : 1'080	total : 1'570
Fernex-Gex	construites : 200	prévues : 200	total : 400
Meyrin-St-Genis	construites : 413	prévues : 40	total : 453
Bernex	construites : 270	prévues : 600	total : 870
St-Julien	construites : 450	prévues : 1'500	total : 1'950
Annemasse	construites : 1'004	prévues : 0	total : 1'004
Chablais	construites : 900	prévues : 730	total : 1'630
Total des sept couloirs :	3'727	4'150	7'877

Débat de commission

Les questions/remarques portent sur :

- la relation entre le coût de construction très élevé des parkings et les prix très modestes des abonnements P+R,
- le fait que plusieurs parkings sont sous-exploités à mettre en relation avec l'interdiction d'utiliser les P+R faite aux automobilistes résidants à moins de 2 km, de même que celle concernant les automobilistes qui travaillent à proximité des parkings,
- l'initiative adoptée par le peuple qui demande au pouvoir politique de garantir le libre choix du moyen de transport,
- l'augmentation du prix des macarons,
- la possibilité, à l'instar de ce qui se fait sur le canton de Vaud, d'établir des tarifs variant selon le nombre d'occupants des voitures, afin d'encourager le covoiturage,

- l'idée d'ouvrir aux habitants l'accès aux P+R qui sont sous-utilisés.

En réponse aux différentes questions et remarques il est relevé par différents intervenants que la question du coût des P+R n'est pas comptable, mais politique. Dès le début de la construction des P+R, ceux-ci ont été considérés comme un instrument de désengorgement du centre-ville, afin de permettre à des usagers jugés prioritaires d'y accéder plus facilement. De ce fait, le tarif des P+R a toujours été fixé à un coût jugé acceptable pour ses potentiels utilisateurs et non en relation avec leur coût réel. Par corrélation, le prix d'un billet TPG ne correspond pas à son coût, de même pour celui d'une heure de stationnement. Pour autant, la Fondation raisonne et agit également en tant qu'opérateur visant à obtenir le meilleur résultat comptable, par exemple en augmentant un peu le tarif des parkings qui sont pleins ou en baissant celui de ceux qui sont relativement vides. Il est important que le système de tarification de l'ensemble de la mobilité soit cohérent, car il n'est pas possible de tout encourager de la même manière. Finalement, les tarifs P+R peuvent être rediscutés, en particulier par les députés. L'équilibre financier qui régit la question du parking est certes fragile, mais en l'état, il fonctionne. A défaut il faudrait trouver un autre équilibre.

Concernant la demande de proches habitants des P+R, il est mentionné qu'elle est presque toujours faible, car les P+R sont situés le plus souvent dans des zones peu habitées. Le but des parkings-relais est d'éviter que les gens se rendent au travail en voiture, ce qui exclut l'élargissement des P+R aux usagers qui travaillent aux alentours. La Fondation n'est qu'un opérateur ; les lignes directrices sont énoncées et les directions politiques sont édictées par la DGM, le DIM et le CE.

Le domaine des transports est régi par une multitude de contraintes, ce qui explique que le libre choix du moyen de transports reste soumis à des règles. La Fondation construit soit des P+R, soit des parkings pour habitants, selon les cas et le mandat qui lui est attribué par le GC, mais jamais des parkings de destination. Concernant la question des macarons, ce n'est pas la Fondation qui augmente le prix des macarons, son rôle se limite à encaisser les recettes de leur vente.

Les P+R ne sont pas la solution miracle mais ils doivent être considérés pour ce qu'ils sont : un outil pour tenter de désengorger le centre. Le thème de la tarification est un débat en soi. Un des problèmes importants qui doit être solutionné pour empêcher que les gens se rendent en voiture à leur travail est la présence de places, à 80% gratuites, sur le lieu de travail. Au sujet de l'augmentation du prix des macarons, les tarifs sont énoncés dans la loi. Enfin, le Conseil d'Etat peut, par voie réglementaire, augmenter les tarifs

pour les ajuster au coût de la vie, ce qui a été fait le 1^{er} mars dernier (également pour les tarifs des horodateurs) pour la première fois à Genève.

Concernant le covoiturage il serait difficile de contrôler strictement le nombre de personnes présentes dans chaque voiture. Au sujet des parkings en faible utilisation, les initiatives de la Fondation ont montré que la question du prix n'a que peu d'influence sur une augmentation de leur fréquentation. Enfin, le système de tarifs journaliers qui a été instauré pour le nouveau P+R de Bernex comprend une différenciation tarifaire selon le nombre d'occupants de la voiture. Cet essai, bien qu'encore à ses débuts, fonctionnerait pour le moment relativement bien.

Complément d'informations

Le cadre de référence dans lequel s'inscrivent les réflexions au sujet des P+R a été dessiné par le Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-genevois. Celui-ci est composé de 14 acteurs, à commencer par la Région Rhône-Alpes, les cantons de Vaud et de Genève et les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Une étude préopérationnelle a été conduite par ce comité en 2008. Celle-ci avait pour objectif de recenser les projets de parcs-relais à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois et à destination d'Annemasse-Genève, d'analyser l'opportunité des projets, de coordonner les différents projets et d'aborder la mise en œuvre et la gestion de ces équipements. Le but de cette étude était de réfléchir en termes de couloirs, de la même façon que le présent Plan d'actions des P+R les conçoivent.

Les principes mis en œuvre à partir des conclusions de l'étude de 2008 font que l'action en matière de P+R suit la logique de couloir. Mais la maîtrise d'ouvrage des parkings est souvent départementale ou communale. Les P+R sont globalement localisés à proximité de transports publics urbains (P+R urbain) ou au niveau de haltes ferroviaires ou de gares urbaines. Enfin, il est à relever que de nombreux P+R servent de plateforme de covoiturage. La typologie des parkings est répartie en trois catégories : ceux qui sont en service, ceux qui sont en travaux et ceux qui sont encore en projet. Une première carte présente les parkings en service et en travaux ; une seconde indique les parkings en projet (beaucoup plus nombreux). La plupart des P+R projetés se situent dans la région de Gex et sur le couloir de Thonon. La majorité des parkings dépendent de l'amélioration de l'offre en transports en commun et n'ont pas de date de mise en service ni de taille définies.

En conclusion, il existe une adéquation entre les P+R créés et ceux identifiés dans l'étude de 2008 et l'on constate que les besoins en P+R sont

diversement remplis selon les couloirs ; enfin, la plupart des P+R sont de petite taille, ils sont gratuits (sauf le futur P+R d'Archamp) et ils répondent à une logique de covoiturage

Le département pèsera de tout son poids pour que les gares du futur RER franco-valdo-genevois (prévu pour 2017), incluent une offre importante en P+R. Genève doit donc négocier avec de nombreux partenaires, ce qui complique parfois l'avancement des projets. Dès lors, les autorités ne peuvent pas influencer les projets autant qu'elles le voudraient, notamment par le fait que les P+R dépendent de différentes autorités françaises, voire de sociétés privées (par exemple les compagnies d'autoroute). Il est donc difficile de mener une politique globale dans ce domaine.

Dernières questions et remarques

Les remarques et les questions portent sur :

- Le fait que de nombreux projets sont en cours, mais qu'il n'y a que peu de concrétisations, encore moins de garanties de réalisation. Dès lors, qui représente le département au sein du Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-genevois ?

Réponse : c'est le département.

- Quel est le taux d'occupation des P+R français ?

Réponse : la gratuité de ces parkings empêche d'obtenir des statistiques aussi précises que pour les P+R genevois.

- Le covoiturage est peu développé en Suisse, alors que cette pratique fonctionne bien en France ? Le réseau des P+R français suit celui des autoroutes, pas celui des trains. Dès lors, ces parkings ne sont utilisés que pour le covoiturage ou si l'on constate néanmoins une augmentation de la fréquentation des transports en commun aux alentours des P+R ?

Réponse : il s'agit d'un succès récent qu'il faut se garder d'exagérer. L'existence de plates-formes internet qui guident les différents usagers, mais aussi l'existence de contraintes fortes (par exemple le prix des péages) est un début d'explication. Ce phénomène est le résultat de la débrouillardise des utilisateurs avec son corolaire, pour certains de stationnement sauvage. Le covoiturage est une pratique en plein essor, qui souffre encore d'un manque d'organisation et qui reste compliquée. Un système développé par l'entreprise Green Monkeys, qui sera prochainement offert à l'ensemble des employés de l'Etat, consiste à organiser et garantir le covoiturage.

L'entreprise prend en charge ses clients et fait l'intermédiaire entre les utilisateurs, ce qui sécurise la pratique et automatise le partage des coûts. Le projet de création d'une plate-forme unique sur différents cantons dédiée à cette pratique, aura l'avantage d'accroître l'offre et ainsi la possibilité de trouver un partenaire. L'essor du covoiturage ne pourra se produire qu'à condition que l'on réduise l'accès à un stationnement gratuit sur le lieu de travail.

- Le stade ou en sont les différents projets de P+R français et si Genève y contribue financièrement ?

Réponse : les projets en sont à des stades d'avancement divers, mais le fait qu'ils soient en projet prouve que leur utilité a été établie. Pour cette raison, la myriade de projets peut être considérée comme un état des lieux des besoins. Les P+R français ne sont pas financés par Genève.

- Quelles sont les fonctions du Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-genevois, étant donné qu'il ne s'agit pas d'une instance décisionnelle et, en général, quels sont les moyens de pressions dont dispose Genève ?

Réponse : le comité est plutôt une instance de réflexion. Il se veut un moyen d'impliquer les différents acteurs du domaine et de les faire communiquer. Le DTPR ne s'est pas réuni depuis un certain moment ; il a principalement agi lorsque le CRFG ne possédait pas de commission dévolue à la problématique du transport. Le DTPR a néanmoins à l'époque rédigé la charte DTPR, avant la mise en place du projet d'agglomération. Il n'existe visiblement pas de volonté de réactiver le DTPR, car de nombreux comité ont été mis en place dans le cadre du projet d'agglomération.

- Les progrès qui restent toutefois modestes. Quelle pourrait donc être la capacité d'un P+R construit sur le tracé du tram de Ferney ?

Réponse : un nombre important de P+R sont utilisés pour le covoiturage. Le fait que de nombreux P+R sont en projets indique que les infrastructures existantes fonctionnent. Les transports en commun sont en pleine expansion. Sur tous les axes où l'offre a été améliorée, ils ont gagné des parts modales importantes. L'offre existante n'est pas aussi mauvaise qu'on le croit. Aux heures de pointe, plusieurs lignes offrent un service avec une cadence à la demi-heure. Avec le gain en attractivité qu'apportera la mise en service du CEVA, la fréquentation des transports publics augmentera encore de façon significative.

- Le mécontentement face au transfert de propriété du P 48 à l'AIG. La construction de ce parking avait été voté avec la promesse de l'affecter en partie aux besoins de type P+R, et qu'il n'en est rien.

Réponse : les besoins en P+R du secteur aéroportuaire sont estimés à environ 500 places. Un parking sera construit en même temps et à proximité du tram. Ce nouveau P+R répondra peut-être à la fois aux besoins du couloir Vaud, avec l'autoroute, et à ceux du couloir Ferney-Gex, avec le tram.

Conclusions

Les commissaires, attentifs, ne débattent pas davantage et n'expriment pas d'opinion spécifique au nom des partis pour lesquels ils siègent, ni sur la question des P+R pas plus que sur la problématique des parkings en général, que sur les aspects transfrontaliers.

Vote

Le Président met alors aux voix la décision de prendre acte du RD 887.

Les commissaires acceptent de prendre acte d RD 887, par :

Pour : 6 (2 S, 1 Ve, 2 PDC, 1 UDC)

Contre : 2 (2 MCG)

Abstentions : 5 (2 R, 3 L)

Plan d'actions P+R 2011/2014

Prise de connaissance des projets français

Commission Transport du 28 février 2012



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.02.2012 - Page 1

Cadre de référence Comité Stratégique pour le Développement des Transports Publics Régionaux sur le bassin Franco Genevois

- 14 membres dont la Région Rhône-Alpes, les cantons de Genève et Vaud, les Départements de l'Ain et de la Haute Savoie, les communautés de commune du Pays de Gex, du Genevois et de l'agglomération annemassienne, le Syndicat Intercommunal des bus de l'agglomération de Thonon...
- Etude "préopérationnelle" d'implantation de parcs relais et traitement des interfaces dans le bassin franco-valdo-genevois" – 2008



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.02.2012 - Page 2

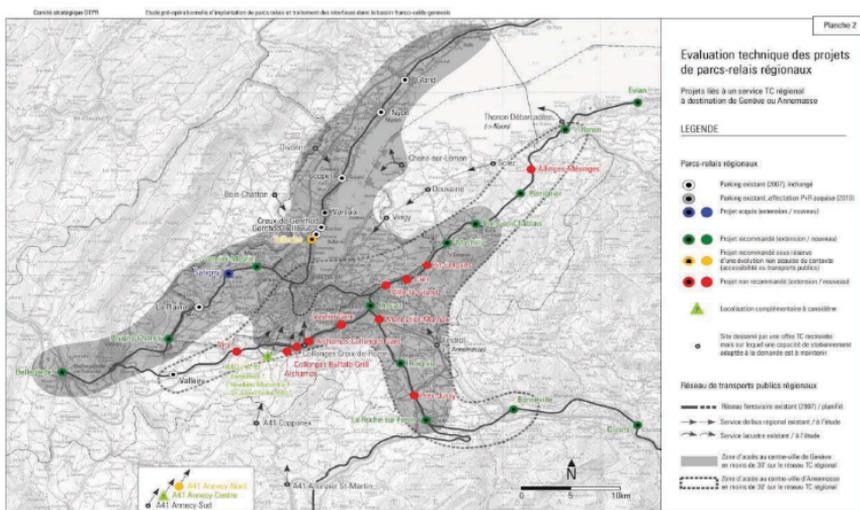
Objectifs de l'étude de 2008

- Recenser les projets de parcs-relais à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois et à destination d'Annemasse-Genève
- Analyser l'opportunité des projets
- Coordonner les différents projets sur le bassin franco-valdo-genevois
- Aborder la mise en œuvre et la gestion de ces équipements



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.02.2012 - Page 3



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.02.2012 - Page 4

Les principes de mise en œuvre depuis...

- Une logique de "couloir"
- Une maîtrise d'ouvrage départementale ou communale
- Une localisation à proximité de transports publics urbains (P+R urbain) / ou au niveau de halte ferroviaire / ou de gare urbaine
- Une tarification gratuite
- Une plateforme de covoiturage et un lieu de correspondance avec une ou des lignes de bus



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.02.2012 - Page 5



Parcs relais en service et en travaux



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.02.2012 - Page 6



EN PROJET



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.02.2012 - Page 7

Conclusion

- Une adéquation entre les P+R créés et ceux identifiés dans l'étude de 2008
(exemple Bonneville /78 places ou Cluses /21 places)
- Des couloirs aux états d'avancement différents : disparités entre la Haute Savoie (St Julien, Annemasse) et l'Ain (Vaud, Gex...)
- Des P+R gratuits et souvent liés à une logique de covoiturage

Merci de votre attention !



Date de dépôt : 25 août 2011

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan d'actions P+R 2011-2014

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le plan d'actions des parcs relais (P+R) qui vous est remis énonce les orientations de la politique de développement des P+R pour la période 2011-2014 et guide l'action de l'Etat en la matière. Il résulte de la nécessité pour l'Etat de disposer d'une planification directrice pour le développement des P+R sur le territoire cantonal. Ces orientations s'articulent avec les projets développés par les partenaires français et vaudois à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Le présent rapport expose les éléments clés de ce troisième plan d'actions P+R. Il inscrit durablement la politique des P+R et du stationnement comme l'un des quatre piliers de la politique de mobilité de l'Etat, établie en étroite coordination avec la politique des transports individuels motorisés, des transports en communs et de la mobilité douce.

Sur cette base, il est présenté au Grand Conseil afin qu'il puisse se prononcer sous forme de résolution dans un délai de trois mois, selon les mêmes modalités que les autres planifications directrices en matière de transport. En fonction de cette résolution, le Conseil d'Etat adoptera alors formellement le plan d'actions P+R 2011-2014.

1. Cadre légal et institutionnel

Selon la loi genevoise d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR; H 1 05), et son règlement d'exécution (RaLCR; H 1 05.01), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève est l'autorité compétente en matière de stationnement et donc de P+R. Il est arrêté que le département de l'intérieur et de la mobilité est l'autorité d'exécution.

Conformément à l'article 1 de la loi sur la Fondation des parkings entrée en vigueur le 14 juillet 2001 (LFPark; H 1 13), l'Etat, afin de favoriser sa politique des déplacements visant un report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et les mobilités douces, encourage la construction de P+R, dont la gestion est confiée à la Fondation des parkings.

Le premier P+R genevois a été mis en service au début des années 1990. Début 2000, le besoin de stratégie de développement P+R aboutira au premier plan d'actions 2003-2006. Un second lui succéda entre 2007 et 2010.

Depuis 2003, les orientations de base de l'action publique n'ont pas fondamentalement changé, mais ont été progressivement complétées et adaptées en fonction des résultats observés et de l'évolution du développement du canton et de l'agglomération.

Le présent plan d'actions a été réalisé en collaboration avec les partenaires concernés par cette thématique (Fondation des parkings, CFF, Office de l'urbanisme, TPG, UNIRESO, Office du génie civil, office de l'environnement) et a fait l'objet de présentations au Conseil des déplacements (CODEP), composé de représentants des milieux concernés en matière de transports (Groupement Transports et Economie (GTE) / Coordination Transports (CT)) et à la délégation du Conseil d'Etat aux transports et aux affaires régionales (DELTAR).

2. Le P+R outil au service de la politique de mobilité

Le stationnement des véhicules est une demande sociale légitime, une offre contrainte et un levier de l'action publique.

Une demande légitime

Puisqu'ils sont autorisés à circuler, les véhicules motorisés doivent aussi pouvoir se stationner. La légitimité de la demande de stationnement est d'ailleurs inscrite dans la Constitution genevoise (art. 160B, al. 3, lettre c) : *« le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers »*. Il en découle que le rôle de l'Etat est de définir les modalités et l'organisation de cette ressource limitée qu'est le stationnement. Le développement de l'offre P+R fait partie intégrante de l'organisation globale du stationnement à l'échelle du canton.

Une offre visant à diminuer la pression sur le centre ville

La demande de stationnement est logiquement la plus forte dans les centre-villes, qui attirent le plus grand nombre de déplacements à destination

des emplois, commerces et loisirs. Or c'est aussi là que l'offre de stationnement est la plus limitée, étant donné la densité des utilisations multiples de l'espace, ce qui oblige à effectuer des arbitrages entre les divers utilisateurs.

La politique P+R vise à réduire le trafic et le stationnement au centre de l'agglomération. Elle offre aux pendulaires n'habitant pas à proximité des transports en commun, la possibilité de stationner leur voiture dans un parking périphérique proche d'un arrêt de transport en commun et de poursuivre leur trajet avec ce mode.

Un levier d'action publique à la croisée de différents critères

Différentes études le montrent : il ne suffit pas de mettre à disposition des places P+R pour que celles-ci soient utilisées. En effet, le succès d'un P+R dépend de trois principaux critères :

- une bonne accessibilité routière : le P+R doit être localisé sur des grandes pénétrantes (réseau primaire ou secondaire), en amont des zones de congestion chroniques et ses accès doivent être pratiques et signalés;
- une offre de transport suffisamment attractive (fréquence inférieure ou égale à 10 minutes sur des lignes urbaines et inférieure ou égale à 30 minutes sur les lignes ferroviaires), régulière tout au long de la journée et proposant des temps de parcours attractifs;
- les conditions de stationnement au centre-ville doivent être suffisamment contraintes pour inciter les pendulaires à stationner dans des P+R en périphérie.

D'autres facteurs d'attractivité moins prépondérant viennent ensuite :

- une tarification combinée (stationnement et transport en commun) attractive;
- une promotion efficace de l'offre P+R;
- des interfaces de qualité, apportant un sentiment de confort et de sécurité, voire des services de la vie quotidienne (kiosque, café, petits commerces...).

La combinaison de ces différents facteurs et leur évolution nécessite la définition d'une politique de développement spécifique aux P+R s'articulant avec les autres politiques sectorielles de mobilité. C'est là le but recherché pour le nouveau plan d'actions P+R 2011-2014.

3. Diagnostic et demande potentielle à l'horizon 2020

Le bilan du plan d'actions 2007/2010 ainsi qu'un diagnostic précis de l'évolution du développement des P+R ont permis de mettre en avant des tendances ou de nouveaux éléments à prendre en compte dans la politique de développement des P+R.

Bilan du plan d'action 2007-2010

La quasi-totalité des actions du précédent plan ont été réalisées ou sont en cours de réalisation. Seules quatre actions n'ont pu être menées à bien pour diverses raisons (projet reporté, autres actions similaires, impossibilité technique...). Plusieurs P+R ont vu leurs dessertes en transport en commun améliorée. De nouveaux P+R ont été mis en service ou agrandi et des études ont été réalisées pour la réalisation de nouveaux P+R sur différents sites. En parallèle, une étude pilotée par le comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux (DTPR) à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise a débouché sur une liste de P+R à réaliser à court, moyen ou long terme dont une trentaine sur France. Ce travail a également défini un pilote pour chaque projet.

Offre et fréquentation P+R

Fin 2010, le canton comptabilisait 25 P+R proposant un peu plus de 5000 places. La fréquentation moyenne des P+R genevois est légèrement inférieure à 70 %. Cependant, certains P+R sont complets et d'autres sont largement sous utilisés. L'analyse comparée de l'évolution de l'offre et de la fréquentation fait apparaître une évolution constante de l'offre depuis 1995 (multipliée par 4) et de la fréquentation (multipliée par 5). Cependant, on remarque une augmentation très faible de la demande depuis 2008 par rapport aux années précédentes.

Analyse prospective de la demande potentielle à l'horizon 2020

Afin de pouvoir mieux calibrer la future offre P+R, la demande potentielle à l'horizon 2020 a été évaluée. Ainsi, il est présenté dans le plan d'actions, la méthodologie élaborée pour déterminer la clientèle cible des P+R (pendulaires fixes travaillant au centre de Genève). L'analyse de leurs conditions de stationnement et des hypothèses de report de stationnement vers les P+R, nous permettent d'avancer le chiffre de 3 à 4 % du trafic journalier entrant dans le canton qui pourrait être capté par les P+R, soit une demande de 8000 à 8600 places à l'horizon 2020.

4 couloirs en sous offre à l'horizon 2020

Aujourd'hui près de 2000 nouvelles places P+R sont planifiées à l'horizon 2016. Il manquera donc 1000 à 1600 places en 2020. Ces places se localiseront sur les couloirs Vaud (400 à 800 places), Ferney/Gex (200 places), St Julien (400 à 500 places avec le maintien du P+R Etoile) et Chablais (100 places).

4. Objectifs et mesures du plan d'actions P+R 2011-2014

Le bilan du plan d'actions 2007-2010 ainsi que le diagnostic de l'évolution récente de la politique ont permis de dégager trois grands objectifs pour cette nouvelle période quadriennale.

- Poursuite du développement de l'offre à l'échelle du canton et de l'agglomération franco-valdo-genevoise en collaboration avec les partenaires français et vaudois par:
 - la réalisation des P+R (Trèfle Blanc, Bachet, Frontenex, Bernex, Vailly, Sécheron),
 - La réalisation d'études d'opportunité et de faisabilité sur les corridors en sous-offre en 2020 (échangeur de Perly, Bardonnex, Tuileries, jonction de Ferney, MICA...);
- Augmentation de la fréquentation des P+R par :
 - la mise en place d'une tarification journalière adaptée à une autre clientèle que les pendulaires (touristes, achats, loisirs, démarches),
 - une communication mieux ciblée et harmonisée,
 - adaptation de la politique P+R aux grandes zones d'emplois périphériques (Zimeysa, Ziplo, PAV...);
- Création d'outils de suivi de la politique P+R pour une meilleure mise en œuvre par :
 - la définition d'indicateurs annuels d'évolution des P+R (développement des dessertes en transports en commun, de la fréquentation, du stationnement à proximité du P+R, prise en compte des contraintes de bruit et de pollution atmosphérique...),
 - La finalisation d'une convention entre la direction générale de la mobilité et la Fondation des parkings afin de bien définir les missions de cette dernière dans la mise en œuvre du plan d'actions.

5. Conclusion

Le troisième plan d'actions 2011-2014 inaugure une nouvelle période de développement de la politique des parcs relais. Pour faire face au plafonnement du nombre d'abonnés, la priorité est donnée à l'efficacité de l'action publique. Le développement de l'offre est à continuer selon les besoins identifiés, mais des efforts particuliers doivent être consentis pour améliorer la fréquentation des P+R et le suivi de la politique. Ce plan d'actions intègre les bases d'une évolution de la localisation des P+R le plus en amont des zones de congestion du trafic automobile souhaitable à moyen/long terme. Cet objectif sera à prolonger sur la période 2015-2018.

Conçues en étroite relation avec les autres planifications directrices (transports publics, réseau routier, mobilité douce, stationnement) et assurées des meilleures chances de réussite, les mesures du plan d'actions P+R 2011-2014 renforceront la contribution apportée par la politique des parcs relais au fonctionnement du système de mobilité du canton de Genève et de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

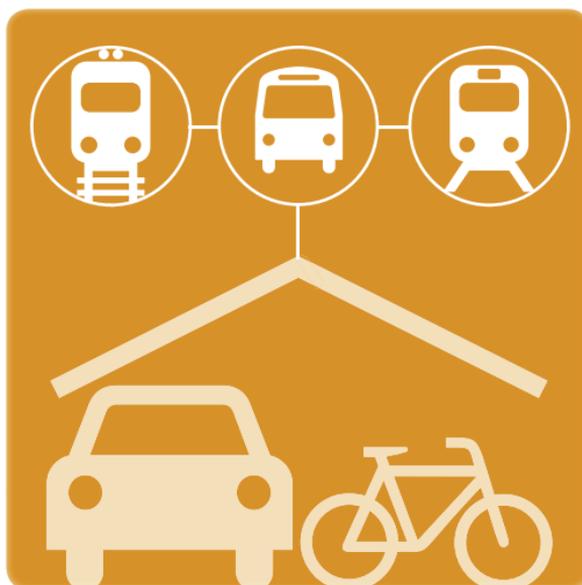
Le président :
Mark MULLER

Annexe :

Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014

Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014

adopté par le Conseil d'État
le



Le présent plan d'actions des parcs relais 2011-2014 a été établi sur la base d'un rapport technique de Transitec Ingénieurs Conseils, qui peut être consulté et téléchargé sur www.ge.ch/mobilite

Impressum

Chef de projet : Grégory Delattre, direction générale de la mobilité (DGM)

Mandataire : Transitec Ingénieurs Conseils SA et DGM

Illustrations : reprises du rapport technique Transitec Ingénieurs Conseils SA et DGM

Rédaction : Richard Quincero, urbaniste FSU

Graphisme : Dominick Emmenegger, Vitamine

© État de Genève, date

SOMMAIRE

Introduction : poursuite d'une politique nécessaire	4
1 Les leçons de l'expérience : offre et demande de P+R	6
1.1 L'offre : parcs relais existants dans le canton en 2010	6
1.2 La fréquentation des parcs relais en 2010	8
1.3 Offre et demande : facteurs d'attractivité des parcs relais	9
1.4 Évolution de l'offre et de la demande : une tendance préoccupante	11
2 Bilan du plan d'actions 2007-2010	12
2.1 Optimisation des parcs relais en service	12
2.1.1 Amélioration du fonctionnement des parcs relais en service	12
2.1.2 S'assurer de la conformité de l'utilisation des parcs relais saturés	12
2.2 Développements liés au TCMC	13
2.3 Renforcement de l'offre à moindre coût	13
2.4 Nouvelles constructions de P+R	13
2.5 Études menées et projets en cours	14
3 Prospective de la demande potentielle à l'horizon 2020	16
3.1 Principe de la méthode	16
3.1.1 Calcul des flux de pendulaires fixes entrant dans le canton	16
3.1.2 Hypothèses de reports de stationnement vers les P+R	16
3.1.3 Demande potentielle à l'horizon 2020	17
3.2 Résultats par couloirs : des potentiels variables	17
Synthèse	19
4 Mesures du plan d'actions des parcs relais 2011-2014	20
4.1 Le développement de l'offre	20
Mesure 1 - Couloir Vaud	20
Mesure 2 - Couloir Ferney-Gex	21
Mesure 3 - Couloir Meyrin—St-Genis	21
Mesure 4 - Couloir Bernex	21
Mesure 5 - Couloir St-Julien	22
Mesure 6 - Couloir Annemasse	22
Mesure 7 - Couloir Chablais	22
Mesure 8 - P+R hors canton	23
4.2 Le développement de la demande	23
Mesure 9 - Extension de l'offre P+R à d'autres secteurs que le centre-ville	24
Mesure 10 - Offre P+R journalière	24
Mesure 11 - Stratégie de communication et d'image P+R	24
4.3 Amélioration du suivi de la politique P+R	25
Mesure 12 - Indicateurs de suivi	25
Mesure 13 - Convention d'objectifs entre la DGM et la Fondation des parkings	25
Conclusion : une politique de développement raisonné	26
Sigles utilisés	27

INTRODUCTION

Poursuite d'une politique nécessaire

Le présent plan d'actions P+R 2011-2014 est le troisième du genre. Il s'inscrit dans la continuité de la politique des parcs relais engagée en 1995 par l'État de Genève. Les objectifs n'ont pas changé, mais la méthode s'est affinée, tirant les leçons de l'expérience. En considérant non seulement l'offre, mais aussi la demande de places P+R, le plan d'actions P+R 2011-2014 fixe un cadre plus complet, garantissant l'efficacité de l'action publique.

Contexte: politique de mobilité du Conseil d'État

Le plan d'actions des parcs relais s'inscrit dans le volet « stationnement » de la politique de mobilité du Conseil d'État, qui repose sur quatre documents de planification :

- > le plan directeur des transports collectifs 2011-2014, adopté par le Conseil d'État le 23 juin 2010
- > le plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'État le 25 août 2010
- > le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014, adopté par le Conseil d'État le 31 mars 2011
- > le plan directeur du réseau routier 2011-2014, en cours d'élaboration.

Un objectif précis, une offre ciblée

La politique des P+R vise à réduire le trafic et le stationnement automobiles au centre de l'agglomération, en offrant aux pendulaires la possibilité de laisser leur voiture en périphérie et de poursuivre leur trajet en transport public.

Cet objectif justifie les efforts engagés par les autorités publiques pour construire, mettre à disposition et promouvoir des places de stationnement P+R, sur la base d'une offre combinée parking+Unireso à un prix suffisamment attractif pour convaincre les pendulaires d'emprunter deux modes de déplacement plutôt qu'un.

Les parcs relais genevois s'adressent à une cible précise, les actifs pendulaires qui habitent en périphérie loin des réseaux de transports publics, travaillent en ville, partent tous les jours de leur domicile en voiture – alimentant le trafic aux heures de pointe du matin et du soir – et laissent leur voiture garée pendant la journée – consommant une partie de la capacité de stationnement disponible. L'offre P+R est limitée à ce public cible : elle n'est accessible que sur abonnement et moyennant le respect de conditions précises sur les lieux d'habitat et de travail des abonnés.

Des résultats significatifs

Lancée dès 1995, la politique des parcs relais a produit des résultats significatifs. Fin 2010, un peu plus de 5'000 places P+R étaient disponibles dans le canton (4'850 gérés par la Fondation des parkings et 200 par les CFF). Cette offre peut paraître modeste si on la rapporte au trafic journalier global entrant dans le canton (3 % de 160'000 véhicules). Mais elle représente plus d'un tiers du public cible visé, 36 % des 12'800 pendulaires qui se rendent chaque jour dans l'hypercentre entre 6h30 et 9h du matin (source enquête aux frontières 2005).

Sur les 4'850 places P+R disponibles auprès de la Fondation des parkings, 3'230 sont utilisées (soit 24 % des pendulaires de l'heure de pointe du matin). Autrement dit, chaque matin, la politique des P+R soulage le centre de l'agglomération de 3'100 véhicules qui, au lieu d'encombrer le réseau routier et d'occuper des places de stationnement en ville, restent garés en périphérie, tandis que leurs conducteurs renforcent la clientèle des transports en commun.

Une politique à développer

La contribution apportée par les parcs relais P+R au fonctionnement du système de mobilité genevois peut et doit encore être développée :

- > en offrant des alternatives valables aux pendulaires venant travailler à Genève en voiture
- > en améliorant le taux d'utilisation des P+R existants (fréquentation moyenne de 70 % en 2010)
- > en augmentant l'offre par la construction de nouveaux P+R.

Le plan d'actions P+R 2011-2014

Le plan d'actions P+R 2011-2014 a été élaboré par un groupe de travail animé par la direction générale de la mobilité (DIM) et comprenant :

- > la Fondation des parkings, gestionnaire de 20 parkings P+R
 - > les CFF, qui administrent 5 parkings P+R
 - > la Communauté tarifaire Unireso
 - > Les Transports publics genevois
 - > l'office de l'urbanisme (DCTI), qui gère le développement urbain à l'échelon du canton, en coordination avec l'échelon de l'agglomération transfrontalière
 - > l'office du génie civil (DCTI), qui pilote les réalisations d'infrastructures de transport pour l'Etat.
- Une étude a été confiée à un mandataire extérieur et fait l'objet d'un rapport technique (consultable sur www.etat.ge.ch/mobilite).

Le présent plan d'actions P+R 2011-2014 s'ouvre sur une analyse des données disponibles, qui permettent d'améliorer la connaissance de l'offre et de la demande de stationnement P+R à Genève (chapitre 1). Le chapitre 2 dresse le bilan du plan d'actions précédent 2007-2010. Le chapitre 3 introduit la principale innovation de ce plan d'actions, une évaluation prospective de la demande potentielle à l'horizon 2020, globale et par couloirs territoriaux. Le dernier chapitre détaille les mesures programmées pour la période 2011-2014. Une conclusion fait le point sur l'avancement de la politique genevoise des parcs relais P+R.

CHAPITRE 1

Les leçons de l'expérience : offre et demande de P+R

La mise en oeuvre de la politique des parcs relais est suivie de manière détaillée par la direction générale de la mobilité (DIM) et par les gestionnaires de l'offre P+R, principalement la Fondation des parkings et les CFF. L'expérience acquise et les données récoltées apportent une connaissance fine de l'offre et de la demande.

1.1 L'offre : parcs relais existants dans le canton en 2010

Fin 2010, un peu plus de 5'000 places P+R sont disponibles dans le canton.

- > 4'850 places sont gérées par la Fondation des Parkings : elles se situent dans 20 parcs relais P+R situés dans la couronne urbaine.
- > Un peu plus de 200 places sont administrées par les CFF : elles sont localisées dans cinq parcs relais P+Rail proches de haltes et gares, sur la ligne de La Plaine (Satigny, La Plaine) et sur l'axe ferroviaire Lausanne-Genève (Chambésy, Tuileries, Versoix).

Hors du canton, plus de 700 places P+R sont à disposition de pendulaires travaillant à Genève : 120 places à Coppet, 30 places à Founex, 100 places à Nyon, 220 places à Gland, 70 places à St-Martin-Bellevue sur l'A41 entre Anancy et Cruseilles et 250 places à St-Julien près de la douane de Perly.

Par ailleurs, depuis 2005, la Fondation des parkings gère une offre de parcs relais pour vélos P+B (Park and Bike) dans les P+R de Genève-Plage, de l'Étoile et de Voie-Centrale, totalisant 118 places pour vélos.



Offre des principaux parcs relais du canton de Genève en décembre 2010 (source DGM)

Il faut encore signaler, même si ce n'est pas une offre P+R au sens de la politique genevoise des parcs relais, l'offre journalière dite « Formule 1 » proposée par les TPG, qui combine parking et Unireso pour 90 minutes et 2 personnes dans cinq parkings genevois de centre-ville (Étoile, Hôtel-des-Finances, Mont-Blanc, Plainpalais, Villereuse). Cette offre attire chaque jour une trentaine d'usagers (données TPG), ce qui témoigne de l'existence d'une demande potentielle pour du stationnement P+R à la journée.

Conditions d'accès à l'offre P+R

Les parcs relais gérés par la Fondation des parkings sont utilisables sur la base d'abonnements mensuels ou annuels, attribués aux personnes qui remplissent trois conditions :

- > habiter à plus de 300 m d'un arrêt de transports publics : pour que l'offre P+R ne fasse pas concurrence aux lignes de transport public desservant la périphérie
- > habiter et travailler à plus de 2 km du P+R auquel elles souhaitent s'abonner : pour éviter que l'offre P+R soit détournée de sa cible et serve de parking bon marché près du domicile ou du lieu de travail
- > utiliser un P+R se trouvant sur le chemin le plus naturel entre domicile et travail : pour ne pas allonger inutilement les déplacements en voiture.

Pour leur part, les parcs relais P+Rail des CFF sont utilisables à la journée ou sur abonnement mensuel ou annuel, sans condition.

Tarification

Qu'il s'agisse de l'offre P+R combinée Fondation des parkings - Unireso ou de l'offre P+Rail des CFF, les tarifs sont du même ordre de grandeur : plutôt bas par rapport aux principales villes suisses (Zurich, Bâle, Berne, Lausanne), mais plus élevés que ceux des villes européennes.

Offre P+R 2010	par jour	par mois	par an
P+Rail CFF	De 6 à 11 CHF (billet plein tarif Aller/Retour Unireso Tout Genève à 6 CHF et parking - les P+R de Chambésy et des Tuileries sont gratuits)	120 CHF	1'150 CHF
P+R Fondation des parkings	offre non disponible	110 CHF 130 CHF pour les P+R Moillesullaz, Sous-Moulin, Étoile, Genève-Plage et Sécheron	1'200 CHF 1'430 CHF pour les P+R Moillesullaz, Sous-Moulin, Étoile, Genève-Plage et Sécheron

Tarification des P+R du canton de Genève en 2010

Le 1^{er} janvier 2011, cette tarification a été modifiée comme suit par la Fondation des parkings :

- > pour les P+R de Frontenex, Genève Plage, Étoile, Sous Moulin et Moillesullaz (les plus fréquentés), l'abonnement mensuel est passé de 130 à 150 CHF (1'650 CHF pour l'abonnement annuel)
- > pour les P+R de Planche, Tuileries, P47, Pré-Bois, Vernier-Meyrin, IKEA (les moins fréquentés), l'abonnement mensuel est passé de 110 à 90 CHF (990 CHF pour l'abonnement annuel)
- > les autres P+R ont vu leur tarif mensuel passer de 110 à 120 CHF (1'320 CHF pour l'abonnement annuel).

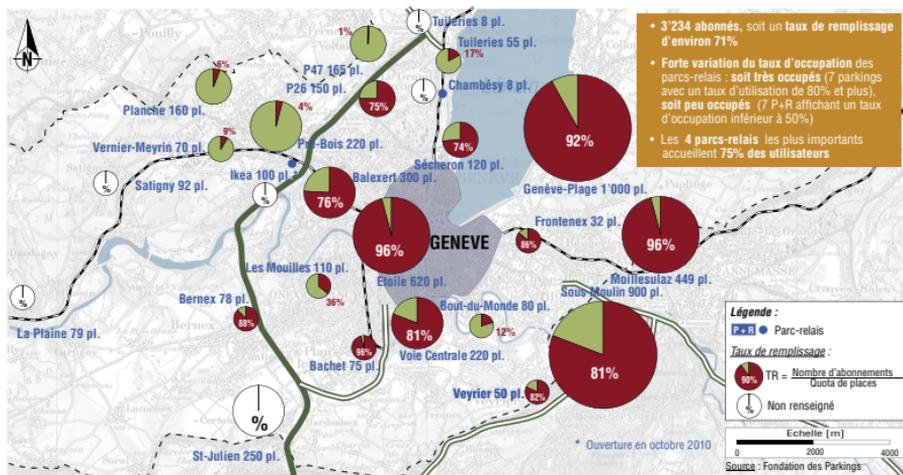
1.2 La fréquentation des parcs relais en 2010

La base de données de la Fondation des parkings apporte des informations fines sur le nombre d'abonnés mensuels et annuels de chaque P+R, les origines et destinations des abonnés, les listes d'attente et le nombre d'utilisateurs de l'offre vélo P+B.

Des taux de fréquentation très contrastés

Les 4'850 places gérées par la Fondation des parkings sont utilisées en moyenne par 3'230 abonnés, soit un taux de fréquentation de 70 %. Mais de fortes disparités existent selon les P+R.

- > Cinq grands parcs relais sont saturés ou à la limite de leur capacité : des listes d'attente existent pour Bachtel, Étoile, Moillesulaz et Sous-Moulin (avant son extension), tandis que Genève-Plage est pratiquement complet. À eux seuls, ces cinq P+R concentrent près de 80 % des abonnements (pour près de 60 % de l'offre).
- > Six P+R ont un taux de fréquentation moyen : quatre de 70 à 80 % (P26, Bernex, Frontenex, Veyrier) et deux de 60 à 70 % (Sécheron, Balexert).
- > Sept P+R ont un taux de fréquentation faible, voire nul : deux de 30 à 40 % (Les Mouilles, Voie-Centrale) et cinq sont pratiquement inutilisés (P47, Planche, Pré-Bois, Tuileries, Vernier-Meyrin).

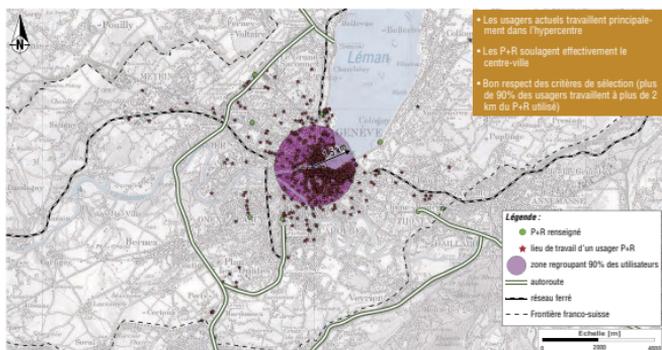


Taux d'utilisation des parcs relais P+R en décembre 2010 (source Fondation des parkings)

Il faut encore noter que certains pendulaires utilisent des « P+R de fait », places sur voirie gratuites et illimitées proches d'un arrêt de transport public (route de Lausanne, quai de Cologny, rues à Chêne-Bourg, Lancy, Meyrin, Vernier, etc.). Plusieurs communes déplorent ces pratiques, qui génèrent du trafic sur des voies non prévues à cet effet et occupent des places toute la journée au détriment des résidents, des commerces et des activités des quartiers – dans des communes de première couronne urbaine (Lancy, Plan-les-Ouates, Vernier), les pendulaires occupent jusqu'à 20 % de l'offre de stationnement sur voirie, comme l'ont montré plusieurs études de stationnement.

Destination : à 90 % au centre

Près de 90 % des utilisateurs des P+R de la Fondation des parkings travaillent en plein centre de Genève, à moins de 1.5 km des ponts de l'île. Les conditions d'accès à l'abonnement P+R fonctionnent comme prévu par le dispositif : grâce à l'offre P+R, les flux automobiles sont allégés au centre-ville, là où l'espace est le plus restreint et les problèmes de congestion les plus aigus.



Lieux de travail des abonnés aux parcs relais P+R en 2010 (source Fondation des parkings)

1.3 Offre et demande : facteurs d'attractivité des parcs relais

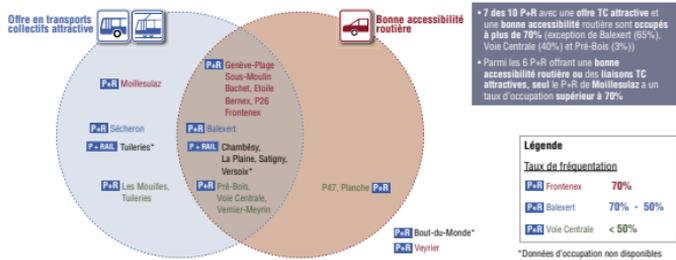
Le taux de fréquentation d'un parc relais dépend prioritairement de deux facteurs.

- > Le plus important est l'**impossibilité de stationner gratuitement au lieu de destination** : les abonnés des P+R sont pour l'essentiel une clientèle captive, contrainte de prendre sa voiture pour quitter son domicile faute de transports publics et qui n'a pas de possibilité de stationner près de son lieu de travail à un prix acceptable.
- > Le second facteur, un peu moins déterminant, est la **combinaison d'une bonne desserte par transports publics** (voir encadré) **et d'une bonne accessibilité routière** : sauf cas particulier, les P+R genevois qui combinent ces deux atouts ont des taux de fréquentation de plus de 70 %.

Critères de desserte et d'accessibilité

- > Bonne desserte par transports publics : fréquence égale ou inférieure à 10 minutes pour les lignes de tram, trolley ou bus et à 30 minutes pour les lignes ferroviaires ; temps de parcours vers le centre ville inférieur à 30 minutes.
- > Bonne accessibilité routière : localisation du P+R sur un axe structurant primaire ou secondaire avec un accès simple et visible et en amont des zones de congestion ou des contrôles d'accès au centre-ville.

Il faut noter que l'**accessibilité par transports publics** est plus déterminante que l'accessibilité routière. Ainsi, le P+R de Moillesulaz desservi par tramway est complet malgré les difficultés d'accès en voiture, alors que les taux de fréquentation les plus faibles se trouvent parmi les P+R mal desservis par transports publics. Autrement dit, inutile d'installer un P+R dans un site mal desservi par transports publics : un tel projet ne rencontrerait pas la fréquentation minimum attendue.



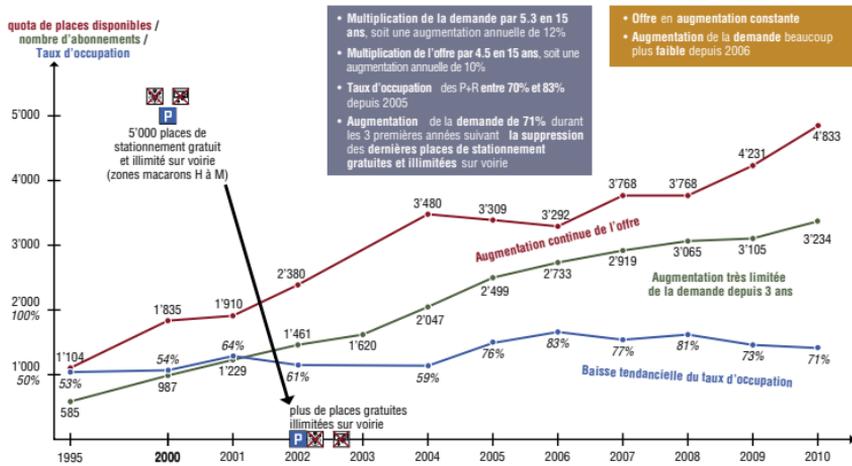
Taux de fréquentation des P+R selon la desserte en transports publics et l'accessibilité routière (données mai 2010 de la Fondation des parkings)

D'autres facteurs d'attractivité viennent ensuite :

- > une tarification combinée - stationnement + transport public - attractive
- > une promotion efficace de l'offre P+R
- > une bonne signalisation pour accéder au P+R en voiture depuis la périphérie
- > des interfaces de qualité, apportant un sentiment de confort et de sécurité, voire des services de la vie quotidienne (kiosque, café, petits commerces, etc.).

1.4 Évolution de l'offre et de la demande : une tendance préoccupante

Depuis 1995, l'offre de places P+R a quadruplé et le nombre d'abonnés a plus que quintuplé. La croissance a été particulièrement rapide entre 2003 et 2005, au moment où les places sur voirie gratuites et illimitées ont été quasiment toutes supprimées en ville de Genève.



Évolution de l'offre et de la demande dans les P+R de la Fondation des parkings 1995-2010 (source Fondation des parkings)

En revanche, la croissance du nombre d'abonnés (courbe verte) a commencé à faiblir en 2006 et elle ne s'est poursuivie qu'au rythme ralenti de 100 à 150 abonnés par an, alors que l'offre P+R augmentait plus rapidement.

Cette tendance est préoccupante, conduisant à une baisse tendancielle du taux de fréquentation des P+R (courbe bleue) et donc de l'efficacité de l'action publique.

Pour inverser la tendance, la politique des parcs relais doit évoluer. Jusqu'à présent, elle s'était limitée à une politique de l'offre : après la phase de lancement en 1995, les deux plans d'actions 2003-2006 et 2007-2010 avaient porté essentiellement sur la création de nouvelles places P+R. Aujourd'hui, cette politique touche à ses limites : pour garantir l'efficacité de l'action publique, il faut non seulement mettre à disposition des places P+R, mais s'assurer qu'elles trouveront bel et bien preneurs. Telle est la démarche du plan d'actions 2011-2014 : non seulement poursuivre la politique de l'offre, mais aussi garantir une augmentation de la fréquentation des P+R.

CHAPITRE 2

Bilan du plan d'actions 2007-2010

Adopté en décembre 2006, le deuxième plan d'actions des parcs relais 2007-2010 avait programmé 37 mesures classées en cinq axes d'intervention. Sur ces 37 mesures, 27 ont été réalisées, quatre sont en cours d'exécution et six ne sont plus d'actualité.

2.1 Optimisation des parcs relais en service

Des mesures d'optimisation visaient deux objectifs : renforcer l'attractivité des P+R sous-utilisés et traiter le cas de P+R saturés ou proches de la saturation.

2.1.1 Amélioration du fonctionnement des parcs relais en service

Il était prévu de valoriser les P+R sous-utilisés P26, P47, Pré-Bois et Veyrier par deux moyens : en améliorant leur desserte en transports publics et par des efforts de communication (notamment lien entre le P26 et la gare CFF).

La desserte du P+R P26 devait être améliorée par le prolongement de la ligne 10, prévu par le plan directeur des transports collectifs 2007-2010. Elle s'est concrétisée différemment, par le prolongement de la ligne 5 en 2008 (terminus à l'aéroport via le P26), puis par la ligne Y en 2010. Le prolongement de la ligne 5 jusqu'à l'aéroport avait également permis d'améliorer la desserte du P26 en direction de la place de Carantec.

L'amélioration de la desserte du P+R de Veyrier sera réalisée progressivement pour les horaires 2011 et 2012.

Ces quatre P+R sous-utilisés ont fait l'objet de nombreuses actions de communication (presse, horaires, guide de voyage, véhicules TPG, etc.), qui n'ont malheureusement pas eu d'effets importants sur la demande. Ce constat tend à montrer la faible efficacité de campagnes de publicité tout public et incite plutôt à envisager, à l'avenir, des campagnes visant spécifiquement des clientèles cibles.

2.1.2 S'assurer de la conformité de l'utilisation des parcs relais saturés

Le contrôle de conformité de l'utilisation des parcs relais saturés visait à améliorer la connaissance de la clientèle et à adapter les conditions d'abonnement si nécessaire.

Une base de données a été mise en place par la Fondation des parkings, qui apporte une connaissance fine des usagers et de la fréquentation des P+R au fil du temps. Elle reste à compléter par un suivi analogue des utilisateurs des P+Rail des CFF, de façon à maîtriser la totalité de l'offre et de la fréquentation dans le canton.

Les analyses menées sur les couloirs saturés n'ont pas conduit à faire évoluer les critères d'abonnement, mais à mettre en service de nouvelles places dans les couloirs d'Annemasse (P+R Sous-Moulin), de St-Julien (P+R Voie-Centrale) et Vaud (extension du P+R de Sécheron).

L'action visait d'autre part à recenser les possibilités de réaffecter des places de stationnement existantes à une utilisation P+R. Dans cette perspective, la Fondation des parkings a augmenté le quota de places P+R au P26, à Balexert et a réalisé fin 2009 le P+R du Bout-du-Monde.

2.2 Développements liés au TCMC

Sept mesures étaient prévues pour valoriser la nouvelle desserte du Tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC). Cinq ont été réalisées (Balexert, P26, Planche, Pré-Bois, Vernier-Meyrin). Une est en cours (P+R du CERN, mise en service en mai 2011 avec la troisième étape du TCMC). Un P+R à Blandonnet était également prévu, mais n'a pu se concrétiser, car le nouveau propriétaire du parking du centre commercial de Blandonnet ne souhaitait plus mettre à disposition des places P+R. L'action a pu être compensée par la création du P+R d'Ikea (100 places) en novembre 2010.

À ce jour, ces nouvelles offres n'ont pas remporté grand succès (taux de fréquentation de ces P+R inférieurs à 10 %, sauf à Balexert et P26).

2.3 Renforcement de l'offre à moindre coût

Deux moyens de créer des places P+R à moindre coût devaient être étudiés :

- > des complémentarités d'usage avec des parkings existants : des mutualisations de places de stationnement ont été mises en place à Balexert, à Ikea et aux terrains de sport du Bout-du-Monde, tandis que d'autres sont à l'étude
- > de petits parcs relais de plain-pied : une étude pilotée par la Fondation des parkings (voir encadré) a montré que les opportunités étaient très limitées dans le canton.

Une étude systématique des sites potentiels dans le canton

L'étude pilotée par la Fondation des parkings a porté sur un balayage systématique des terrains utilisables pour des P+R sur territoire genevois. L'analyse multicritères a retenu les critères suivants : parcelles sur domaine public, non urbanisées et non sujettes à projet, proximité des transports publics et du réseau primaire ou secondaire, superficie d'au moins 500 m², surface géométriquement et topographiquement exploitable pour un P+R. Les résultats de cette étude démontrent que très peu de parcelles satisfaisaient à ces critères.

2.4 Nouvelles constructions de P+R

Neuf réalisations de nouveaux P+R ont été menées à bien ou sont en voie de l'être.

- > La création du P+R P47, en septembre 2007, a mis à disposition 150 nouvelles places P+R.
- > Le P+R Ikea de 100 places a été mis en service en octobre 2010.
- > L'extension du P+R de Sous-Moulin a été inaugurée en octobre 2010 : les 450 places nouvelles réalisées, répondant à une forte demande (liste d'attente de plus de 150 demandes), ont porté sa capacité totale à 900 places.
- > Pour le P+R de Sécheron (330 places en remplacement de 106 places en surface), les travaux ont commencé en juillet 2010.
- > La Fondation des parkings a mis en service 55 places à la gare CFF des Tuileries.
- > 70 places P+R ont été réalisées à proximité de la gare CFF de Vernier-Meyrin.
- > 150 places P+R ont été créées au P+R de la Voie-Centrale.
- > 80 places P+R ont été mises à disposition au P+R du Bout-du-Monde.
- > Une extension du P+Rail de Satigny a été effectuée par les CFF, portant sa capacité à 92 places.

Pour les vélos, trois P+B ont été créés pendant la période 2007-2010 :

- > Etoile : 58 places vélo en septembre 2007
- > Voie Centrale : 30 places en juillet 2010
- > Sous-Moulin : 50 places en octobre 2010.

2.5 Études menées et projets en cours

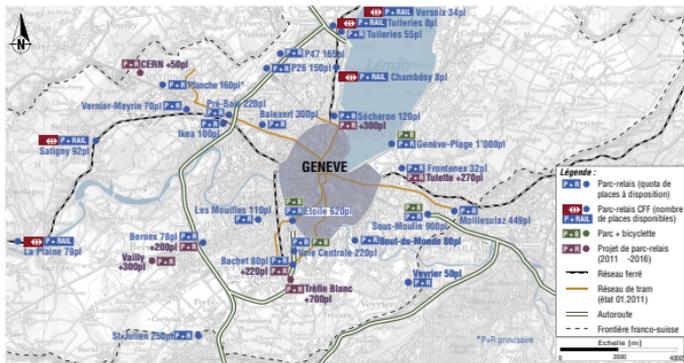
Plusieurs études prévues par le plan d'actions 2007-2010 concernaient des P+R dont la mise en service était envisagée durant la période quadriennale suivante 2011-2014.

Réalisées par la direction générale de la mobilité ou par la Fondation des parkings, elles ont porté sur plusieurs sites et sur deux infrastructures planifiées (les axes des trams Bernex TCOB et vers le Grand-Saconnex TNGS).

À la suite de ces études :

- > dans le secteur du Bachet, un premier P+R de 700 places sera mis en service en 2014 au lieu-dit « Tréfle Blanc », en connexion avec le réseau de tramway ; un second P+R de 300 places verra le jour à l'horizon du CEVA
- > dans le cadre du PAC Tulette, un P+R de 300 places sera mis en service à Frontenex-Tulette à l'horizon 2013
- > le nouveau P+R de Sécheron (300 places) sera mis en service en 2014
- > 200 places P+R provisoires supplémentaires seront réalisées à Bernex Est (400 places à terme), en liaison avec le TCOB, et 300 places P+R au futur terminus de Vailly
- > un P+R de 50 places sera mis en service en mai 2011 au droit du CERN, en liaison avec la mise en service de la 3e étape du tram TCMS
- > étant donné le report du projet de tram du Grand-Saconnex TNGS, les études de détermination des besoins et d'avant-projet P+R ont été reportées sur le plan d'actions 2011-2014 (pour autant que la décision de relancer le projet soit prise durant cette période).

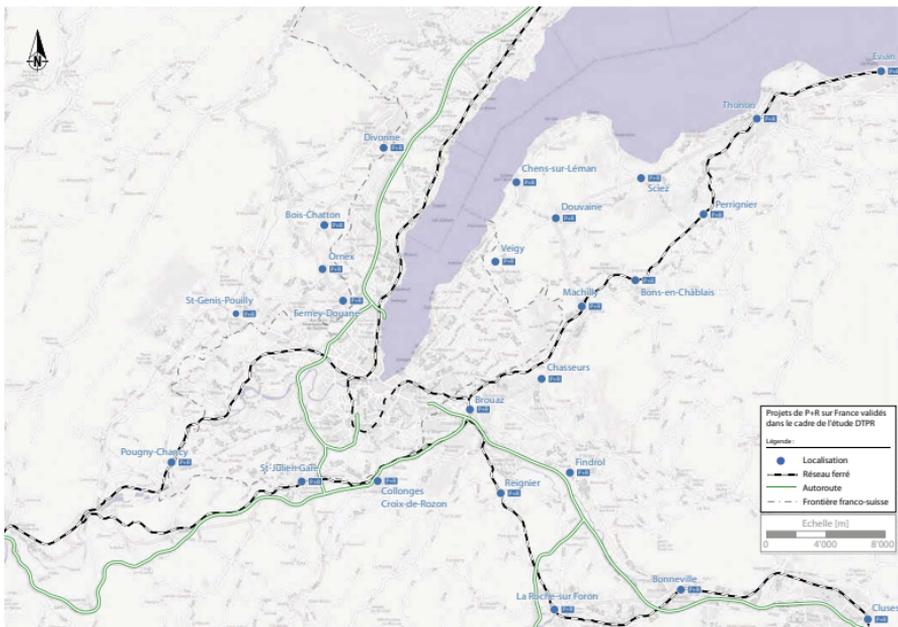
Ces projets porteront la capacité d'accueil de 5'000 à près de 7'000 places P+R dans le canton à l'horizon 2016.



Offre des principaux parcs relais du canton de Genève à l'horizon 2016 (source Fondation des parkings, CFF et DGM)

À l'échelon transfrontalier, une étude a été réalisée en 2008 avec les partenaires français sur la recherche de localisations propices de parcs relais sur les lignes ferroviaires. Pilotée par le Comité stratégique DTPR, elle a pris en compte non seulement le réseau ferroviaire, mais aussi l'ensemble des réseaux de transports publics du bassin franco-valdo-genevois (train, tram, bus, cars, etc.).

De nombreuses localisations ont été repérées et évaluées au regard des critères d'attractivité des P+R (accessibilité routière et desserte en transports publics). Le travail a débouché sur la validation politique d'une quarantaine de localisations de P+R d'agglomération, dont une trentaine sur France, et d'un horizon de réalisation (court, moyen ou long terme) en fonction de l'évolution de la desserte par transports publics. Chaque projet a été placé sous la responsabilité d'un partenaire (CG 01, CG 74, Région Rhône-Alpes, Communautés de communes, Etat de Genève).



(source : Étude préopérationnelle des opportunités de parcs relais régionaux, R. Ribi & Associés, pour le Comité DTPR, juillet 2008)

Une dernière étude devait porter sur une offre combinée entre stationnement vélo et transports publics. Elle n'a pas pu être réalisée, mais la Fondation des parkings a testé une première offre de places P+B et P+R+B en 2005, lors de l'inauguration du P+R de Genève-Plage, puis l'a étendue aux P+R de l'Étoile et de Voie-Centrale. En 2009, cette offre combinée (parking vélo et abonnement Unireso) a attiré plus de 100 utilisateurs, soit un taux de fréquentation de près de 85 %.

CHAPITRE 3

Prospective de la demande potentielle à l'horizon 2020

Aujourd'hui, il ne suffit plus de créer des places P+R pour qu'elles soient occupées. La politique des parcs relais doit trouver un meilleur régime d'efficacité : n'engager les coûts de création et de gestion de nouvelles places P+R qu'à bon escient, en étant raisonnablement assuré qu'elles attireront de nouveaux abonnés. Cela suppose non seulement de planifier l'offre de places P+R, mais aussi de mieux cerner la demande potentielle.

Du côté de l'offre, les opportunités de création de places P+R sont issues de l'étude réalisée à l'échelon de l'agglomération transfrontalière, complétée sur le territoire genevois par des études de dimensionnement des futurs P+R (Bernex, Tréfle-Blanc, Tuilleries, Vailly).

Du côté de la demande de places P+R, aucune analyse n'existait jusqu'à présent. Le plan d'actions P+R 2011-2014 comble cette lacune en établissant une évaluation prospective de la demande potentielle à l'horizon 2020, sur l'ensemble du canton et par « couloirs » transfrontaliers.

3.1 Principe de la méthode

L'analyse prospective de la demande potentielle de places P+R repose sur la connaissance des flux de « pendulaires fixes » (voir encadré) et sur des hypothèses d'évolution du stationnement à destination (voir planche page ci-contre).

Qu'est-ce qu'un « pendulaire fixe » ?

Un « pendulaire » est une personne qui effectue un déplacement entre son domicile et son emploi (ou inversement) au moyen d'un ou plusieurs modes de transport. Un « pendulaire fixe » n'utilise pas sa voiture entre son arrivée et départ du travail, au contraire d'un « pendulaire dynamique » qui utilise sa voiture durant la journée pour des déplacements professionnels ou privés (par exemple, achats entre 12h et 14h, activité de loisir, etc.). Cette dernière catégorie n'est donc pas intéressée par l'offre P+R.

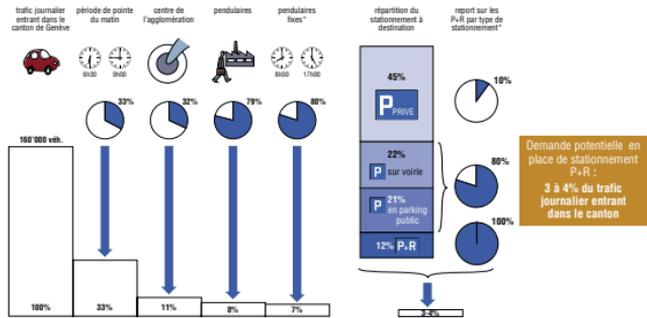
3.1.1 Calcul des flux de pendulaires fixes entrant dans le canton

Le trafic total entrant par jour dans le canton est connu grâce aux enquêtes aux frontières. Partant de cette donnée, le calcul cerne progressivement le trafic des pendulaires fixes à l'heure de pointe du matin à destination de l'hyper centre de Genève.

3.1.2 Hypothèses de reports de stationnement vers les P+R

Afin de déterminer la part de pendulaires fixes potentiellement intéressés, des hypothèses de report du stationnement au lieu de travail vers l'offre P+R ont été établies, sur la base des pratiques établies en 2005 et des objectifs du plan directeur du stationnement. Elles prévoient :

- > un faible report de 10 % depuis les parkings privés (plans de mobilité, ratios de stationnement plus faibles pour les nouvelles constructions)
- > un report de 80 % depuis les places sur voirie gratuites et de longue durée dans les communes de la première couronne, consécutif à leur passage en zone bleue
- > un même report de 80 % depuis les parkings publics, dont il est prévu de réduire l'attractivité pour les pendulaires (prix, nombre d'abonnements, critères d'attribution).



Évaluation de la demande potentielle en stationnement P+R (source : enquêtes aux frontières 2005, Etat de Genève)

3.1.3 Demande potentielle à l'horizon 2020

L'application de la méthode à l'ensemble des pendulaires conduit à estimer la demande totale à **8000 à 8'600 places de stationnement P+R** en 2020 sur l'agglomération, soit deux fois et demie les 3'230 abonnés actuels.

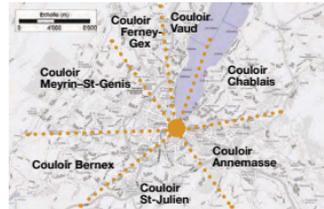
Le calcul de l'offre en 2020 prend en compte tous les P+R, y compris ceux qui sont faiblement fréquentés aujourd'hui, mais dont la fréquentation s'améliorera grâce aux mesures proposées dans le cadre de ce plan d'actions et grâce aux mesures d'accompagnement à mettre en oeuvre par les Communes, l'Etat et la Fondation des parkings (diminution du stationnement gratuit et illimité dans les communes de la première couronne, augmentation globale de l'offre de transports publics, diminution du prix d'abonnement pour les P+R peu fréquentés, etc.).

3.2 Résultats par couloirs : des potentiels variables

L'exercice prospectif a été réalisé dans chacun des sept « couloirs » de l'agglomération (voir encadré), en tenant compte des différences d'atouts et de potentialités, notamment du niveau de desserte par transports publics (excellent dans le couloir Vaud, faible côté France, par exemple).

Les sept « couloirs » de la politique des parcs relais

Les « couloirs » pris en compte par le plan d'actions 2011-2014 sont les mêmes que ceux des deux plans d'actions précédents. Ils sont au nombre de sept, centrés sur la ville de Genève et se prolongeant au-delà de la frontière du canton. Bien entendu, ces couloirs ne sont pas strictement séparés : il peut arriver qu'une sous-offre P+R dans un couloir suscite un report vers les P+R d'un couloir voisin (cas aujourd'hui marginaux).



Couloir Vaud

La ligne CFF Lausanne-Genève offre une desserte de haut niveau, complétée par de nombreuses lignes de bus de rabattement sur les gares : dès lors, les transports publics attirent un grand nombre de pendulaires. Dans ce couloir, la demande potentielle de stationnement P+R est évaluée à 850 à 1'200 places en 2020.

→ Aujourd'hui, on compte moins de 100 abonnés sur les 225 places P+R disponibles (154 places relativement attractives à Versoix et Sécheron et 71 peu attractives à Tuileries et Chambésy). Il restera donc à proposer 600 à 1'000 places nouvelles sur ce couloir.

Couloir Ferney-Gex

Sur le couloir Ferney-Gex, la demande potentielle est estimée à 500 abonnés P+R en 2020, soit cinq fois les 100 abonnés actuels (pour une offre de 361 places).

→ Il manquera donc un peu plus de 200 places pour capter cette demande.

Couloir Meyrin-St-Genis

La demande potentielle pour ce couloir est estimée à 500 places P+R à l'horizon 2020, soit deux fois plus que les abonnés actuels, mais moins que l'offre totale (842 places, dont 520 attractives à Balexert et Pré-Bois).

→ L'offre actuelle semble donc suffisante. Par ailleurs, le prolongement prévu du tramway côté France offrira une opportunité intéressante pour la création d'un P+R très attractif aux portes de St-Genis, qui permettrait d'envisager une réorganisation complète de l'offre P+R sur ce couloir.

Couloir Bernex

La demande potentielle pour ce couloir se monte à 300 à 400 places P+R à l'horizon 2020. Pour y répondre, les améliorations de l'offre P+R prévues en coordination avec le tram TCOB sont suffisantes (agrandissement du P+R de Bernex et nouveau P+R de Vailly).

→ Dans ce contexte, il pourrait également s'avérer souhaitable de ne plus réserver un quota de places P+R au parking des Mouilles, proche du centre et d'accessibilité routière limitée, de façon à retenir la cinquantaine d'abonnés actuels plus loin du centre de l'agglomération, dans les P+R de Bernex ou Vailly.

Couloir St-Julien

Le couloir St-Julien est un important bassin de pendulaires dépourvus de transports publics structurants hors du canton. Le nombre d'abonnés P+R a beaucoup augmenté ces dernières années, pour atteindre 1'000 usagers en 2010. La demande potentielle est estimée à 2'500 à 2'600 usagers à l'horizon 2020.

→ Aujourd'hui, l'offre est de 1'300 places dont 1'170 attractives. Il reste donc à proposer sur ce couloir 1'200 à 1'300 places.

Couloir Annemasse

De même, le couloir Annemasse est un gisement potentiel majeur d'abonnés P+R. Les deux grands P+R de Moillesulaz et de Sous-Moulin comptent près de 1'000 abonnés. La demande potentielle est estimée à 1'200 usagers à l'horizon 2020.

→ Aujourd'hui, avec l'extension du P+R de Sous-Moulin en octobre 2010 (+450 places), l'offre dépasse déjà cette demande potentielle. Mais plusieurs projets d'urbanisation et de transport pourraient conduire à réviser à la hausse la prévision de demande.

Couloir Chablais

La demande potentielle sur ce couloir est estimée à 1'400 usagers à l'horizon 2020, soit 40 % de plus que les 1'000 abonnés du P+R de Genève-Plage, proche de la saturation.

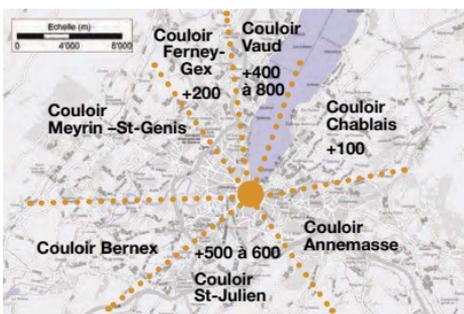
→ 400 nouvelles places P+R sont donc à proposer sur ce couloir.

Synthèse

L'estimation de la demande potentielle par couloir à l'horizon 2020 met en évidence un manque de 600 à 1'000 places dans le couloir Vaud, de 200 places dans le couloir Ferney-Gex, de 1'200 à 1'300 places dans le couloir St-Julien et de 400 places dans le couloir Chablais.

Durant la période 2011-2014, trois nouveaux P+R vont être réalisés dans trois de ces couloirs déficitaires : Sécheron (+200 places) dans le couloir Vaud, Frontenex-Tulette (+300 places) dans le couloir Chablais et Trèfle Blanc (+700 places) dans le couloir St-Julien, où l'offre pourrait également fluctuer en fonction d'un changement d'affectation du P+R Étoile dans le cadre du projet PAV.

En intégrant la réalisation de ces nouveaux P+R en 2011-2014, il manquera encore 1100 à 1600 places dans ces couloirs.



Nouvelles places P+R à réaliser à l'horizon 2020 par couloir, en prenant en compte les P+R qui seront réalisés sur la période 2011/2014

Dans les autres couloirs, l'offre actuelle et les projets engagés ou planifiés pour la période 2011-2014 sont suffisants pour répondre à la demande potentielle en 2020.

Cependant, de nouvelles localisations sont à rechercher plus en amont pour réorganiser la distribution de l'offre P+R. Elles permettront de reporter le plus tôt possible les automobilistes sur les transports publics afin de réduire la distance du trajet automobile et de retenir le trafic automobile aux portes de la couronne urbaine. Une localisation des P+R plus en amont conduit à un bilan de mobilité plus avantageux.

CHAPITRE 4

Mesures du plan d'actions des parcs relais 2011-2014

Les mesures à concrétiser en 2011-2014 se déclinent en trois catégories :

- > le développement de l'offre à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise
- > l'amélioration de la fréquentation des P+R existants
- > le suivi de la mise en oeuvre de la politique des parcs relais.

4.1 Le développement de l'offre

Le développement de l'offre s'effectuera en concrétisant les P+R étudiés en 2007-2010 (Sécheron, Frontenex, Bernex Est, Vailly, Trèfle Blanc, CERN) et en planifiant la réalisation de nouveaux P+R répondant à la demande dans les couloirs identifiés, en coordination avec les partenaires français et vaudois de l'agglomération transfrontalière.

Mesure 1 Couloir Vaud

Le projet de loi de financement du P+R de Sécheron, portant sa capacité à 330 places (+230 places), a été voté par le Grand Conseil en 2010. Les travaux ont commencé en juillet 2010 pour une mise en service en 2014.

Dans le couloir, il faudra créer 400 à 800 places P+R pour répondre à la demande potentielle en 2020. La meilleure opportunité est le site des Tuileries proche de l'autoroute, qui verra sa desserte par transports publics améliorée en 2016 (cadence de 15 minutes sur la ligne CFF Lancy-Coppet). Les conditions d'abonnement devront être appliquées strictement aux utilisateurs vaudois, de façon que l'offre P+R ne fasse pas concurrence aux transports publics existants (ligne Lausanne-Genève et lignes régionales de rabattement).

Si ce projet ne pouvait pas se concrétiser, il faudrait rechercher d'autres solutions sur territoire vaudois, en collaboration avec le Canton de Vaud, la Région de Nyon et les communes concernées.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délais
1.1	Réaliser le nouveau P+R de Sécheron (330 places)	Fondation des parkings	DGM, Ville de Genève	2014
1.2	Étudier la réalisation d'un P+R de 400 à 800 places aux Tuileries	Fondation des parkings	DGM, OGC, OFROU, CFF	2011
1.3	Rechercher des solutions alternatives en partenariat avec les autorités vaudoises	DGM	Etat de Vaud, District de Nyon	Si nécessaire après l'étude de faisabilité d'un P+R Tuileries

Mesure 2 Couloir Ferney-Gex

À l'horizon 2020, la demande potentielle sur ce couloir nécessite la création de 200 nouvelles places. Leur localisation s'impose le long du projet de tram desservant le Grand-Saconnex et Ferney, en coordination avec le calendrier de réalisation de cette nouvelle ligne.

Le couloir pourrait aussi devoir accueillir un report de demandes provenant du couloir Vaud voisin, s'il s'avérait impossible d'y développer l'offre P+R. Dans ce cas, le dimensionnement des ouvrages serait à redéfinir.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délai
2.1	Étudier les possibilités de localisation et le dimensionnement d'un P+R en lien avec le tram du Grand-Saconnex à proximité de la jonction de Ferney	DGM	FDP, OGC, OU	2012

Mesure 3 Couloir Meyrin-St-Genis

À l'horizon 2020, la demande potentielle ne nécessite pas de nouvelles créations de P+R sur ce couloir. Néanmoins, un petit P+R de 50 places sera réalisé au CERN, terminus de la troisième étape du tram TCMC, mise en service en mai 2011.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délais
3.1	Réaliser le P+R du CERN (50 places) en lien avec la troisième phase du TCMC	FDP	DGM, OGC	Mai 2011
3.2	Analyser le maintien ou non du P+R provisoire de Planche	DGM	Fondation des parkings, commune de Meyrin	2011

Mesure 4 Couloir Bernex

De même, sur ce couloir, la demande potentielle à l'horizon 2020 ne nécessite pas de nouvelles créations de P+R. Néanmoins, l'arrivée du tram d'abord à Bernex Est, puis à Vailly en 2013, sera accompagnée par la réalisation de deux P+R totalisant environ 600 places.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délais
4.1	Réaliser le nouveau P+R provisoire de Bernex Est (+200 places)	FDP	DGM, OGC	Fin 2011
4.2	Étudier la faisabilité du P+R définitif de Bernex Est (400 places)	FDP	DGM, OFROU, OGC	2012
4.3	Réaliser le P+R de Vailly (300 places)	FDP	DGM, OGC	Fin 2013
4.4	Analyser le maintien ou non de places P+R dans le parking des Mouilles	DGM	Fondation des parkings	2014

Mesure 5 Couloir St-Julien

Avec un potentiel de plus de 2'500 abonnés P+R, le couloir St-Julien concentrera un tiers de la demande potentielle totale de l'agglomération à l'horizon 2020, soit une grande part des enjeux du développement de l'offre P+R. Les développements prévus en matière d'urbanisme (notamment PAV) et de transports publics (CEVA, tram de St-Julien) vont entraîner une évolution importante de la demande sur ce couloir à l'horizon 2020.

→ Après la réalisation du P+R de Trèfle-Blanc (700 places en 2014) et l'agrandissement du P+R du Bachet (+ 300 places à l'horizon du CEVA), il manquera encore 500 places à l'horizon 2020 pour satisfaire la demande potentielle du couloir – pour autant que les 620 places du P+R de l'Étoile soient maintenues.

Peu d'autres sites présentent à la fois une bonne accessibilité routière et une bonne desserte par transports publics. L'opportunité d'un P+R proche de l'échangeur de Perly pourrait être intéressante, notamment avec la réalisation du tram de Saint-Julien : elle est à approfondir.

De même, l'opportunité de créer un P+R à Bardonnex sera examinée, sur la base du crédit d'étude de 300'000 CHF voté par le Grand Conseil en 2010.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délais
5.1	Réaliser le P+R de Trèfle-Blanc (700 places)	Fondation des parkings	DGM	2014
5.2	Poursuivre les études du nouveau P+R de Bachet	Fondation des parkings	DGM, OU	2012
5.3	Étudier l'opportunité et la faisabilité d'un P+R à l'échangeur de Perly	Fondation des parkings	DGM, OGC, OFROU	selon avancement des études du tram St-Julien
5.4	Étudier l'opportunité et la faisabilité d'un P+R à Bardonnex	Fondation des parkings	DGM, OGC, OU	2011

Mesure 6 Couloir Annemasse

Même si l'offre actuelle est suffisante pour répondre à la demande potentielle à l'horizon 2020, le couloir Annemasse appelle un suivi particulièrement attentif, en raison des divers projets d'urbanisation et de transport qui vont s'y concrétiser.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délai
6.1	Si l'offre actuelle semble suffisante à l'horizon 2020, le couloir d'Annemasse appelle un suivi particulièrement attentif en raison de la concrétisation de divers projets d'urbanisation, de transport et de développement de nouveaux P+R sur les axes concernés.	DGM	Office de l'urbanisme, Fondation des parkings	2013

Mesure 7 Couloir Chablais

La création du futur RER franco-valdo-genevois modifiera en profondeur les conditions de mobilité au nord-est de Genève, permettant le développement de P+R plus en amont côté France.

→ Une grande partie des 400 places manquantes à l'horizon 2020 seront réalisées au P+R de Frontenex-Tulette. À court terme et pour pallier la saturation prévisible du P+R de Genève-Plage, on recherchera des localisations pour de petits P+R de 50 à 100 places sur ce couloir.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délais
7.1	Réaliser le P+R de Frontenex-Tulette (270 places)	Fondation des parkings	DGM, OU, OGC	2013
7.2	Rechercher des terrains pour des P+R de surface à court terme (50 à 100 places)	DGM	Fondation des parkings, OU, CC Bas Chablais, CG 74	2011

Mesure 8 P+R hors canton

En avril 2009, le comité stratégique du DTPR (développement des transports publics régionaux) a validé une liste de 40 sites potentiels pour le bassin franco-valdo-genevois, dont 27 sur territoire français.

→ Il appartient aux autorités françaises concernées de concrétiser ces opportunités, en coordination avec les opérateurs de mobilité pour le développement de la desserte par transports publics.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délais
8.1	Réaliser un état des lieux de l'avancement des projets validés en 2009	DGM, Région Rhône Alpes	Interlocuteurs français, vaudois	2011
8.2	Poursuivre la politique de développement des P+R à l'échelle de l'agglomération transfrontalière	DGM, Région Rhône Alpes	Interlocuteurs français, vaudois	Sur l'ensemble de la période

4.2 Le développement de la demande

La demande de P+R évolue en corrélation inverse avec l'offre de places sur voirie gratuites et illimitées au centre-ville et dans les pôles d'emploi. Dès lors, la mise en œuvre de la politique de stationnement adoptée par le Conseil d'État le 25 août 2010 (voir encadré) sera à coup sûr le meilleur facteur pour stimuler la demande.

Principales mesures du plan directeur du stationnement

- > renforcer et généraliser les mesures de gestion du stationnement visant à limiter l'attractivité du stationnement pour les pendulaires (à Genève et dans les communes périphériques comme Meyrin, Carouge ou Vernier, ainsi que le long des couloirs de transports collectifs desservant Genève et à proximité des P+R)
- > renforcer les mesures de contrôle du stationnement sur voirie
- > revoir les conditions d'attribution des abonnements dans les parkings gérés par la Fondation des parkings pour éviter un usage massif par les pendulaires et définir des quotas éventuels pour de tels abonnements
- > revoir le système d'attribution des macarons pour diminuer les sous-locations
- > revoir les conditions d'octroi des places de stationnement pour les collaborateurs de l'État (plan de mobilité)
- > encourager les entreprises privées à mettre en place des plans de mobilité d'entreprise.

En complément, trois mesures visent à renforcer la fréquentation des P+R existants : l'extension de l'offre P+R à d'autres secteurs que le centre-ville, la mise en place d'une offre journalière et des actions de communication ciblées et coordonnées.

Mesure 9 Extension de l'offre P+R à d'autres secteurs que le centre-ville

Le centre-ville n'est pas le seul grand pôle d'emplois de l'agglomération. Des zones d'activités se densifient en périphérie et commencent elles-mêmes à rencontrer des problèmes de congestion du réseau routier et de pénurie de places de stationnement (ZIPLO, ZIMEYSA, PAV, etc.).

→ Dans ce contexte, il convient d'identifier les zones à forte densité d'emplois pour lesquelles une desserte P+R est à développer, ainsi que les conditions d'un élargissement de l'offre P+R à ces secteurs.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délai
9.1	Étudier le développement de l'offre P+R à d'autres secteurs que le centre-ville	DGM	OU, Fondation des parkings	2012

Mesure 10 Offre P+R journalière

Les déplacements pour le travail sont, en valeur relative, en diminution constante dans le canton : ils ne représentent plus aujourd'hui que 21 % de l'ensemble des déplacements. Pour continuer à réduire le trafic automobile à destination du centre-ville, il faut envisager d'étendre la politique des parcs relais à d'autres usagers se déplaçant pour leurs loisirs, leurs achats ou d'autres démarches.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délai
10.1	Étudier les conditions de mise en place de nouvelles offres P+R (journée, samedi, soirée, etc.)	DGM	Unireso, TPG	2012

Mesure 11 Stratégie de communication et d'image P+R

Aujourd'hui consolidée, la politique des P+R doit faire l'objet d'une communication harmonisée intégrant les offres de P+R dans le canton (partenaires Fondation des parkings, CFF, Unireso) et les offres de P+R hors canton desservis par Unireso.

→ Les P+R doivent impérativement figurer sur tous les plans du réseau de transports publics de l'agglomération (Unireso, TPG, CFF, TAC, plans dans les véhicules TPG, écrans d'information, voire plan de ville).

Une stratégie de communication ciblée est à concevoir et à mettre en place (P+R à promouvoir, clientèles cibles, arguments, supports, etc.), en sélectionnant notamment des messages et des vecteurs adaptés aux différentes clientèles visées.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délai
11.1	Définir et mettre en œuvre une stratégie de communication globale	Fondation des parkings	DGM, Unireso	2011

4.3 Amélioration du suivi de la politique P+R

Deux mesures visent à améliorer le suivi de la mise en œuvre de la politique des parcs relais : des indicateurs et une contractualisation.

Mesure 12 Indicateurs de suivi

Des indicateurs de l'offre et de la demande en places P+R doivent permettre de suivre en tout temps l'évolution de la politique des parcs relais. Les données à récolter et valoriser pourront notamment comprendre :

- > le nombre de places P+R offertes (suivi mensuel et annuel)
- > le nombre d'usagers (suivi mensuel)
- > la qualité de la desserte par transports publics (suivi permanent des modifications de lignes, de fréquences et de temps de parcours vers l'un des trois pôles principaux de Cornavin, Bel-Air et Rive)
- > les conditions de stationnement offertes dans le couloir du P+R
- > l'évolution de l'accessibilité routière (notamment en cas de travaux)
- > la localisation des parcs relais par rapport aux problématiques de bruit et de pollution de l'air
- > le suivi des mesures d'accompagnement de la politique des P+R (évolution de la réglementation du stationnement sur domaine public dans le canton, évolution de la tarification, de l'offre de transports publics, etc.)
- > les actions de communication entreprises.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Déla
12.1	Définir des indicateurs de suivi de la politique P+R	DGM	Fondation des parkings, CFF, Unireso	Fin 2011

Mesure 13 Convention d'objectifs entre la DGM et la Fondation des parkings

Une convention d'objectifs précisera le rôle et les missions de la Fondation des parkings dans le cadre du plan d'actions P+R 2011-2014.

Action	Objectif	Pilote	Partenaires	Délais
13.1	Définir la convention d'objectifs	DGM	Fondation des parkings	2011
13.2	Mettre en œuvre et suivre l'application de la convention d'objectifs	DGM	Fondation des parkings	2011-2014

CONCLUSION

Une politique de développement raisonné

Lancée en 1995, la politique des parcs relais P+R entre aujourd'hui dans une phase de développement raisonné. Les deux plans d'actions 2003-2006 et 2007-2010 appartenaient encore à la phase initiale de développement volontariste, où la priorité était de créer des places P+R. Cette phase était nécessaire : elle a permis d'accumuler des expériences et de mieux connaître les conditions de fonctionnement de parcs relais à l'échelon du canton et de l'agglomération transfrontalière.

Le troisième plan d'actions 2011-2014 inaugure la phase suivante, de développement raisonné de la politique des parcs relais. Pour faire face à la tendance préoccupante des dernières années, d'un plafonnement voire d'une légère baisse du nombre d'abonnés, la priorité est donnée à l'efficacité de l'action publique. Les efforts engagés pour créer des places P+R ne doivent plus courir le risque de rester inutilisés : la planification de l'offre est à concevoir en fonction non seulement des opportunités, mais aussi de la demande potentielle que de nouveaux P+R seront susceptibles d'attirer, mais encore des critères de réussite à respecter.

À cette fin, une prospective de la demande potentielle d'utilisateurs de P+R à l'horizon 2020 a été établie. Elle débouche sur une évaluation différenciée des besoins selon les couloirs géographiques : dans certains couloirs, l'offre actuelle et les projets engagés suffiront d'ici 2020 pour répondre à la demande potentielle ; dans d'autres, il faudra compléter l'offre actuelle par la création de nouvelles places P+R.

Des lignes directrices sont fixées, à deux échelons :

- > à l'échelon de l'agglomération transfrontalière, il faut, dans la mesure du possible, privilégier à moyen et long terme les P+R éloignés, les plus proches du lieu d'habitation, plutôt que les P+R de couronne urbaine, les plus proches du lieu de travail
- > à l'échelon du canton, il faut concrétiser les projets engagés, élargir l'offre P+R à de nouveaux publics et stimuler la fréquentation.

A court terme, le plan d'actions P+R 2011-2014 met en place les mesures à concrétiser pour renforcer l'efficacité de la politique des parcs relais.

- > Il lance les programmes de création de nouveaux P+R satisfaisant aux critères de réussite dans les couloirs où l'offre est insuffisante par rapport à la demande potentielle et encourage la création de P+R attractifs hors du canton sur les futures lignes structurantes de transports publics transfrontaliers, afin de permettre à moyen terme le transfert des automobilistes le plus tôt possible sur les transports publics.
- > Il programme des mesures de stimulation de la fréquentation des P+R en étendant l'offre à d'autres secteurs que le centre-ville, en créant une offre journalière et en engageant une stratégie de communication ciblée.
- > Il met en place les outils de suivi de mise en oeuvre de la politique des parcs relais, sur la base d'indicateurs et d'une convention avec la Fondation des parkings.

Conçues en étroite relation avec les autres planifications directrices (transports publics, réseau routier, mobilité douce, stationnement) et assurées des meilleures chances de réussite, les mesures du plan d'actions P+R 2011-2014 renforceront la contribution apportée par la politique des parcs relais au fonctionnement du système de mobilité du canton de Genève et de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

SIGLES UTILISÉS

CC	Communauté de communes
CERN	Centre européen de recherche nucléaire
CEVA	Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (liaison ferroviaire)
CFF	Chemins de fer fédéraux
CG	Conseil général
DCTI	Département des constructions et des technologies de l'information
DGAT	Direction générale de l'aménagement du territoire
DGM	Direction générale de la mobilité
DIM	Département de l'intérieur et de la mobilité
DTPR	Développement des transports publics régionaux (transfrontalier)
FDP	Fondation des parkings
OFROU	Office fédéral des routes
OGC	Office du génie civil
OU	Office de l'urbanisme
P+B	Parc relais pour vélos (Park and Bike)
P+R	Parc relais (Park and Ride)
P+Rail	Parc relais près d'une gare, géré par les CFF
PAV	Praille-Acacias-Vernets
RER	Réseau express régional (ferroviaire)
TAC	Transports collectifs de l'agglomération d'Annemasse
TC	Transports collectifs (ou transports publics TP)
TCMC	Tramway Cornavin-Meyrin-CERN
TCOB	Tramway Cornavin-Onex-Bernex
TNGS	Tramway Nations-Grand-Saconnex
TP	Transports publics (ou transports collectifs TC)
TPG	Transports publics genevois
ZIPLO	Zone industrielle de Plan-les-Ouates

Direction générale de la mobilité
rue du Stand 20 - 1204 Genève
Tél. +41(0)22 546 78 00 Fax +41(0)22 546 78 01 www.ge.ch/mobilite

Date de dépôt : 22 mai 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Florian Gander

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les raisons d'une opposition

En résumé, le groupe MCG, comme il est expliqué dans ce rapport de minorité, ne souhaite pas entrer en matière de manière générale lorsqu'il s'agit de construire des P+R sur son territoire. Le RD 887 demande la construction de tels parkings à la frontière de notre canton avec la France. Permettez-moi de vous rappeler certains éléments quant à l'utilisation de ces P+R.

Les conditions d'attribution

Ces parkings sont accessibles aux personnes habitant et travaillant à plus de 2 kilomètres de chaque parking, et n'ayant pas de transports publics à proximité de leur domicile. Cela concerne très souvent les frontaliers et exclut les résidents genevois.

Le financement

Tout le monde connaît les zones bleues et le fameux macaron, facturé aujourd'hui 200 francs et qui autorise les citoyens genevois à se parquer devant leur domicile de manière illimitée.

Ces 200 francs sont destinés à financer les P+R pour les frontaliers (des places de parking 7 jours sur 7 + un abonnement de bus sur l'ensemble du réseau TPG pour 110 francs par mois).

A quoi servent ces 200 francs payés par les Genevois? A financer les pertes engendrées par les parkings relais (P+R) destinés aux frontaliers, qui pour la somme dérisoire de 110 francs par mois ont droit à un abonnement TPG (70 francs) et, pour 40 francs par mois, à une place de parking 7 jours

sur 7 (1 franc 35 par jour). Ces tarifs sont dignes des œuvres sociales, à croire que les frontaliers sont des assistés sociaux.

La Fondation des parkings justifie le prix des macarons (200 francs) en invoquant les frais administratifs. Du reste, il est prévu d'augmenter leur prix à... 220 francs! Aucune augmentation n'est envisagée en revanche pour les frontaliers qui continueront à payer les P+R à des sommes dérisoires, sachant que le prix réel de ces P+R serait d'environ 470 francs par mois.

C'est pour cette raison que le groupe MCG vous demande de refuser ce RD 887.