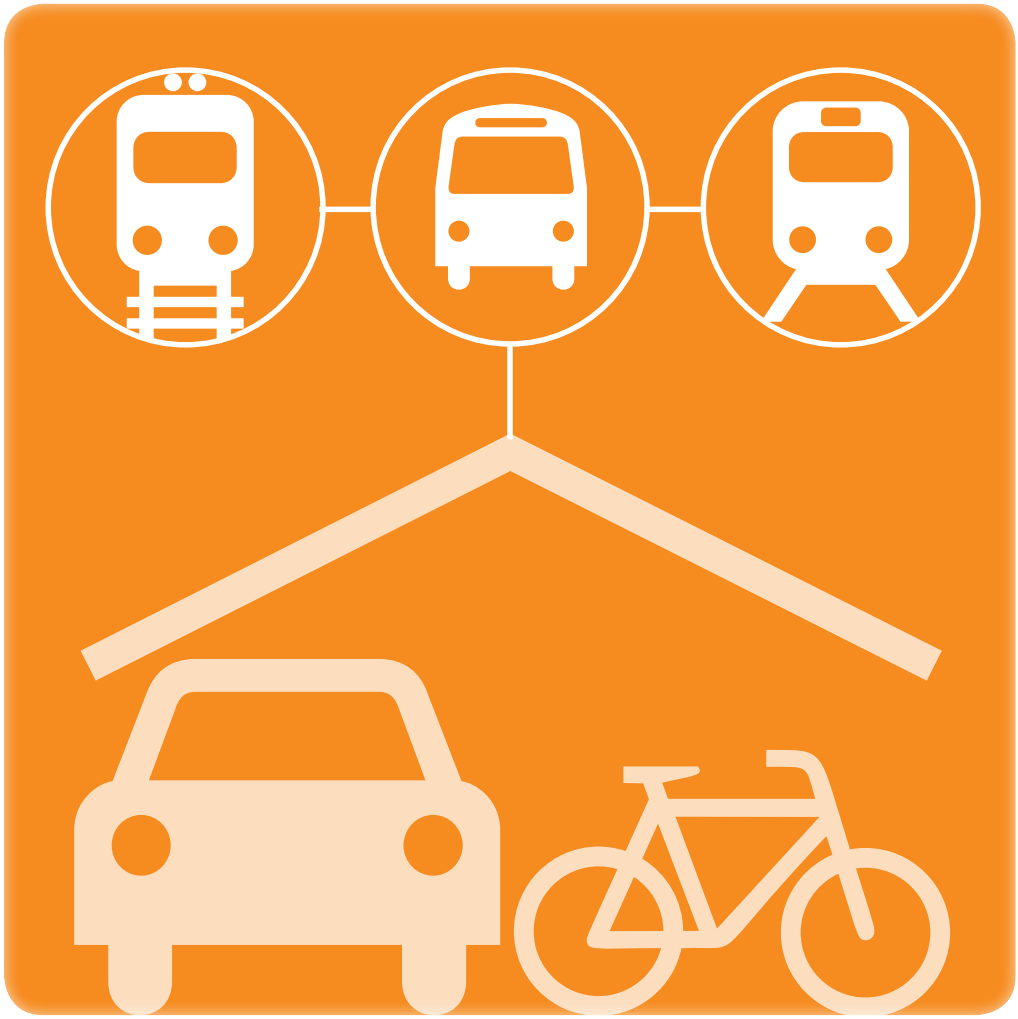
Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014

adopté par le Conseil d'État
le 24 août 2011



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

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 Quincerot, 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**

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.

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

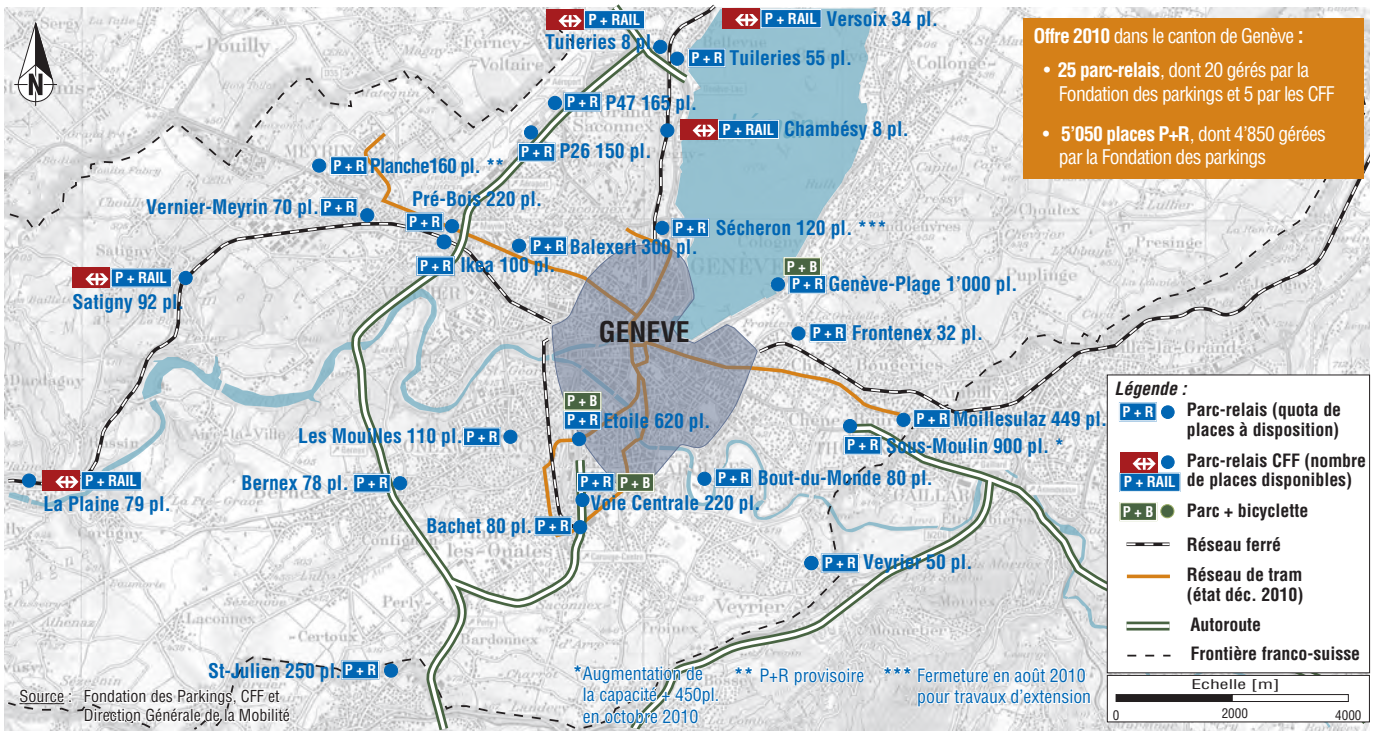
Fin 2010, un peu plus de 5'000 places P+R sont disponibles dans le canton.

> 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 Annecy 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 Moillesulaz, Sous-Moulin, Étoile, Genève-Plage et Sécheron	1'200 CHF 1'430 CHF pour les P+R Moillesulaz, Sous-Moulin, Étoile, Genève-Plage et Sécheron

Tarification des P+R du canton de Genève en 2010

Le 1er 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.

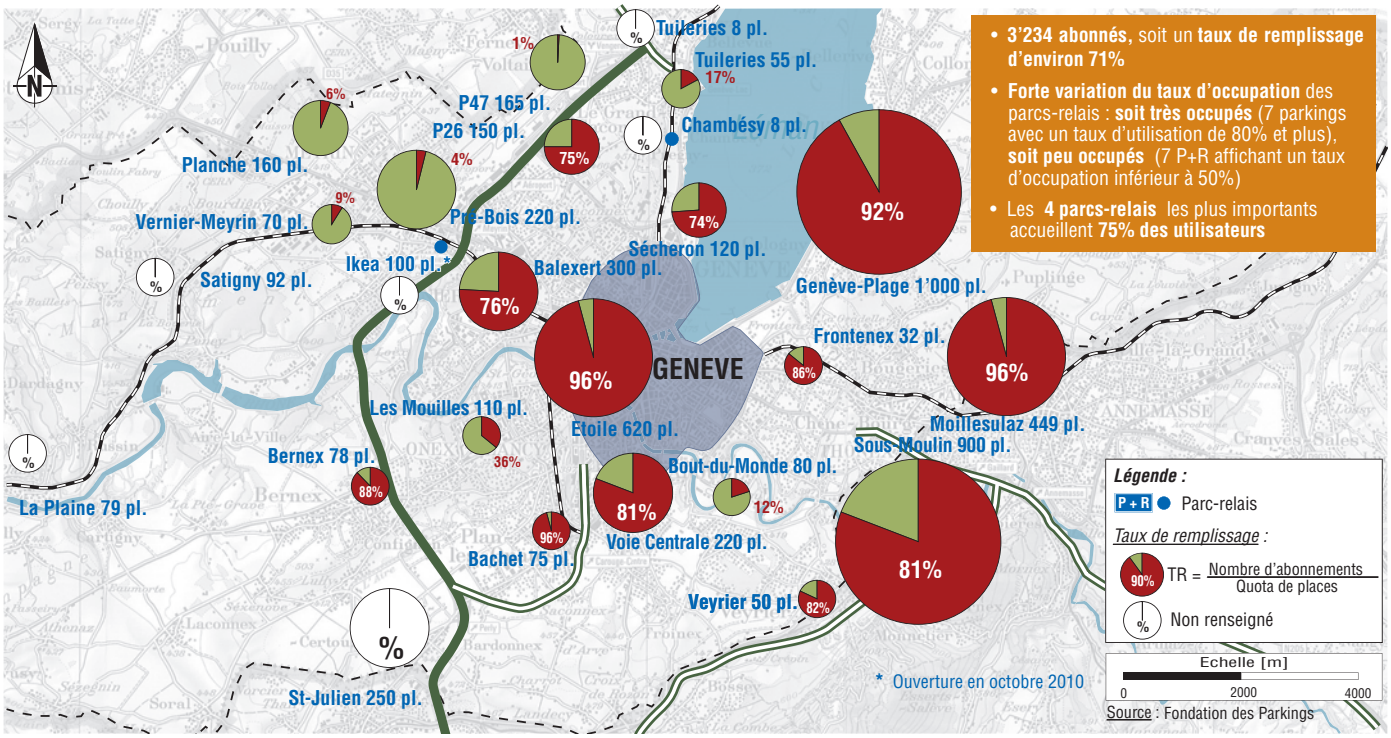
Des taux de fréquentation très contrastés

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 Bachet, 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).

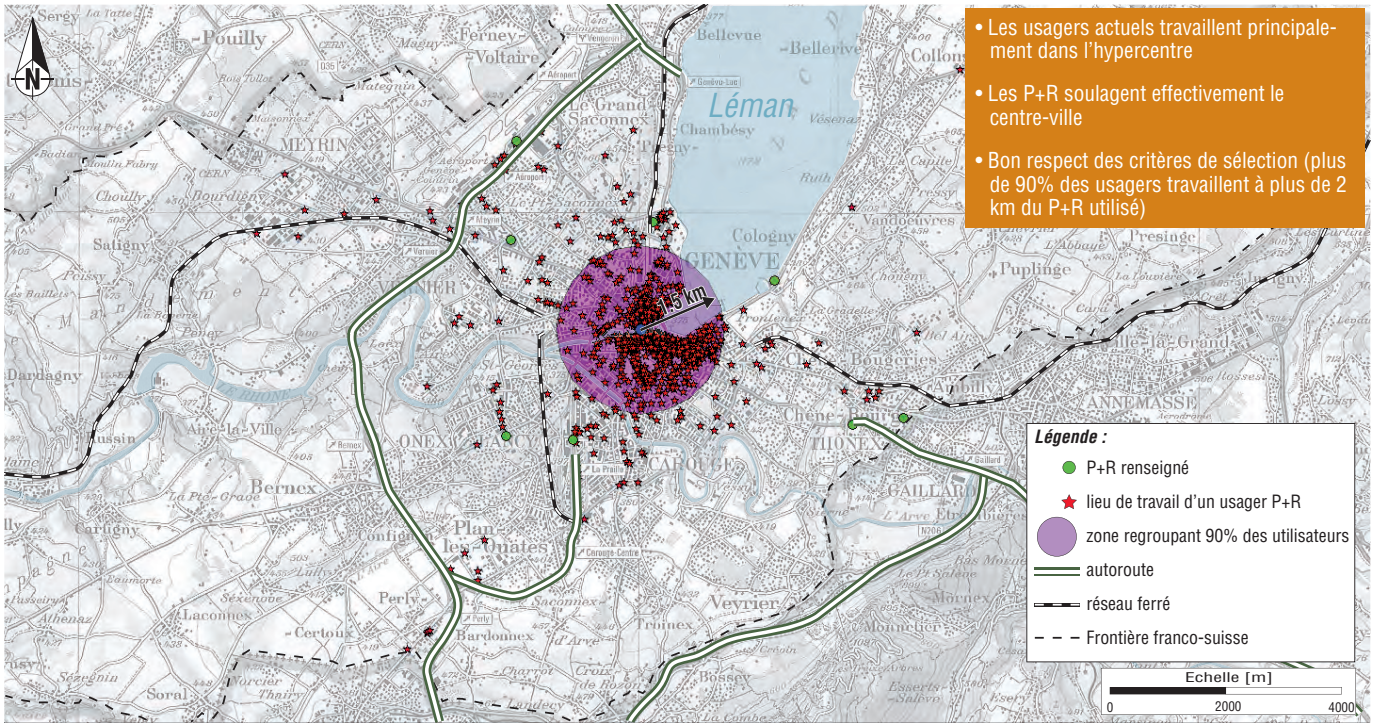


Taux d'utilisation des parcs relais P+R en décembre 2010 (source Fondation des parkings)

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'Ile. 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.

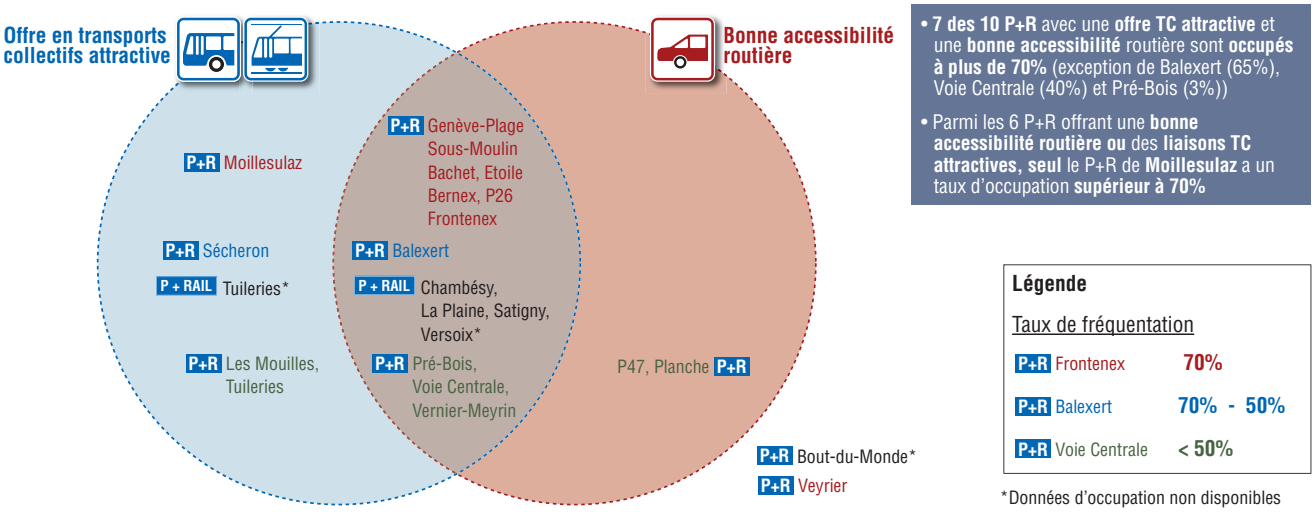
> Le second facteur, un peu moins déterminant, est la **combinaison d'une bonne desserte par transports publics** (voir encadré) **et d'une bonne accessibilité routière** : sauf cas particulier, les P+R genevois qui combinent ces deux atouts ont des taux de fréquentation de plus de 70 %.

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.



- **7 des 10 P+R** avec une **offre TC attractive** et une **bonne accessibilité** routière sont **occupés à plus de 70%** (exception de Balexert (65%), Voie Centrale (40%) et Pré-Bois (3%))
- Parmi les 6 P+R offrant une **bonne accessibilité routière ou** des **liaisons TC attractives, seul** le P+R de **Moillesulaz** a un taux d'occupation **supérieur à 70%**

Légende

Taux de fréquentation

P+R Frontenex	70%
P+R Balexert	70% - 50%
P+R Voie Centrale	< 50%

*Données d'occupation non disponibles

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

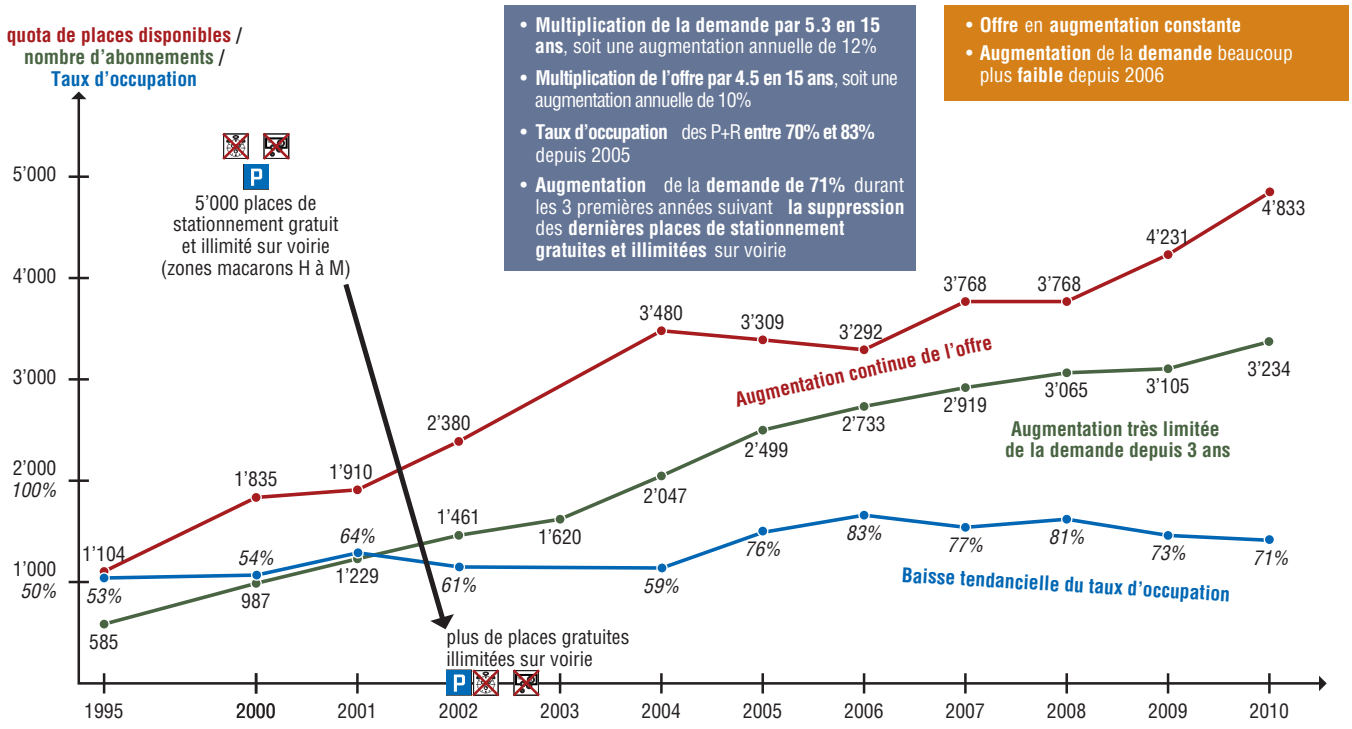
> une promotion efficace de l'offre P+R

> 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 on 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 m^2, 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 « Trèfle 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

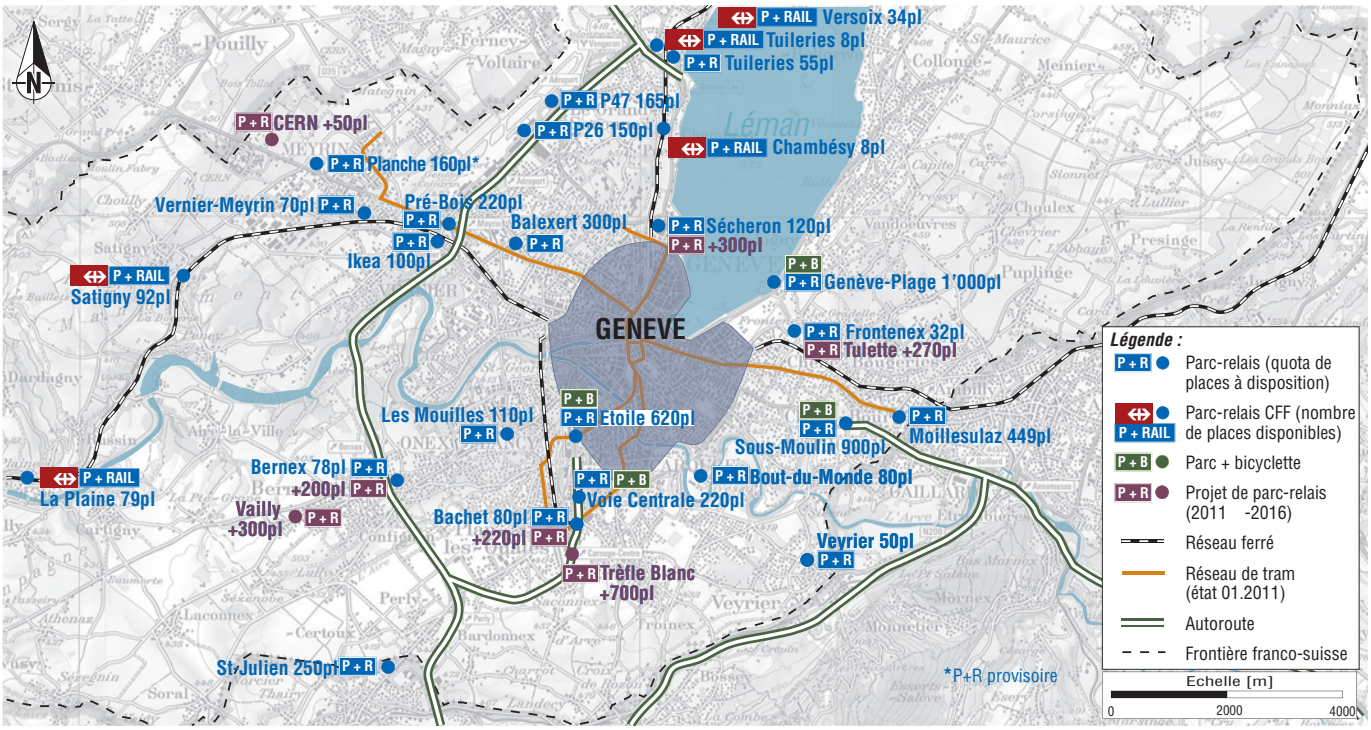
> le nouveau P+R de Sécheron (300 places) sera mis en service en 2014

> 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 TCMC

> 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).

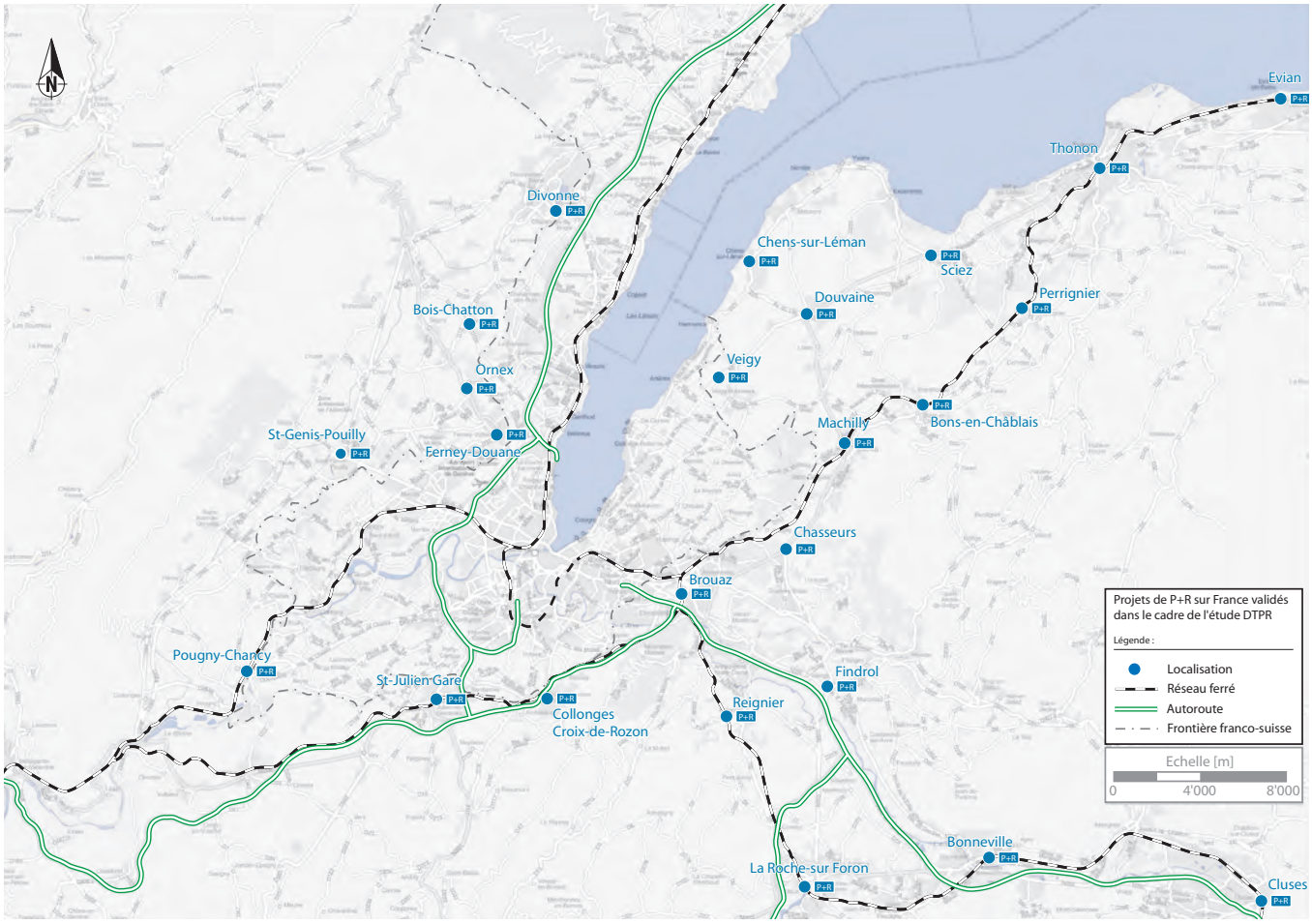
Ces projets porteront la capacité d'accueil de 5'000 à près de 7'000 places P+R dans le canton à l'horizon 2016.



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 DPTR, 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, Trèfle-Blanc, Tuileries, 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.

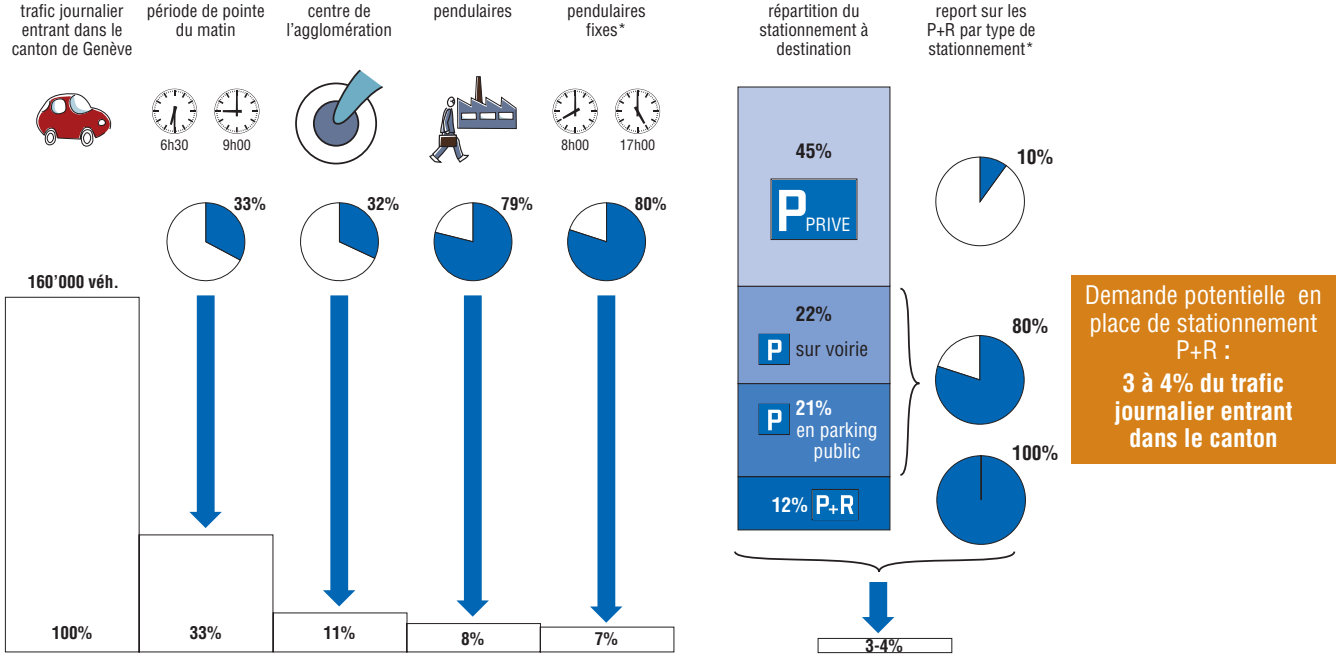
3.1.1 Calcul des flux de pendulaires fixes entrant dans le canton

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.

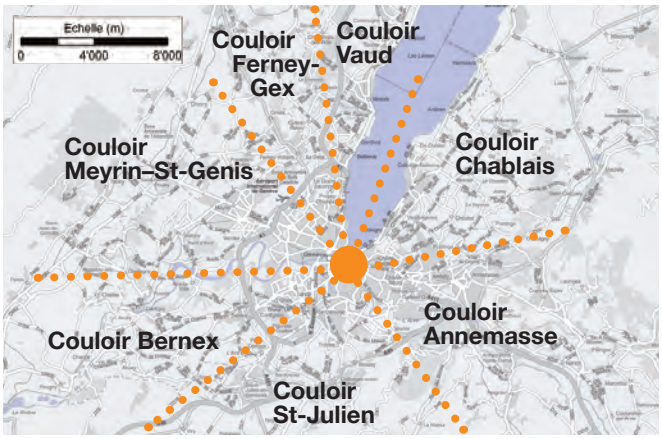
Le calcul de l'offre en 2020 prend en compte tous les P+R, y compris ceux qui sont faiblement fréquentés aujourd'hui, mais dont la fréquentation s'améliorera grâce aux mesures proposées dans le cadre de ce plan d'actions et grâce aux mesures d'accompagnement à mettre en oeuvre par les Communes, l'Etat 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 marginal).



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.

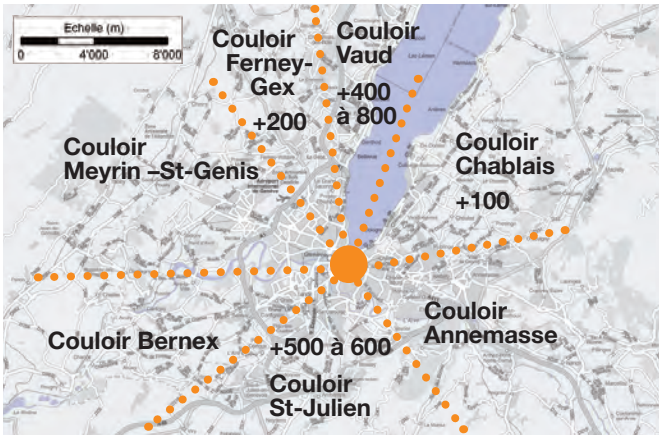
→ 400 nouvelles places P+R sont donc à proposer sur ce couloir.

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	Délai
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

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

Papier recyclé