

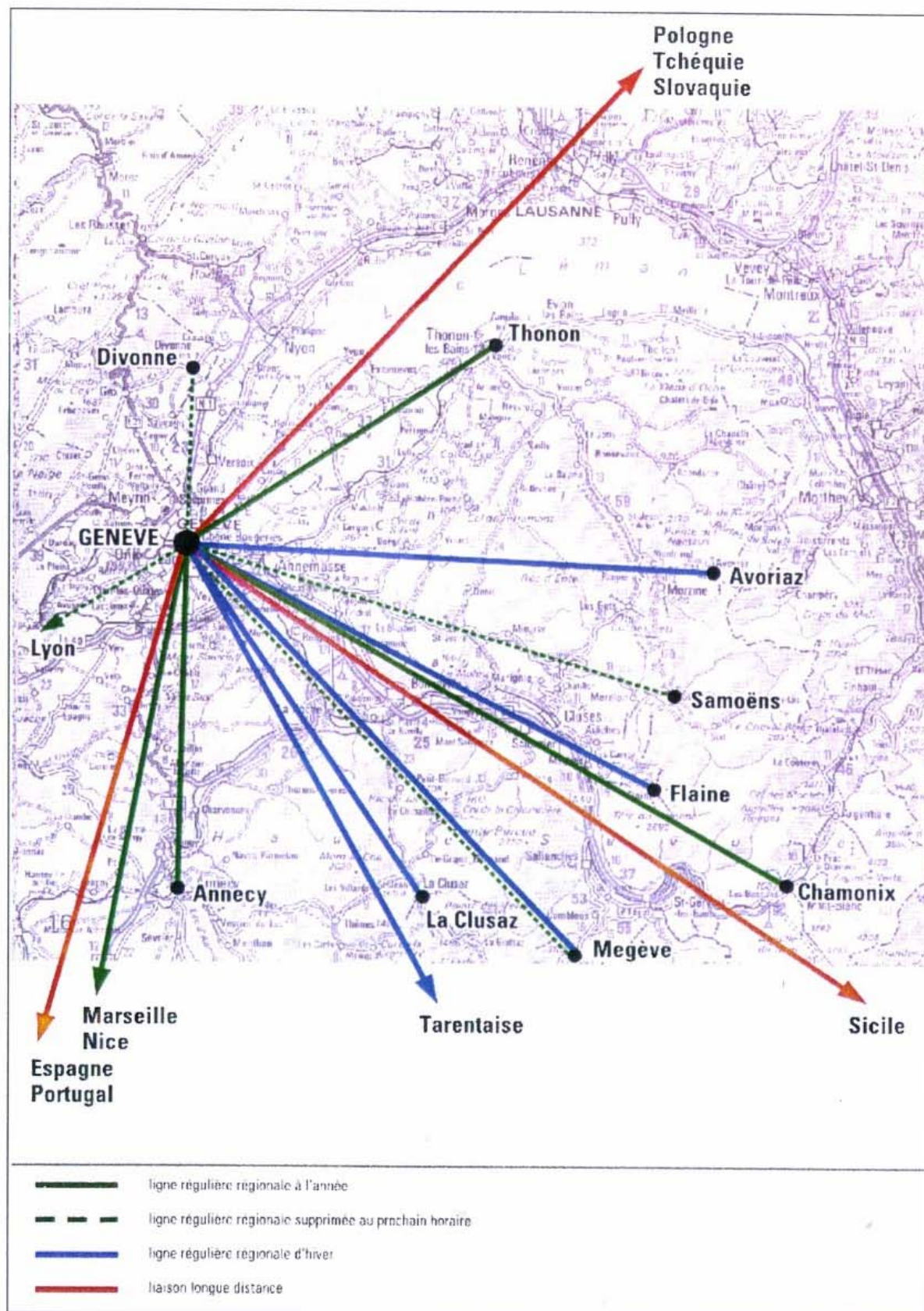


Ville de Genève

Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie
Service de la mobilité

RAPPORT DE SYNTHÈSE DES ÉTUDES DE LA GARE ROUTIÈRE

Destinations régulières desservies au départ de la Gare routière en 2002



LA GARE ROUTIÈRE

I. Introduction

La Gare routière est une société anonyme privée créée par des transporteurs, qui a pour mission d'exploiter un espace d'accueil pour les lignes de cars concessionnées. Elle est indépendante financièrement. Ses ressources proviennent essentiellement du revenu de la vente des billets pour l'ensemble des compagnies, sur lesquels elle prélève un pourcentage lui permettant de couvrir ses charges, ainsi qu'au travers d'un droit de stationnement des cars sur la place Dorcière.

La Gare routière est locataire de la Ville de Genève. Les relations avec cette dernière sont gérées au travers d'une convention les liant depuis 1958. Depuis plusieurs années, la Gare routière se plaint des mauvaises conditions d'accueil des clients et touristes qui fréquentent ce lieu, d'une part en raison de la vétusté du bâtiment, et d'autre part en raison de l'absence d'aménagement piétonnier en faveur des clients qui montent et descendent des véhicules. Par ailleurs, le manque de système de contrôle d'accès ne permet pas une gestion efficace de la plateforme et les nombreux accès abusifs rendent souvent la situation chaotique sur l'esplanade accueillant les cars.

Forte de ces constats, la Ville de Genève a, dans un premier temps, entrepris des études afin d'une part de rénover le bâtiment, et d'autre part d'améliorer l'accès et la gestion des cars sur la plateforme de la place Dorcière. Afin de pouvoir poursuivre ces études, le Service d'aménagement urbain a même sollicité au travers de la PR-49 un crédit d'étude pour lancer un concours d'aménagement de ladite place.

Le 29 février 2002, le Conseil municipal refusait la proposition de crédit du Conseil administratif. Le 12 septembre 2002, il votait un projet d'arrêté PA-24 prévoyant une somme de 100'000 francs pour l'étude de relocalisation de la Gare routière. Afin de répondre à la demande du Conseil municipal, différentes études ont été menées, tant pour évaluer les lieux susceptibles d'accueillir une nouvelle Gare routière que pour effectuer un état des lieux qui permette de mieux comprendre le fonctionnement et les besoins de cette infrastructure et de dimensionner de manière optimale cette dernière.

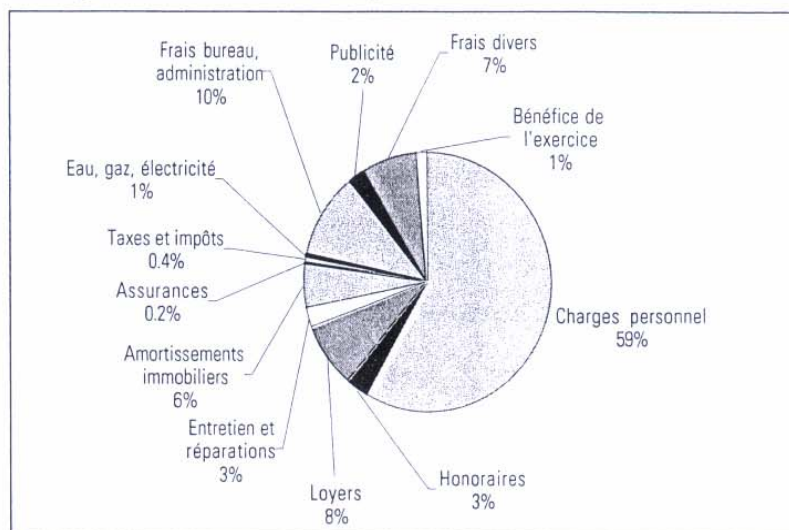
Différentes pistes ont été examinées avec l'Etat de Genève afin d'assurer les multiples fonctions de la Gare routière, qu'il s'agisse de l'accueil des touristes, des lignes régionales desservies par cars ou encore des lignes internationales transitant, en provenance ou à destination de Genève.

Ce rapport a pour objectif de faire la synthèse de l'ensemble des études et mettre en évidence les conclusions auxquelles elles arrivent.

Comptes 2001

Le budget de la Gare routière est aujourd'hui de l'ordre de 1 million de francs.

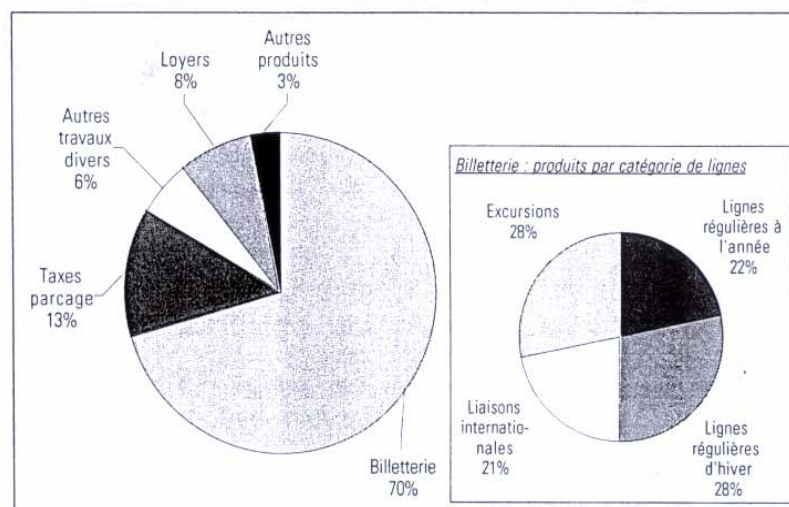
Charges 2001	CHF
Charges personnels	548'114.-
Honoraires	24'011.-
Loyers	75'460.-
Entretien et réparations	23'556.-
Amort. immobiliers	54'075.-
Assurances	1'892.-
Taxes et impôts	3'677.-
Eau, gaz, électricité	7'112.-
Administration	96'850.-
Publicité	22'721.-
Frais divers	68'162.-
Bénéfice de l'exercice	11'828.-
Total des charges	937'459.-



Répartition des charges de la Gare routière pour l'année 2001

Le personnel représente de loin la plus grande partie des charges.

Produits 2001	CHF
Billetterie	661'889.-
Stationnement	122'692.-
Autres travaux divers	52'132.-
Loyers	70'922.-
Autres produits accessoires	29'823.-
Total des produits	937'459.-



Répartition des produits de la Gare routière pour l'année 2001

Les recettes sont issues essentiellement de la vente des billets, ainsi que des taxes de stationnement et de la location des locaux et vitrines.

La société ne dispose d'aucune réserve financière. Les investissements sont de l'ordre de 60'000.- par an et concernent principalement l'informatique (site internet, etc.).

Source : Gare routière

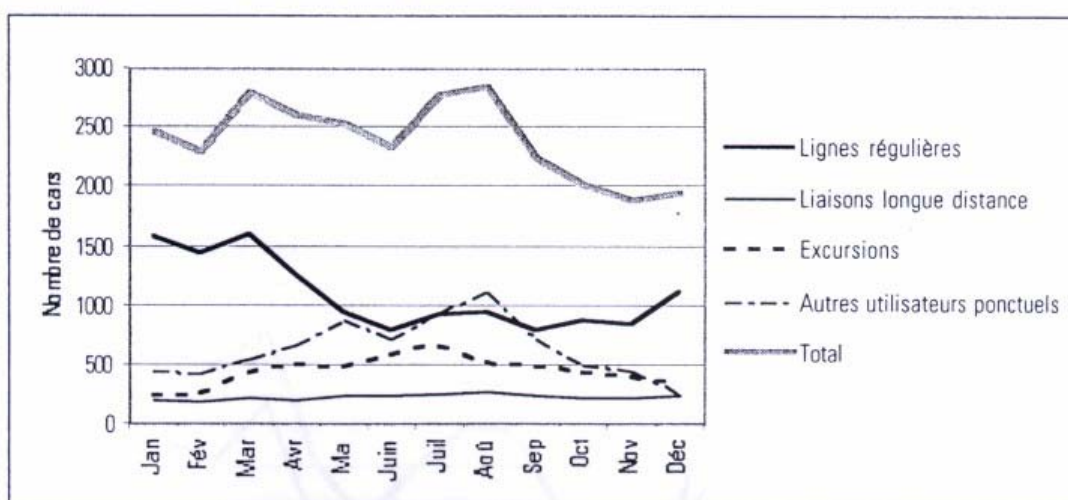
II. Fonctionnement de la Gare routière

Les services offerts à Genève sont de plusieurs ordres :

- accueil des cars des lignes régionales régulières qui ont leur origine ou leur terminus à Genève, principalement en provenance ou à destination de la France voisine (Annecy, Thonon, etc.) ;
- accueil des lignes longues distances qui parcourent l'Europe entre l'est et le sud ayant Genève soit comme lieu d'arrêt soit comme point d'origine ou de destination, qu'il s'agisse de services réguliers ou de lignes charters organisés l'été ou en fin d'année pour rejoindre certaines destinations.

La Gare routière a également pour vocation d'accueillir les excursions au départ de Genève ou les journées à ski en hiver. Elle sert aussi pour améliorer ses revenus, de zone de stockage pour certains cars touristiques en lien avec des voyages organisés.

Sollicitation de la Gare routière



Nombre mensuel de cars à la Gare routière (Dorcière et Aéroport) sur l'année 2001
Source : Statistiques 2001 Gare routière

La sollicitation de la Gare routière, tous usages cumulés, varie de 1'800 cars par mois en automne à 2'800 cars par mois en été et en hiver.

La place Dorcière accueille actuellement entre 14 à 15 cars simultanément et n'offre malheureusement que de piètres conditions de sécurité pour les voyageurs qui montent ou descendent des véhicules, en raison de la trop grande densité de cars vis-à-vis de l'espace à disposition et l'absence d'aménagement en faveur des piétons.

En outre, la seule interdiction d'accès dictée par la signalisation ne suffit pas à décourager l'utilisation abusive de la place, qui ajoute lors de journées chargées, à l'impression de chaos existant dans cet espace.

Enfin, la vétusté du bâtiment, indépendamment des problèmes qui peuvent être occasionnés par des fuites, pose la question de l'accueil des visiteurs, touristes, pendulaires ou habitants de Genève ainsi que de l'évolution possible du fonctionnement de cet espace, notamment en ce qui concerne la vente des billets qui pourrait s'ouvrir à plusieurs entreprises, ce qui nécessiterait la création de plusieurs guichets. De plus, les toilettes publiques existants, d'un accès direct à l'extérieur de la Gare routière, ne remplissent pas leur rôle vis-à-vis des clients de ladite gare, en raison du sentiment d'insécurité qui y règne et de l'insalubrité des lieux, malgré les efforts répétés de la voirie pour assurer un nettoyage quotidien six fois par jour.

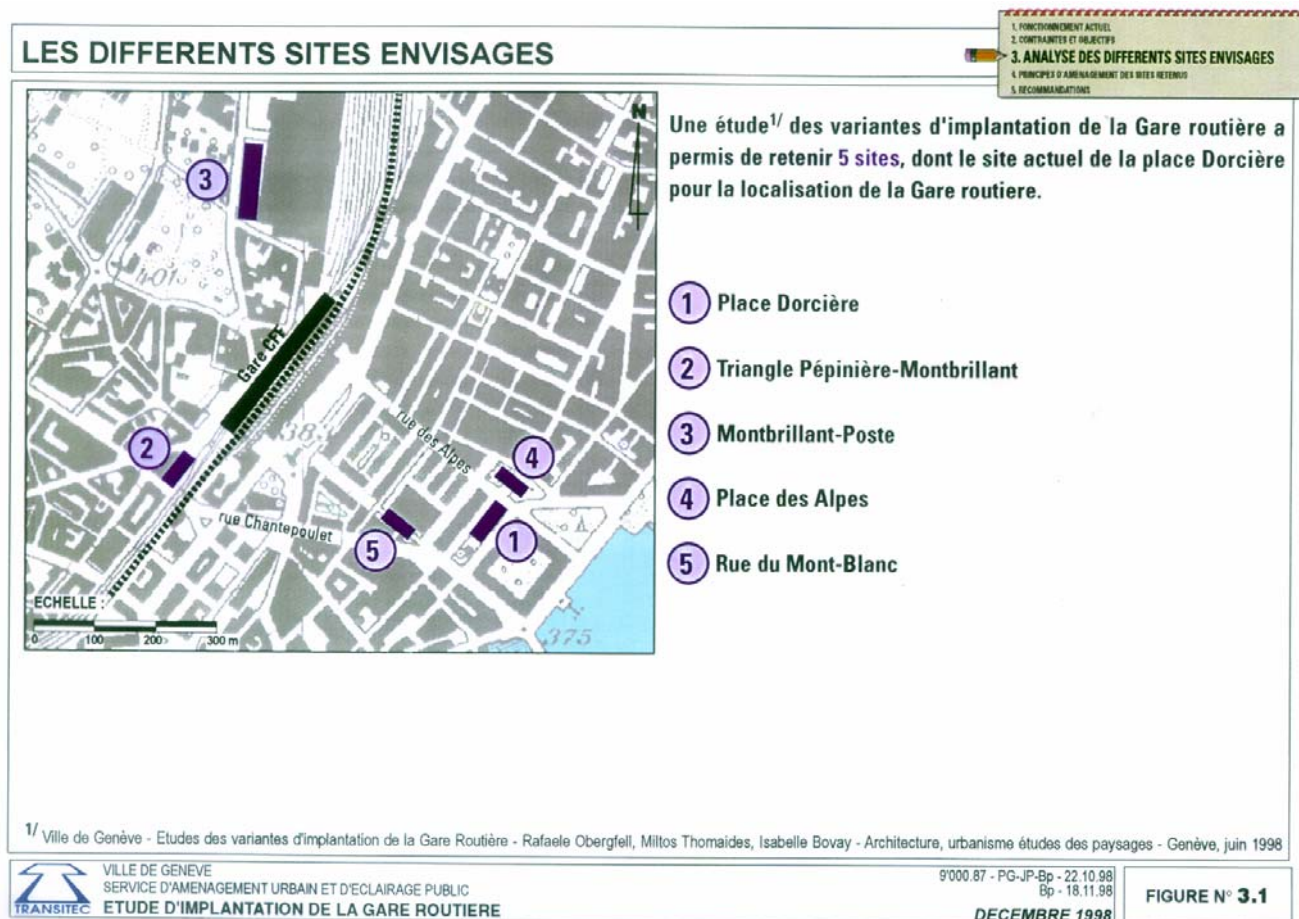


III. Options évaluées à ce jour

Face à ce constat, différentes propositions ont été évaluées afin d'améliorer le fonctionnement de la Gare routière selon différentes options. La première en réorganisant la plateforme de la place Dorcière, la seconde en recherchant d'autres lieux susceptibles d'accueillir cette infrastructure, la troisième consistant en un mélange des deux précédentes qui fractionnent les différentes fonctions de la gare en les affectant à des lieux différents.

Emplacement de la Gare routière

Différents lieux susceptibles d'accueillir la Gare routière ont été analysés tout en tenant compte des besoins nécessaires pour que cette infrastructure joue ses nombreux rôles. D'une part, il convient de maintenir une situation au centre-ville qui permette d'assurer une desserte efficace du lieu par les transports publics, si possible à proximité d'un pôle d'échange tel que la gare ferroviaire. D'autre part, il est indispensable de se situer à proximité des lieux ou infrastructures hôtelières et touristiques de Genève, vu le rôle d'accueil des départs d'excursions ainsi que de stationnement des cars touristiques en voyages organisés.



Ainsi, malgré les différents lieux étudiés tels que la place des Alpes, la rue du Mont-Blanc, la rue Pécolat, l'îlot Pépinière, la gare des Eaux-Vives, la Voie-Creuse, la Praille, voire l'aéroport, aucun lieu ne permet de répondre à l'ensemble des exigences fixées plus haut de façon aussi satisfaisante que la place Dorcière.



Réaménagement de la Gare routière

Comme déjà mentionné plus haut, l'espace à disposition sur la place Dorcière ne permet pas d'accueillir de façon satisfaisante l'ensemble des cars qui y stationnent actuellement. Les différentes prospections ont rapidement amené à deux conclusions : soit le nombre de cars diminue drastiquement sur la place si l'on souhaite y offrir un confort suffisant pour les voyageurs, soit de l'espace supplémentaire doit être gagné, notamment sur les rues Lévrier et Bonnivard, avec l'inconvénient que ce genre de solutions peut avoir notamment en ce qui concerne les restrictions d'accessibilité locale qu'une fermeture à la circulation peut occasionner pour les riverains.

Malgré cela, on se rend compte que les différentes esquisses ont montré qu'un accueil confortable amène à un aménagement pouvant accueillir entre 8 et 12 places au grand maximum sur l'ensemble de cet espace.

Fractionnement des activités de la Gare routière

Vu les conclusions des deux analyses précédentes, une solution visant à répartir les activités de la Gare routière sur plusieurs sites s'est rapidement imposée. En effet, l'existence d'un projet au Département de l'aménagement, équipement et logement de créer une plateforme d'accueil des cars sur le P-33 de l'aéroport a rapidement mené à l'envisager comme lieu d'accueil des lignes internationales, voire de terminus des lignes régionales, laissant au centre-ville la fonction touristique et de passage pour la desserte locale.

Afin de permettre une zone d'accueil confortable pour les clients de la Gare routière, il a fallu envisager une zone de stockage à proximité de la gare pour les cars stationnant de façon prolongée. Cela, afin d'éviter de l'engorger de façon inutile, et laisser de la place pour la prise en charge et la dépose des voyageurs essentiellement.

C'est ainsi qu'est né le concept des trois piliers.

Si le Département de l'aménagement, équipement et logement était d'accord de financer la construction de l'antenne aéroportuaire, la question des frais d'exploitation occasionnés par le dédoublement de l'accueil posait quant à lui un problème qui devait être assumé par la société d'exploitation de la Gare routière.

Durant ce laps de temps, le Conseil d'Etat s'est fixé pour objectif d'augmenter l'offre en transports publics afin de répondre à l'augmentation de la mobilité dans l'agglomération genevoise. C'est ainsi qu'il s'est penché sur la problématique de la desserte régionale par cars, et a pris différentes dispositions quant au fonctionnement de la Gare routière lui permettant d'assurer sa pérennité. En voici l'énumération :

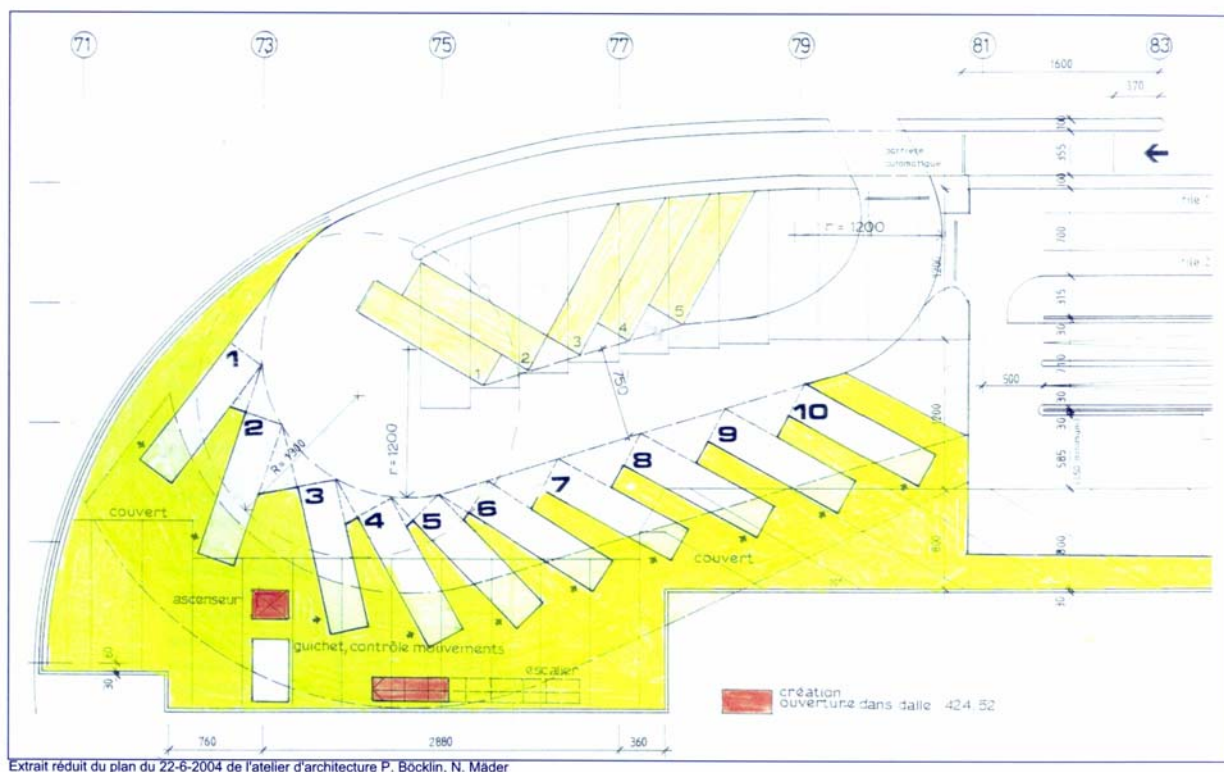
1. Mettre en œuvre l'organisation du trafic des cars sur deux sites :

- La place Dorcière n'accueillera plus que les cars touristiques (avec un espace pour le stationnement à longue durée à proximité de la poste de Montbrillant)
- Le parking P-33 de l'aéroport servira de terminus à toutes les lignes régulières transfrontalières et internationales et accueillera, dans la mesure du possible, les dessertes occasionnelles.

2. Prévoir le stationnement des cars touristiques sur des lieux à définir en Ville de Genève en envisageant qu'il devienne payant.

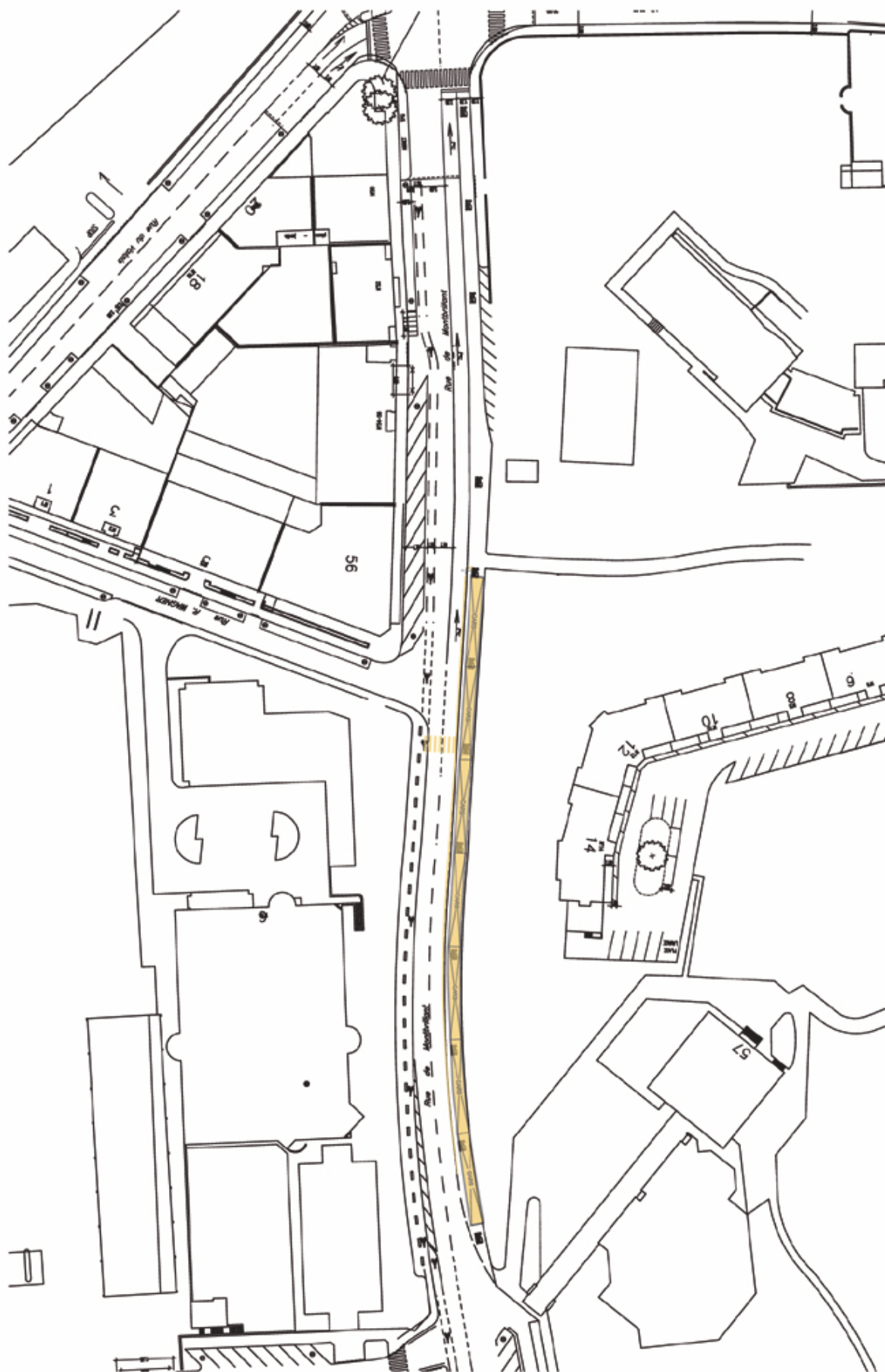
3. Soutenir les projets de la Ville de Genève concernant l'aménagement de la place Dorcière (bâtiment et espace).
4. Revoir au besoin le projet d'aménagement du P-33 et de son bâtiment d'exploitation avec la Direction de l'aéroport, prévoir le financement de son exploitation par des redevances puis engager sa réalisation.
5. Promouvoir une structure unique pour l'exploitation de la Gare routière et pour le contrôle du stationnement des cars.
6. Charger la plateforme interdépartementale élargie de rechercher la meilleure forme juridique et financière pour l'exploitation de la Gare routière.

Ainsi, le Conseil d'Etat a souhaité que l'exploitation de l'antenne P-33 soit assurée au travers d'une redevance perçue sur le stationnement des cars touristiques à Genève, dont le contrôle serait assuré par la Gare routière même, tout en appuyant le principe des trois pôles précédemment défendu.



Gare routière au P33 : Nouvel emplacement proposé

Malheureusement, les différentes estimations du nombre de cars touristiques fréquentant Genève ainsi que la redevance potentielle pour lesdits cars compte tenu des lois en vigueur, ont montré que la taxation des places pour ce type de véhicules ne permettrait pas de couvrir les frais d'exploitation d'une Gare routière fonctionnant d'une part à la place Dorcière et d'autre part à l'aéroport.



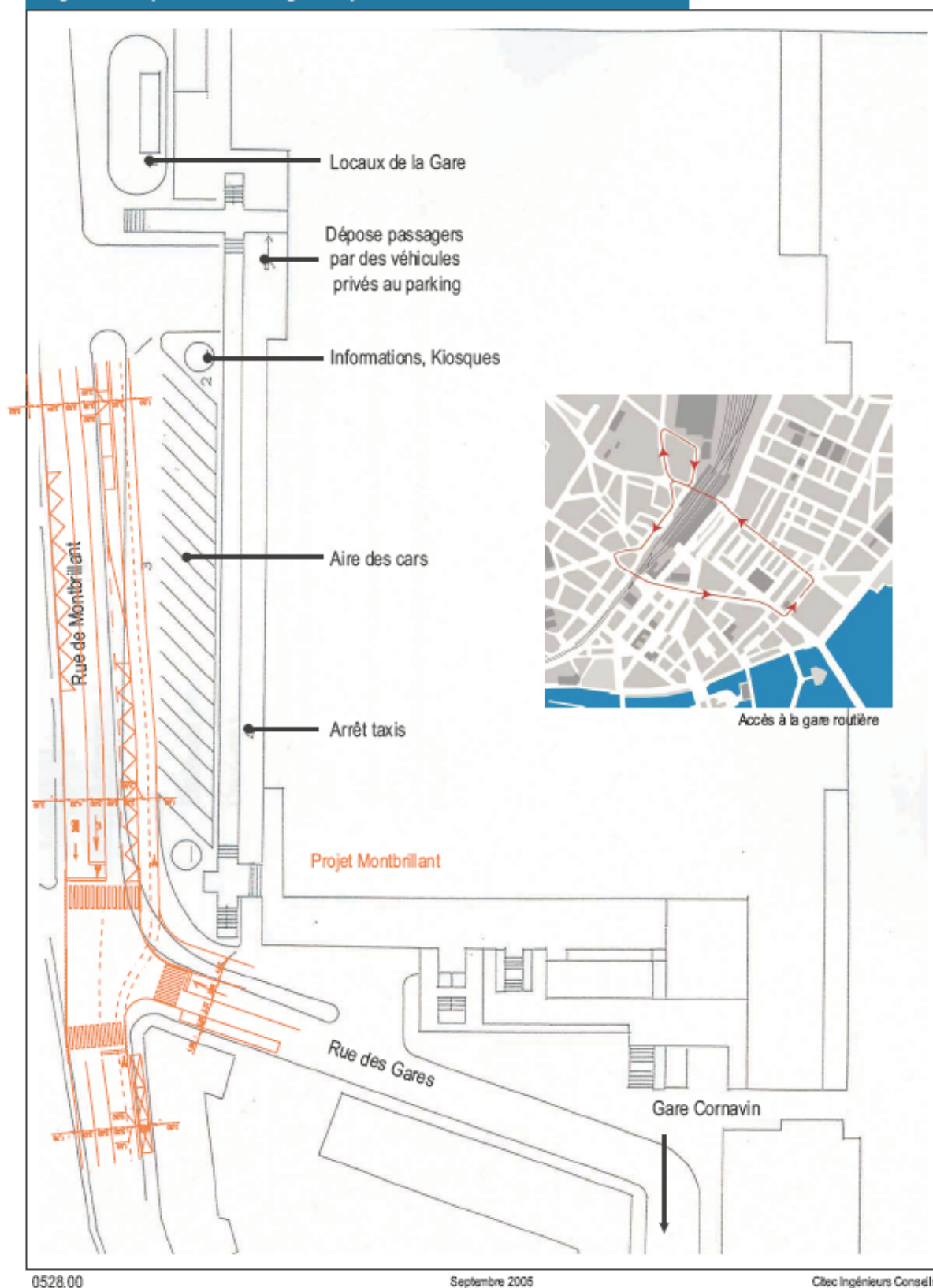
En effet, les estimations faites sur la base de comptages effectués sur le pont du Mont-Blanc ont montré que notre ville accueillait environ 30'000 cars touristiques en visite chaque année, ce qui permettrait tout au plus d'engranger 100'000 francs par année et par là, contribuer à peine au financement du contrôle du stationnement. De plus, la législation genevoise plafonne la taxation des places de stationnement à maximum 2 francs de l'heure. Sans une révision de cette loi, il ne sera pas possible d'augmenter la taxation des cars.

Ainsi, à moins d'une subvention de l'Etat ou de la Ville de Genève accordée à la Gare routière, l'exploitation des cars à Genève ne pourra malheureusement prendre en considération une antenne accueillant les cars internationaux à l'aéroport. Dès lors, le système pour une exploitation judicieuse qui répond aux objectifs de notre commune d'améliorer l'espace public sur la place Dorcière, doit prévoir outre la plateforme principale située sur l'emplacement de la Gare routière actuelle, une zone de stockage des cars longue durée qui permet de faire le tampon en fonction de la fréquentation de la gare dont le rôle ne sera plus que d'assurer la prise en charge et la dépose des voyageurs pour une durée limitée. La dimension de cette zone dépendra largement du nombre de places cars pouvant être accordé à la place Dorcière.

Selon les études menées à ce jour pour maintenir une Gare routière à la place Dorcière, d'une capacité de 6 à 9 cars, il s'agit de trouver ailleurs une zone de stockage d'une capacité de 8 à 10 places voire plus si l'on souhaite concentrer l'ensemble des cars qui passent la nuit à Genève et qui se garent actuellement n'importe où.

Différentes opportunités existent à court et moyen termes, notamment au long de la rue de Montbrillant, par exemple en lien avec le centre postal.

Figure 4: Proposition d'aménagement pour les cases cars - Rue de Montbrillant



IV. Conclusion

Bien que la solution d'organisation de la Gare routière à trois piliers soit techniquement intéressante, les frais d'exploitation générés par ce type de système rendent à court terme cette solution non viable, notamment en raison de l'état des finances publiques. Dès lors, la Gare routière ne peut trouver de solution au problème d'engorgement qu'elle vit qu'au travers de la mise en oeuvre d'une zone de stationnement longue durée pour les cars, qui viendra désengorger la place Dorcière et permettra d'offrir des conditions d'accueil des véhicules et des passagers plus confortables et plus sûres.

Une rénovation du pavillon permettrait de compléter l'accueil des personnes de passage à Genève et utilisant cette infrastructure. Les multiples fonctions jouées par la Gare routière impliquent son maintien à la place Dorcière, d'une part pour des raisons d'espace à disposition, mais surtout en raison de son emplacement central, notamment touristique, à proximité du quartier des Pâquis, et d'infrastructures de transports, principalement publiques.

Figure 1: Emplacements de Cases Cars à Genève - situation actuelle - 2005



Situation Actuelle - 2005 Caractéristiques		
	nombre	Dimensions
Rive Gauche		
A	15	~ 12 m et 12m ²
B	4	sans marquage
C	2	~ 13 et 17m
D	4	~ 12 m
E	5	~ 20 m
F	2	~ 20 m
G	2	~ 13 m
H	2	~ 16 m
I	2	~ 13 m
J	3	~ 11 m
K	0	0
Sous-total		41
Rive Droite		
L	5	~ 16 m
M	1	~ 16 m
N	16	~ 13 et 14 m
O	2	~ 13 m
P	2	~ 17 m
Q	7	~ 17 m
R	2	~ 16 m
S	2	~ 14 et 15 m
T	1	~ 12 m
U	0	0
V	0	0
Sous-total		38
TOTAL		79

Source: Données de la Région de Genève



Septembre 2005

Claire Huguier-Corvalan

01238_00

STATIONNEMENT DES CARS À GENÈVE

Dans le cadre de l'évaluation des retombées financières d'une taxation des cars touristiques à Genève, plusieurs petits dysfonctionnements sont apparus. Qu'il s'agisse d'une sur-utilisation de la zone d'arrêt au droit du monument national...



... ou de la sous-utilisation de certaines places de stationnement destinées aux cars à proximité de la Vieille-Ville, en passant par les problèmes d'insalubrité occasionnés par une utilisation massive des toilettes publiques situées sur le quai des Eaux-Vives par des cars de voyages organisés, ...



Figure 2: Emplacements des cases cars à Genève - Nouvelle proposition d'implantation des cases



		Situation avec proposition				Situation avec proposition	
		Caractéristiques				Caractéristiques	
		nombre	Type de gestion			nombre	Type de gestion
Rive Gauche				Rive Droite			
A	Pierres-du-Niton	4	attente	L	Rue de Alpes	4	1 heure
B	Bastions	4	1 heure	M	Rue Barton	1	attente / illimité
C	Rue Diday	2	attente / illimité	N	Place Dorcière	10	1 heure / attente
D	Monument national	4	1 heure	O	Cornavin	3	1 heure
E	Bd. Helvétique	6	attente / illimité	P	Avenue de la Paix (CICR)	2	attente / illimité
F	Bd. Jaques-Dalcroze	2	attente / illimité	Q	Avenue de la Paix	7	attente / illimité
G	Rue de Villereuse	2	1 heure	R	Quai Wilson	2	illimité
H	Quai Gustave-Ador	2	attente	S	Rue de Lausanne 33	1	illimité
I	Rue Saint-Victor	0	-	T	Rue de Lausanne 41	1	illimité
J	Quai du Général-Guisan	5	1 heure	U	Région Parc Mon-Repos	4	1 heure
K	Région Pré l'Evêque	6	attente	V	Parking Védia (ou autre)	10	attente / illimité
Sous-total		37		Sous-total		45	
				TOTAL		82	

Source: Blaise Déniz

... il a paru nécessaire d'apporter dans la mesure du possible quelques améliorations en la matière tout en répondant à des objectifs d'aménagements urbains mis en évidence notamment sur le périmètre de la Rade.

Un des principaux problèmes mis en évidence est la dispersion des lieux de stationnement qui ne possèdent qu'une à deux places. En outre, afin d'éviter la sur-occupation de certains lieux, il convient de définir en fonction des emplacements la durée maximum de stationnement afin d'organiser des zones de dépose à proximité des lieux touristiques et des zones d'attente en complément ainsi que des itinéraires permettant de rejoindre facilement les zones de dépose et les zones d'attente et vice et versa.

Gare routière : Synthèse

Annexe 4

Organisation de principe proposée pour les places et les liaisons au centre-ville

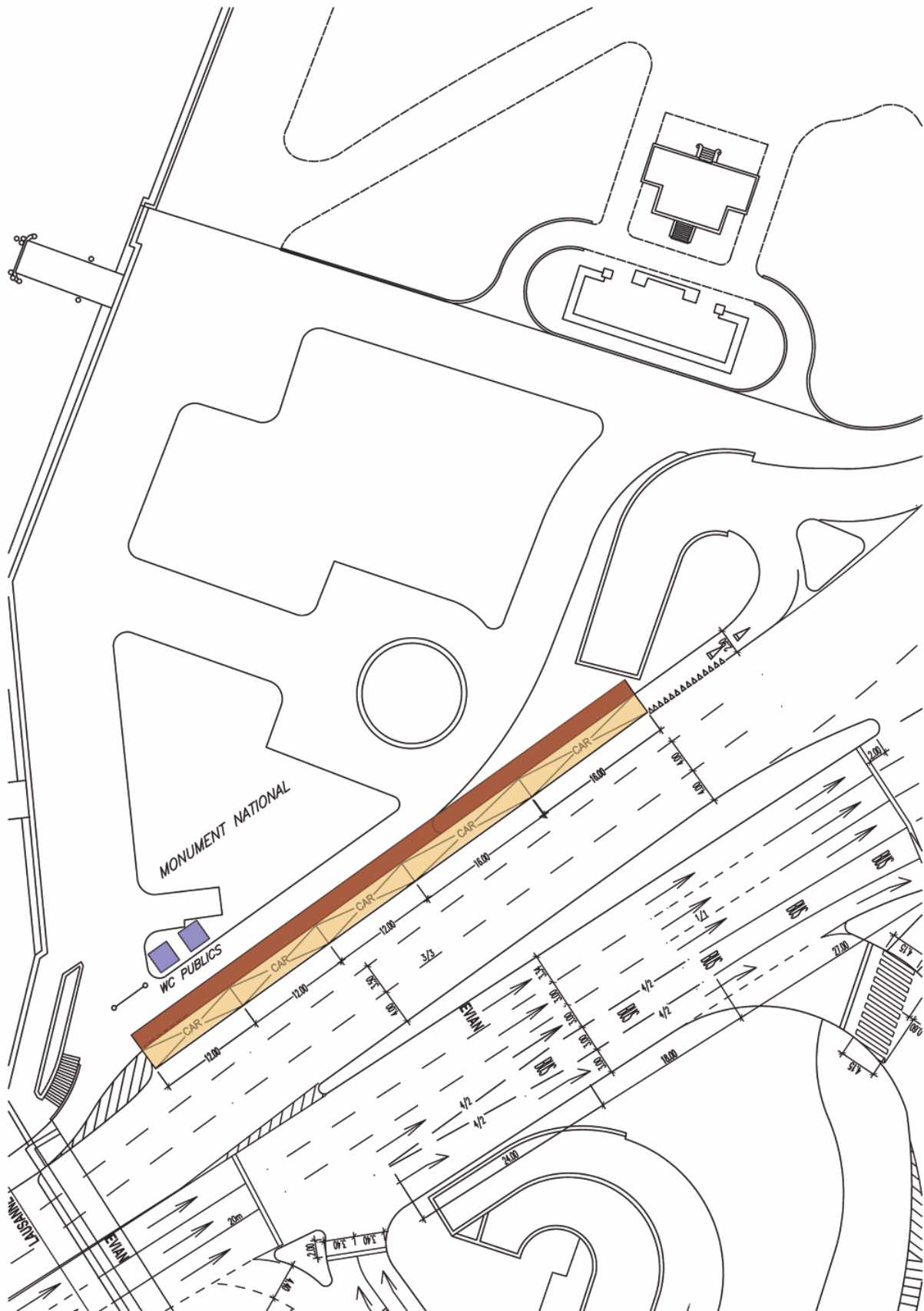


255 / Dé / 13-07-2005

Synthese.doc

En outre, les places qui ne sont pas utilisées devraient être amenées à disparaître. Afin de répondre à la problématique d'hygiène publique mise en évidence au droit des toilettes publiques sur le quai marchand des Eaux-Vives, il conviendra de renforcer les zones d'accueil gratuites disposant d'infrastructures sanitaires de base.

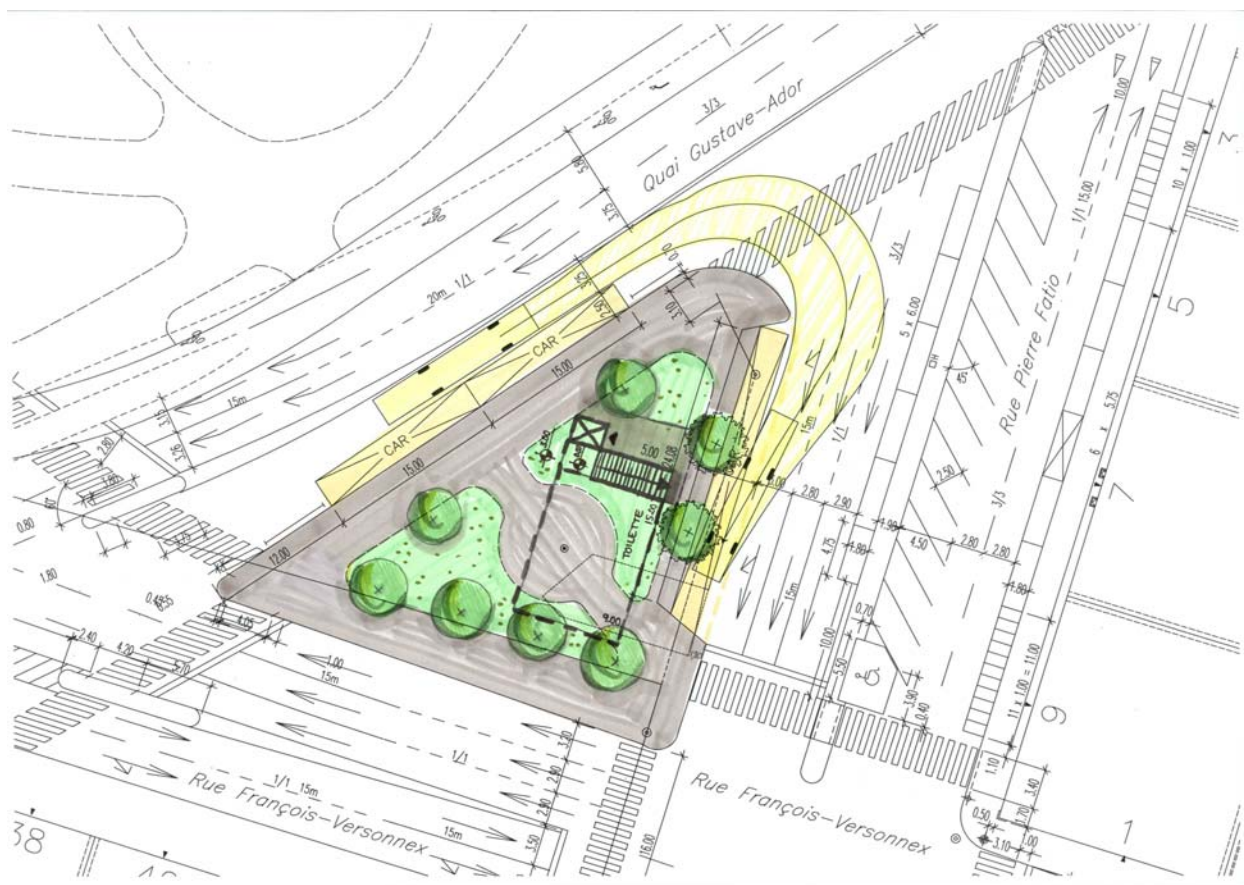
En effet, la clientèle utilisant ces installations n'est pas prête à se servir de services plus complets qui pourraient notamment être mis à disposition à la Gare routière, compte tenu du fait que ceux-ci sont payants et souvent prohibitifs pour cette catégorie de voyageurs.



Proposition d'amélioration du secteur de dépose du Monument National

Le principe initialement proposé consistait à offrir au droit des différentes zones touristiques des lieux de dépose minute des touristes et à aiguiller ensuite les cars vers des zones d'attentes situées dans des lieux moins engorgés plus à l'extérieur de la ville.

Il s'avère cependant qu'après examen, les différents lieux retenus (place du Pré-l'Evêque, avenue de France, quai Gustave-Ador) paraissent difficilement aménageables pour y accueillir des cars. Des possibilités en dehors de ville, notamment sur le quai de Coligny pourraient encore être envisagées. Elles échappent toutefois à la Ville de Genève, notamment si l'on souhaite équiper ces lieux de commodités pour les voyageurs.



Proposition de zone de dépose en remplacement des cases cars situées sur le quai des Eaux-Vives

Des modifications simples du domaine public peuvent déjà être entreprises afin d'améliorer la situation. Elles permettront de compenser la suppression des cases de stationnement cars prévues sur le quai marchand des Eaux-Vives en offrant des lieux de substitution à proximité et en renforçant l'infrastructure d'accueil en faveur des personnes de passage à l'image des propositions au droit du Monument National ainsi que sur la rue Pierre-Fatio.

La mise en place de ce nouveau système doit encore être évaluée financièrement. Elle devra ensuite faire l'objet d'une large communication auprès des autocaristes, tour opérateurs et partenaires touristiques afin d'expliquer les modifications de fonctionnement qui seront mises en place, tant en ce qui concerne les emplacements mis à disposition, la durée autorisée de stationnement que les itinéraires et les liaisons entre les différents sites.

Un partenariat avec l'Office du tourisme devrait être notamment recherché afin de créer des itinéraires de visites permettant de relier des lieux de dépose des voyageurs aux zones d'attente longue durée où s'effectuerait la reprise en charge des touristes après une visite sur les lieux touristiques principaux.