

Date de dépôt : 20 avril 2012

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Christo Ivanov, René Desbaillets, Guy Mettan, Michel Ducret, Pierre Conne, Fabiano Forte, Jacques Jeannerat, Ivan Slatkine, Patrick Lussi, Stéphane Florey, Marc Falquet, Christina Meissner et Gabriel Barrillier demandant la réalisation d'un P+R à proximité de la jonction autoroutière de Ferney sur le territoire de la commune du Grand-Saconnex et la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en commun

Rapport de majorité de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon (page 1)

Rapport de minorité de M. Florian Gander (page 10)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié cette motion 1991 lors des séances du 21 et 28 février 2012, sous l'experte présidence de M. François Gillet et, brièvement le 28 février, de M. Droin. Le procès-verbal des séances de la Commission des transports a été pris par M. Aurélien Riondel que la rapporteure remercie pour la fidèle restitution des travaux de la commission. Par ailleurs, à cette occasion, le département de l'intérieur et de la mobilité était représenté par :

- M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité,
- M. Alexandre Prina, directeur du service de l'organisation de la mobilité,

- M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure au service de l'organisation de la mobilité.

Que tous soient ici remerciés pour leur précieuse contribution et la clarté de leurs explications.

Présentation de la motion 1991 par : M. Ivanov, 1^{er} signataire

Son unique invite demande la réalisation d'un P+R dans le périmètre de l'échangeur autoroutier de Ferney, qui s'inscrit dans la perspective de la construction du tunnel de la route des Nations et du prolongement du tram depuis la place des Nations vers le Grand-Saconnex, puis Ferney. Le futur parking représente le chaînon manquant de ces aménagements et accélérerait, selon M. Ivanov, l'essor des transports en commun.

Précisions historiques

Une commissaire (S) indique qu'un grand parking, construit en 2002 lors de l'aménagement de la route du Bois-Brûlé et situé vers l'entrée du tunnel de Ferney, pourrait être utilisé comme P+R. Elle précise que ce parking est actuellement dévolu exclusivement au stationnement d'avions et non à une utilisation mixte, comme promis devant le parlement à l'époque. Selon elle, le P+R que demande la motion existe déjà, mais doit simplement être exploité.

Questions et discussion de la commission

Un commissaire (Ve) demande quelle serait la provenance des automobilistes utilisant le P+R.

M. Ivanov répond que le P+R s'adresserait aux véhicules venant du canton de Vaud et de Ferney, mais serait destiné aussi aux véhicules venant du Grand-Saconnex et de la future route des Nations.

Une commissaire (S) demande s'il est exact que les autorités françaises se sont engagées à construire un P+R de l'autre côté de la frontière.

M. Ivanov répond par l'affirmative mais, selon lui, on ne peut jurer de rien jusqu'au début des travaux.

Un commissaire (Ve) demande s'il serait possible, dans le cas du prolongement du tram jusqu'à Ferney, de construire le P+R sur le territoire français plus en amont, afin de capter le flux automobile le plus tôt possible.

M. Ivanov précise qu'il est important que le P+R soit extrêmement accessible et qu'il se situe à proximité de l'arrêt de tram, qui devrait se situer à la sortie du tunnel. Toutefois, selon lui, deux parkings – un côté suisse, un

côté français – ne seraient pas superflus, au vu de l'importance du flux des véhicules (aujourd'hui 120 000, certainement 150 000 d'ici quelques années).

Le Président demande si la ligne de bus actuelle est en site propre et, sinon, s'il serait possible de mettre en place un tel système jusqu'à la mise en service du tram.

M. Ivanov répond qu'actuellement la ligne F dessert le secteur avec une cadence – augmentée récemment – de 5-6 minutes le matin et de 8-10 minutes la journée. M. Ivanov a constaté que ces bus sont pleins. Il estime donc que la situation pourrait être améliorée. Il précise que le tunnel est équipé d'une voie de bus.

Le Président cite la p. 21 du Plan d'actions P+R 2011-2014 où l'objectif concernant le couloir Ferney-Gex est formulé comme suit : « 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 ». Il demande à la DGM si, dans cette optique, l'emplacement proposé par la M 1991 a déjà été étudié.

M. Prina répond que l'aménagement et l'utilisation du territoire dans ce secteur est compliqué, notamment de par l'activité intense et croissante de l'aéroport. Cette contrainte rend difficile l'émergence d'une parcelle pour la construction d'un P+R aux dépens d'une autre. Au sujet du P 48, M. Prina annonce, de mémoire, qu'il appartient à l'aéroport (transfert d'actifs), et que celui-ci souhaite l'utiliser pour ses propres besoins, et non pour un P+R.

Une commissaire (S) exprime le souhait de savoir à qui appartient et par qui sont gérés l'ensemble des parkings du périmètre Aéroport-Aréna-Palexpo. Elle juge l'emplacement du P 48 idéal pour la mise en place d'un P+R.

M. Favre rappelle que la question est de savoir si cela fait sens d'augmenter le nombre de places P+R autour de l'aéroport. Il semble avoir compris que cela ne constituerait pas la meilleure option.

M^{me} Charat indique qu'en l'état les utilisateurs d'un P+R dans le secteur seront rabattus sur l'offre en TC de la ligne F. Or, bien que celle-ci ait une bonne fréquence, sa capacité demeure limitée et est sans commune mesure comparable à celle d'une ligne de tram. De plus, elle rappelle qu'entre l'Aéroport et la place des Nations, la ligne F n'est presque pas en site propre, ce qui, à l'heure de pointe, implique un temps de trajet d'environ 20 minutes sur ce tronçon.

Audition de M. Frederik Sjollema, président du Conseil de fondation, et de M. Laurent Drème, directeur du département travaux et planification de la Fondation des parkings

M. Sjollema commence par déclarer le soutien de la Fondation à la construction d'un P+R dans le secteur concerné par la motion, car il est évident qu'il y existe un besoin, estimé par la DGM à 200 places. Il rappelle néanmoins que les deux P+R présents aux alentours de l'aéroport (P 26 et P 47) sont aujourd'hui largement sous-utilisés. Enfin, il estime que la construction d'un parking au-dessus de l'autoroute, comme le demande la motion, est certes un bon moyen de rentabiliser l'usage du sol, mais qu'une telle mesure implique une augmentation des coûts.

Précisions sur les parkings et/ou P+R

M. Prina précise que les besoins totaux en places P+R dans le secteur à l'horizon 2020 se monte à 500, soit 200 places de plus que l'offre actuelle proposée par les P 26 et P 47.

M. Drème précise que le P 48 est un parking de plus de 1 000 places, mais dont l'AIG est désormais seul propriétaire, suite au transfert d'actifs.

M. Sjollema précise que le P 51 est un parking de l'Aéroport, dévolu aux voyageurs et que le parking dont il a été question plus avant était certainement le P 26.

Coût d'une place de parking en ouvrage

M. Drème et M. Sjollema confirment que le coût d'une place en ouvrage de type parking souterrain se monte à environ 50 000, voire 60 000.

Présentation par le département des P+R en incluant la M 1991

Distribution du plan de situation des parkings dans le secteur aéroportuaire, avec les modifications apportées pour prendre en compte les évolutions depuis l'élaboration du plan (~2009-2010). Le nombre total de places actuel est d'environ 15 000 et l'Aéroport estime à 5 000 places le déficit de stationnement dans le secteur selon estimation par rapport à ses besoins à l'horizon 2020-2022, compte tenu de l'évolution de la fréquentation de l'Aéroport.

Précisions sur les Parkings situés autour de l'aéroport et les P+R

Le P 47 : de petite taille et connaît un taux d'occupation faible, environ 2%, chiffre qui s'explique notamment par l'inattractivité de son offre en TC (ligne de bus F).

Le P 26 : relié à la gare CFF de l'aéroport présente un meilleur taux d'occupation : 12% ce qui correspond à l'ensemble des places (1 050). En considérant uniquement les places P+R, le taux d'occupation est légèrement supérieur à 50%.

Les P 11, 13 et 19 sont des parkings de Palexpo.

Les P 41 et P 43 sont des parkings dévolus au stationnement de l'Aéroport.

Le P 48 est un parking majoritairement utilisé pour les avions privés et peu utilisé pour les voitures.

P+R situés en France

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. Ce dernier est composé de 14 acteurs, dont : 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 objectifs :

- 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,
- d'aborder la mise en œuvre et la gestion de ces équipements.

La plupart des P+R projetés se situent dans la région de Gex et sur le couloir de Thonon.

La plupart des parkings dépendent de l'amélioration de l'offre en TC et n'ont pas de date de mise en œuvre. La plupart des P+R sont de petite taille et gratuits (sauf le futur P+R d'Archamp) et ils répondent à une logique de covoiturage.

Position du département

Le département apportera tout son soutien pour que les gares du futur RER franco-valdo-genevois (prévu pour 2017), incluent une offre importante en P+R. Dans ce cas, la plupart des terrains appartiennent à la SNCF.

Le Président de la commission estime que la motion n'a pas vraiment de sens jusqu'à la construction de la route des Nations et du tram, en raison de la sous-utilisation des P+R présents dans le secteur. Il propose de renvoyer la motion au Conseil d'Etat, afin que celui-ci prenne en compte le nouveau parking P+R lors de ces constructions.

Le département précise que la zone concernée par la motion est traitée dans le Plan d'actions des P+R. En mettant celui-ci en action, le département étudiera les différentes solutions pour faire face aux besoins P+R dans le secteur, ce qui implique que la M 1991 n'a que peu de pertinence, si ce n'est au niveau d'un appel de financement. La motion se résume plutôt à l'application de la mesure 2 du Plan d'actions.

Position des groupes

L'UDC, en tant que signataire de la motion, rappelle que son but était d'attirer l'attention du Conseil d'Etat sur la problématique des P+R dans cette région, comme la carte proposée par le RD 887 (p. 25) fait mention d'un P+R dans la zone concernée par la motion et demande le renvoi de la motion au Conseil d'Etat.

Le MCG se prononcera contre la construction d'un nouveau P+R, car il estime que la région est déjà bien pourvue en parkings, mais qu'ils sont pour la plupart sous-utilisés. Pour le MCG, il conviendrait d'abord de mieux utiliser les infrastructures existantes avant de construire un nouveau parking. De plus, le MCG ne soutiendra pas la construction de nouveaux P+R à Genève, tant que la France ne donnera pas de garantie d'en construire de son côté.

Le PDC estime important de rentabiliser d'abord les infrastructures existantes (par exemple le P 48 en négociant avec l'Aéroport) plutôt que d'en construire de nouvelles. Toutefois, le PDC estime essentiel que la motion soit renvoyée au Conseil d'Etat, parce que l'emplacement du P+R proposé par la motion se trouve à un carrefour de plusieurs projet importants et qu'il faut qu'un parking-relais soit intégré aux réflexions menées autour du futur tram et de la route des Nations.

Le PS souhaite le renvoi au Conseil d'Etat.

Les Verts sont partagés : bien qu'ils soutiennent les P+R, ils ne sont pas favorables à leur installation à proximité de la ville. De plus, l'invite de la motion leur semble être excessive, notamment la formule « présenter un projet de loi ».

Les commissaires acceptent de renvoyer la M 1991 au Conseil d'Etat, par :

Pour : 10 (2 S, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC)

Contre : 2 (2 MCG)

Abstention : 1 (1 Ve)

Catégorie de débat : 2

Le Président indique pour finir qu'il demandera de lier les deux points en plénière, mais qu'ils doivent cependant faire l'objet de deux rapports distincts.

Commentaires de la rapporteure

Mesdames les députées, Messieurs les députés, la Commission des transports a étudié avec beaucoup d'intérêt cette motion 1991 qui a l'avantage de mettre en relief la nécessité d'augmenter le nombre de P+R afin d'encourager l'utilisation des transports publics et/ou la mobilité douce. La commission a bien compris, dans sa large majorité, l'intérêt de renvoyer cette motion au Conseil d'Etat afin qu'il ait une vision d'ensemble lors de l'aménagement du périmètre concerné et vous remercie, Mesdames les députées, Messieurs les députés, de bien vouloir en faire autant.

Proposition de motion

(1991)

demandant la réalisation d'un P+R à proximité de la jonction autoroutière de Ferney sur le territoire de la commune du Grand-Saconnex et la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en commun

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que la population de la commune du Grand-Saconnex a fortement augmenté ces dernières années ;
- que la situation géographique de la commune fait d'elle une porte d'entrée de Genève ;
- que beaucoup de pendulaires frontaliers ou vaudois traversent quotidiennement la commune ;
- que la présence des organisations internationales au sud de la commune génère une grande quantité de trafic motorisé ;
- qu'au total plus de 100'000 véhicules traversent chaque jour la commune ;
- que cet important trafic motorisé est source de nuisances ;
- que le trafic routier sur la commune pourrait augmenter jusqu'à 76% d'ici 2020 si rien n'est fait ;
- que la future route des Nations permettra l'implantation de nouvelles entreprises, la construction de logements et de diverses infrastructures ;
- que le secteur de la route des Nations accueillera 1175 habitants et 3650 emplois supplémentaires ;
- que le transfert modal au profit des transports en commun doit être encouragé ;
- que la construction d'un P+R à proximité de la jonction autoroutière de Ferney favorisera le transfert modal ;
- que la popularité d'un P+R dépend de la qualité de sa desserte par les transports publics ;
- que ce nouveau P+R pourrait être utilisé lors d'événements à Palexpo ou à l'Arena,

invite le Conseil d'Etat

à présenter un projet de loi en vue de la réalisation d'un P+R à proximité de la jonction autoroutière de Ferney avec la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en commun.

Date de dépôt : 24 avril 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Florian Gander

Mesdames et
Messieurs les députés,

Séance du 21 février 2012

Lors de notre séance du mardi 21 février 2012, la Commission des transports a auditionné M. Ivanov, 1^{er} signataire de la motion 1991.

Participaient également à la séance M. Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, M. Prina, directeur du service de l'organisation de la mobilité, ainsi que M^{me} Charat, ingénieur au service de l'organisation de la mobilité.

M. Ivanov commence par préciser que son unique invite demande la réalisation d'un P+R dans le périmètre de l'échangeur autoroutier de Ferney, celui-ci s'inscrivant dans la perspective de la construction d'un tunnel de la route des Nations. Il précise que le futur parking serait le chaînon manquant de ces aménagements et accélérerait, selon lui, les transports en commun.

Une députée (S) indique qu'un parking, construit en 2002, sert actuellement de parking pour avions et se demande s'il ne pourrait pas être utilisé comme P+R.

Elle précise qu'à l'époque ce parking devait être mixte et que la promesse d'une telle utilisation avait été faite devant le parlement.

Une question d'un député (Ve) demande quelle serait la provenance des automobilistes qui utiliseraient ce *Park & Ride*.

M. Ivanov répond qu'il s'agit d'un axe important et que, pour lui, il y a non seulement les véhicules venant de France et du canton de Vaud mais également les véhicules venant du Grand-Saconnex et des Nations qui pourraient utiliser ce P+R.

Un député (MCG) rebondit sur les propos de la députée (S) et confirme que le parking situé près de l'aéroport est, la plupart du temps, inutilisé et que, les rares fois où il est plein, c'est lors de manifestations principalement liées à Palexpo.

Un député (Ve) demande au premier signataire s'il n'est pas possible de construire un P+R sur territoire français, ce à quoi M. Ivanov répond que le lieu le plus adéquat reste la sortie du tunnel côté suisse afin de garder une accessibilité pour tous les pendulaires.

Le Président souhaite savoir si la ligne de bus actuelle est en site propre et demande à la DGM quelle est la pertinence de la motion.

M. Prina affirme que la motion est tout à fait pertinente, dès lors que les besoins en P+R, pour les couloirs concernés par ce parking, ont été constatés. En revanche, il estime que la question de l'accessibilité et de l'offre en transports collectifs, éléments centraux pour la réussite d'un P+R, doit encore être étudiée.

Le président remercie M. Ivanov pour sa présentation et le raccompagne.

Un député (MCG) déclare que le MCG se prononcera contre la construction d'un nouveau P+R, car son financement se fait par le biais de la vente des macarons achetés par les citoyens. Il estime que la région est déjà bien pourvue en parkings, mais qu'ils sont pour la plupart sous-utilisés. Selon lui, il conviendrait d'abord de mieux utiliser les infrastructures existantes avant de construire un nouveau parking.

Une députée (S) se demande quelles seraient les possibilités de récupérer un parking aux alentours de l'Arena. Elle se pose également la question de la non-affectation du P 48 au P+R.

Une députée (PDC) estime qu'il est important de rentabiliser les infrastructures existantes et rebondit sur les propos de la députée (S).

Le Président cite la page 21 du Plan d'actions P+R 2011-2014 où l'objectif concernant le couloir Ferney-Gex est formulé comme suit : « 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 ». Il demande à la DGM si, dans cette optique, l'emplacement proposé par la M 1991 a déjà été étudié.

M. Prina répond que l'aménagement et l'utilisation du territoire dans ce secteur sont compliqués, notamment de par l'activité intense et croissante de l'Aéroport. Cette contrainte rend difficile l'émergence d'une parcelle pour la construction d'un P+R aux dépens d'une autre. Au sujet du P 48, M. Prina annonce, de mémoire, qu'il appartient à l'Aéroport (transfert d'actifs), et que celui-ci souhaite l'utiliser pour ses propres besoins, et non pour un P+R.

Une députée (S) souhaite savoir à qui appartient et par qui sont gérés l'ensemble des parkings du périmètre Aéroport-Aréna-Palexpo.

M. Favre rappelle que la question est de savoir si cela fait sens d'augmenter le nombre de places P+R autour de l'Aéroport. Il semble avoir compris que cela ne constituerait pas la meilleure option.

M^{me} Charat indique qu'en l'état, les utilisateurs d'un P+R dans le secteur seront rabattus sur l'offre en transports collectifs de la ligne F. Or, bien que celle-ci ait une bonne fréquence, sa capacité demeure limitée et est sans commune mesure avec celle d'une ligne de tram.

Une députée (S) demande l'audition de l'Aéroport, car elle rappelle qu'en 2002 le canton a financé – en totalité – un parking qui aurait dû servir de P+R et qu'aujourd'hui il n'en est plus question.

Un député (L) indique que Palexpo et l'Aéroport ont des besoins de parkings durant des pics, et alors des besoins importants. Il estime qu'un P+R doit pouvoir être disponible toute l'année et qu'en conséquence affecter des parkings de Palexpo à cet usage serait inapproprié. Enfin, ce même député demande s'il ne serait pas intéressant d'entendre également Palexpo.

Un député (MCG) renvoie ses collègues au site internet de la Fondation des parkings, qui indique que celle-ci gère plusieurs parkings dans la zone, qui serait, selon lui, le plus souvent sous-utilisés.

A la fin de la séance il apparaît clairement qu'un éclaircissement sur la situation des différents parkings dans le secteur aéroportuaire serait un bon complément d'information et qu'il faudrait donc demander une présentation pour la prochaine séance de commission.

Un député (MCG) demande également pour la prochaine séance un plan de présentation des P+R existant en France voisine.

Séance du 28 février 2012

Le mardi 28 février 2012, la Commission des transports s'est réunie afin de continuer ses travaux sur la motion 1991 demandant la réalisation d'un P+R à proximité de la jonction autoroutière de Ferney sur le territoire de la commune du Grand-Saconnex et la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en commun.

Sont également présents M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, M. Alexandre Prina, directeur du service de l'organisation de la mobilité, et M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure au service de l'organisation de la mobilité.

La séance commence avec la présentation d'un plan de situation des parkings dans le secteur aéroportuaire par M^{me} Charat.

Celle-ci annonce que le nombre total de places est d'environ 15 000. Toutefois, elle fait remarquer que les parkings sont pleinement utilisés et nécessaires car, comme l'avait évoqué M. Favre, lors de la dernière séance, l'Aéroport estime à 5 000 places le déficit de stationnements dans le secteur. M^{me} Charat aimerait attirer l'attention des commissaires sur deux P+R : le P 47 et le P 26. Le premier est de petite taille et connaît un taux d'occupation faible, environ 2%, chiffre qui s'explique notamment par l'inattractivité de son offre en transports collectifs (ligne de bus F). Le second, quant à lui, est relié à la gare CFF de l'Aéroport et présente un meilleur taux d'occupation : 12%.

M. Prina précise qu'il s'agit de 12% de l'ensemble des places (1 050). En considérant uniquement les places P+R, le taux d'occupation est légèrement supérieur à 50%.

Une députée (S) demande si le chiffre de 15 000 inclut les places privées, et demande ensuite comment a été calculé le chiffre de 5 000 places manquantes.

M^{me} Charat répond qu'il s'agit de l'estimation de l'Aéroport par rapport à ses besoins à l'horizon 2020-2022.

M. Favre précise que l'Aéroport connaît une forte augmentation de sa fréquentation, ce qui implique une demande accrue en stationnement. Il rappelle que ce développement s'inscrit dans une évolution sociétale globale. M. Favre confirme que la DGM n'est pas compétente pour répondre au nom de l'Aéroport. Il signale encore que la politique des transports menée par l'AIG n'est pas particulièrement tournée vers les transports collectifs.

En l'absence d'autre question, M^{me} Charat commence sa présentation sur les P+R situés en France.

M^{me} Charat commence par indiquer que 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. Elle précise que celui-ci est composé de 14 acteurs, à commencer par la Région Rhône-Alpes, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que 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 objectifs 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. M^{me} Charat indique que cette étude a porté à réfléchir en termes de couloir, de la même façon que le Plan d'actions des P+R qui a été présenté à la commission. Elle projette une carte

indiquant le rayon d'action des réflexions menées par le comité où cette logique de couloir apparaît clairement.

Un député (MCG) remercie M^{me} Charat pour sa présentation et constate que de nombreux projets sont en cours, mais qu'il n'y a que peu de concrétisations, encore moins de garantie de réalisation. Ce même député demande qui représente le département au sein du comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-genevois.

M. Favre répond que c'est le département.

Un député (MCG), demande si l'on connaît les taux d'occupation des P+R français.

M^{me} Charat répond qu'elle fournira ces chiffres à la commission. Toutefois, elle fait remarquer que la gratuité de ces parkings empêche de calculer des statistiques aussi précises que pour les P+R genevois.

Un député (MCG) demande à quel stade en sont les différents projets de P+R français et si Genève y contribue financièrement.

M^{me} Charat répond que les projets en sont à des stades d'avancement divers, mais que 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. M^{me} Charat et M. Favre indiquent que les P+R français ne sont pas financés par Genève.

Une députée (S) remarque que, si les choses s'améliorent, le progrès reste toutefois modeste. Elle demande quelle pourrait être la capacité d'un P+R construit sur le tracé du tram de Ferney.

M. Prina répond que les besoins en P+R du secteur aéroportuaire sont estimés à environ 500 places. Il confirme qu'un parking sera construit en même temps et à proximité du tram. M. Prina indique que 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.

La même députée (S) exprime son mécontentement face au transfert de propriété du P 48 à l'AIG. La construction de ce parking avait été votée avec la promesse de l'affecter en partie aux besoins de type P+R, et il n'en est rien. La députée (S) estime que le parlement a été floué.

Le Président amène la discussion autour de la motion 1991.

Un député (UDC) remarque que la carte proposée par le RD 887 (p. 25) fait mention d'un P+R dans la zone concernée par la motion. En conséquence, il demande à ses collègues de renvoyer la motion au Conseil d'Etat.

Une députée (PDC) se rallie à l'opinion de l'UDC et demande le renvoi au Conseil d'Etat.

Une députée (S) demande la même chose.

Un député (MCG) déclare que le MCG ne votera pas la motion, car son parti ne soutient pas la construction de nouveaux P+R à Genève, tant que la France ne donne pas de garantie d'en construire de son côté.

Un député (Ve) indique que les Verts sont partagés. Bien qu'ils soutiennent les P+R, ils ne sont pas favorables à leur installation à proximité de la ville. De plus, l'inviter de la motion lui semble être excessive, notamment la formule « présenter un projet de loi ».

Le Président rappelle qu'une motion invite le Conseil d'Etat à suivre une politique, mais que celui-ci est libre de se décider. Il demande si le groupe des Verts souhaite formuler une proposition d'amendement.

Un député (Ve) refuse.

En l'absence de demande d'amendement, le Président met aux voix le renvoi au Conseil d'Etat.

Les commissaires acceptent de renvoyer la M 1991 au Conseil d'Etat, par :

Pour :	10 (2 S, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC)
Contre :	2 (2 MCG)
Abstention :	1 (1 Ve)

Catégorie de débat : 2

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. La motion 1991 demande la construction d'un tel parking 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 F et qui autorise les Citoyens genevois à se parquer devant leur domicile de manière illimitée.

Ces 200 F 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 F par mois).

A quoi servent ces 200 F 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 F par mois ont droit à un abonnement TPG (70 F) et, pour 40 F par mois, à une place de parking 7 jours sur 7 (1,35 F 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 F) en invoquant les frais administratifs. Du reste, il est prévu d'augmenter leur prix à... 220 F ! Aucune augmentation n'est envisagée en revanche pour les frontaliers qui continueront à payer les P+R à des sommes dérisoires, le prix réel de ces P+R serait d'environ 470 F par mois.

C'est pour cette raison que le groupe MCG vous demande de refuser cette motion.