

Date de dépôt : 13 octobre 2008

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat autorisant la Fondation des parkings à financer la construction de la surélévation du parc relais P+R Sous-Moulin de 460 places, pour un total de 900 places, sis sur la parcelle 3623 de la commune de Thônex, à hauteur de 9 500 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

Rapport de M. David Amsler

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors de la séance de la Commission des travaux du 7 octobre 2008, les commissaires ont analysé le projet de loi 10303 autorisant la Fondation des parkings à financer la construction de la surélévation du parc relais P+R Sous-Moulin de 460 places, pour un total de 900 places, sis sur la parcelle 3623 de la commune de Thônex, à hauteur de 9 500 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet.

Sous la présidence de M. Mario Cavaleri, cette séance s'est tenue en présence de MM. Jean-Yves Goumaz, directeur général, et Laurent Drême, directeur des travaux de la Fondation des parkings. Le procès-verbal a été rédigé par M^me Camille Sellegger, avec nos remerciements.

M. Sauty indique qu'il est administrateur de la Fondation des parkings. Les autres députés l'informent qu'en tant qu'administrateur de la Fondation des parkings, il est censé s'abstenir sur ce projet de loi.

M. Goumaz indique que la loi sur la Fondation des parkings précise que tout investissement de plus de 3 millions de F doit être présenté au Grand Conseil, de même lorsque la Fondation doit obtenir une garantie de crédit de l'Etat. Le projet dont il est ici question comprend la surélévation du P+R de Sous-Moulin, réalisé en 2001 et qui a connu un grand succès, puisqu'il est

aujourd'hui complet. La surélévation coûtera 9,5 millions de F, dont 25% financés au moyen des fonds propres de la Fondation, et le reste sous forme de prêt garanti par l'Etat. Il ne s'agit donc pas de demander un crédit d'investissement à l'Etat mais une garantie de prêt. Ce projet entre dans la lignée des projets prioritaires de la Fondation. Il a été anticipé lors de la construction du P+R de Sous-Moulin en 2001 et des mesures conservatoires ont été prises. La zone est actuellement saturée en termes de besoins en P+R ; le P+R de Sous-Moulin a été rempli en trois ans et les parkings voisins (dont celui de Moillesulaz et celui de Genève-plage) sont complets. La rive gauche, drainée par le trafic privé, génère des besoins considérables en P+R et le besoin d'agrandissement de ce parking est donc naturel.

M. Drême présente un rappel de l'ouvrage tel que prévu sous forme d'une image. Trois niveaux doivent être reconstruits au-dessus du niveau aujourd'hui existant. La surélévation de ce parking a été l'objet d'études assez poussées, dont les résultats ont démontré la nécessité de surélever l'ouvrage d'au moins deux niveaux. Compte tenu des coûts de construction, des perspectives de l'évolution des besoins dans le secteur et de l'emplacement idéal de ce parking, une surélévation de trois niveaux a été décidée. La surélévation va être faite dans le prolongement strict de l'architecture actuelle du parking, ce qui n'occasionnera pas de bouleversement architectural. La surélévation présente un intérêt économique par rapport à la construction d'un nouvel ouvrage, car elle évite de devoir refaire des études et des fondations, puisque le P+R de Sous-Moulin a été construit dès l'origine pour recevoir cette surélévation de trois niveaux. La charpente sera mixte, faite d'acier et de béton. Cette solution privilégiant la légèreté a été choisie par les ingénieurs civils afin de ne pas devoir toucher aux fondations et éviter ainsi des coûts de construction. Le coût estimé pour l'intégralité des études et des travaux est de 9,5 millions de francs, sachant que la Fondation demande une garantie correspondant à 75% de ce montant, puisque 25% de fonds propres seront investis. L'objectif est de diminuer la dette de la Fondation. Le prix par place situe ce parking à un niveau très économique et le nombre de places est relativement élevé (450 nouvelles places). Le planning de réalisation prévoit le démarrage des travaux juste avant l'été 2009 et la mise en service une année plus tard. Une difficulté est entrevue lors des travaux car ceux-ci nécessitent la suppression temporaire d'au moins un étage du parking existant, ce qui représente environ 180-200 abonnés pour lesquels il faut trouver des solutions alternatives. La Fondation a déjà trouvé en collaboration avec la DGM environ 120 à 130 places situées entre la douane et le parking le long de la route Blanche qui couvrent environ 70% du besoin.

Elle va continuer à rechercher des solutions satisfaisantes pour ces abonnés pour une période transitoire de huit mois.

Une commissaire demande à quel moment le parking va être occupé à 100%, ce que le projet de loi ne mentionne pas. Elle demande en outre si l'on doit vraiment augmenter le nombre de places de parking alors que de l'autre côté on essaie de favoriser d'autres moyens de transports (au moyen du futur CEVA par exemple).

M. Drême indique qu'actuellement 150 personnes sont sur liste d'attente et que dès la mise en service du P+R, il y aura déjà 620 abonnés (les 470 actuels plus les 150 nouveaux). De plus, de nouveaux abonnés seront attirés par la communication qui sera faite avant la mise en service des nouveaux étages. En trois ou quatre ans, l'occupation sera d'au moins 90% du parking. Concernant le CEVA, il ajoute que la Fondation des parkings n'est pas complètement impliquée dans ce projet, mais que la capacité du CEVA et l'impact sur les couloirs qu'il touchera ont été pris en compte lors de l'étude visant à déterminer le besoin de surélévation.

Une autre commissaire demande pourquoi l'Etat consent une caution si importante. Elle demande comment la Fondation rentabilise ses parkings. La Fondation envisage-t-elle de pratiquer des prix plus conviviaux que ceux du parking St-Antoine ?

M. Goumaz indique que le parking Saint-Antoine n'est pas un P+R mais un parking à usage public. Il note qu'aucun P+R n'est rentable, la Fondation perd environ 5 millions de francs par an sur les P+R à Genève. Sur le très long terme, il est éventuellement possible de rentabiliser l'investissement, mais en tout cas pas à court terme.

Une commissaire remarque que le P+R de Sous-Moulin connaît un grand succès car il se situe sur des lignes de TPG extrêmement performantes. Elle demande si un flux supplémentaire va se déverser sur Bardonnex lorsque l'autoroute A41 va être ouverte et si un projet existe dans cette zone. Elle demande si un arrangement financier avec les SIG a été trouvé concernant la toiture photovoltaïque.

M. Drême répond qu'un projet de P+R a été évoqué dans la zone de la douane de Bardonnex, mais le problème est qu'il n'y a pas de desserte TPG efficace à cet endroit. Le coût d'un tel projet serait exorbitant et la demande n'est pas prouvée. L'autoroute offre en effet un accès très rapide vers le centre de l'agglomération. Au contraire, le P+R de Sous-Moulin bénéficie d'une bonne desserte TPG, ce qui en fait un projet plus avantageux que celui de Bardonnex, qui se voit repoussé à quelques années. Par ailleurs, la Fondation a rencontré les fabricants de panneaux photovoltaïques qui offrent

des conditions intéressantes, mais les conditions de rachat de l'énergie produite par les SIG sont moins intéressantes qu'elles ne l'étaient au moment de la construction du P+R de l'Etoile. La Fondation va maintenant s'inscrire sur la liste des projets candidats de la Confédération, qui offre des conditions de rachat plus intéressantes que celles des SIG. Selon les estimations de la Fondation, elle a de bonnes chances d'obtenir le rachat de l'énergie produite par la Confédération.

Une commissaire demande si une partie du budget du projet a déjà été affectée à la toiture photovoltaïque. Elle demande également de préciser les relations de la fondation avec l'OCM.

M. Drême précise que la toiture photovoltaïque n'est pas incluse dans le PL 10303 et qu'elle nécessitera un PL supplémentaire. De ce fait, la Fondation reviendra devant la commission avec une nouvelle demande concernant cette toiture, car elle va séparer le parking de l'installation photovoltaïque au niveau de la gestion. D'autre part, la Fondation est censée travailler main dans la main avec la DGM. Tous les projets sont dans la ligne de la politique du canton et pour les P+R, dans la ligne du plan d'action 2007-2010. Concernant le P+R de Sous-Moulin, la DGM a été partenaire à part entière du projet.

Un commissaire félicite la Fondation pour le projet, bien implanté, se situant en périphérie et qui représente un investissement pertinent. Il espère que la garantie octroyée par l'Etat va permettre à la Fondation d'obtenir des conditions de prêt intéressantes. Cette garantie doit être forfaitaire; il espère que la Fondation ne reviendra pas ultérieurement devant la commission afin d'obtenir une rallonge de cette garantie. La troisième question concerne la politique des prix de la Fondation des parkings : aujourd'hui une place de parking coûte 110 F/mois, dont 70 francs d'abonnement TPG et 40 F pour le parking, ce qui ne couvre de loin pas les frais du parking. Ce tarif de 110 F constitue une sorte de subvention déguisée, car c'est l'Etat qui comble le déficit de la Fondation des parkings. La quatrième question concerne le parking sauvage dans le périmètre de Sous-Moulin et de Conches : il demande si la Fondation a prévu des mesures d'accompagnement visant à forcer les gens à utiliser le P+R. La cinquième remarque concerne la DGM : la commission a récemment reçu un représentant de la DGM qui a présenté le plan d'action 2007-2010 et elle a estimé que cette planification comportait de nombreuses faiblesses concernant le développement du réseau P+R. Finalement, il est demandé si certains projets tels que ceux du Vengeron, de Bardonnex et de la Pallanterie, pourraient être appuyés et anticipés par rapport à la planification de la DGM.

M. Goumaz répond que le prix d'un abonnement n'est pas toujours de 110 francs, il a été augmenté à 130 francs pour certains parkings bien implantés et aux bonnes infrastructures (P+R de Sous-Moulin, P+R de Genève-Plage). Une meilleure répartition entre la Fondation des parkings et les TPG a été discutée, et il a été décidé que la Fondation rétrocédera un peu moins que les 67 francs actuels aux TPG. Concernant le parking sauvage, la Fondation est en contact avec les trois communes concernées, mais il indique que la gestion du parking sauvage est une compétence communale et qu'elle n'est pas du ressort de la Fondation. Les communes sont conscientes de ce problème.

M. Drême ajoute qu'un projet de P+R ne peut fonctionner qu'avec la collaboration de la commune concernée au sujet du parking sauvage.

M. Goumaz précise qu'après avoir obtenu la garantie de l'Etat, la Fondation met systématiquement en concurrence les offres de différentes banques. A fin 2007, l'endettement de la Fondation était de 98 millions de F pour un taux moyen d'intérêt de 3,11% sur une durée moyenne de 7,4 ans. Le remboursement annuel est d'environ 3,8 millions de F ces dernières années.

M. Drême indique que l'élément qui restait à chiffrer concernant les coûts de construction était le gros œuvre par rapport au choix du type de structure. Un choix a été effectué parmi 12 variantes avec une prise en compte du coût d'investissement, des frais d'entretien et de l'évolution des coûts des matériaux (par exemple, le prix de l'acier). Dans le budget, environ 4 millions de F sont prévus pour le gros œuvre. Pour l'instant, deux variantes restent en lice, l'une coûtant 4 millions de F et l'autre 4,251 millions de F. Dans le cas où la deuxième variante serait choisie, la Fondation prendrait le surcoût de garantie dans ses fonds propres.

M. Goumaz répond concernant le plan d'action de la DGM. Ce plan d'action implique qu'il y a une vision générale de la question, ce qui n'est pas forcément le cas. Un P+R ne peut pas avoir de succès s'il ne bénéficie pas d'une bonne desserte des transports publics. Dans le registre de la planification de P+R, la Fondation peut difficilement imposer seule ses vues, mais elle peut conseiller et proposer des projets. Il faut également intégrer les partenaires vaudois et français afin de travailler avec une vision générale des structures actuellement mises en place. Il estime en effet que les futurs P+R devront se situer près de la frontière française, voire au-delà.

Un commissaire revient sur le vote de la commission concernant le P+R de la Gradelle (Tulette) qui, selon lui, se trouve à un endroit inadéquat. Avec les bilatérales, il est aujourd'hui possible de créer des P+R en France voisine (Haute-Savoie et Ain, par exemple à Thoiry), ce qui serait plus pertinent vu

le nombre de frontaliers et la surface du territoire disponible. Il demande quel est l'avancement de tels projets.

M. Drême explique que tant qu'il s'agit de P+R dans le canton, la Fondation a force de proposition car c'est elle qui finance. Elle soumet alors ses projets à la DGM pour validation. En dehors du canton, la situation est différente, car il y a d'autres intervenants (communes, communautés de communes, régions, départements). La Fondation a alors à peine son mot à dire. Le canton devra remettre courant novembre son dossier à la Confédération concernant le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise pour validation et attribution d'une subvention. L'orientation pour les futurs projets dépendra de cette subvention de la Confédération. Aujourd'hui, il n'y a donc pas encore assez d'éléments disponibles pour répondre à cette question, mais la Fondation ne sera sans doute pas le maître d'ouvrage de ces parkings situés hors du canton de Genève.

Un commissaire revient sur le débat qui a occupé la commission lors du vote du P+R de Frontenex (Tulette). Une planification ou plutôt une estimation des besoins de la Fondation des parkings dans le canton avait été demandée. Il demande quelles mesures il faudrait prendre pour rendre les P+R rentables et quelle est la politique en matière de tarification qui justifie cette non-rentabilité.

M. Drême précise que, concernant la planification, il faut distinguer court, moyen et long terme. Plus on est proche de l'échéance, plus les besoins sont précis. Il existe donc un plan stratégique à cinq ans avec des ouvrages pour lesquels le conseil de fondation a donné son accord. La liste de ces ouvrages peut être communiquée sans problème à la commission. La planification à moyen terme (cinq à dix ans) est quant à elle fortement dépendante du développement de nouvelles lignes TPG (souvent les P+R dérivent de la création de nouvelles lignes TPG). Il s'agit donc d'une question à retourner à la DGM, qui dicte l'orientation de la Fondation des parkings ainsi que des TPG.

Le commissaire demande à ce que ce plan d'action quinquennal des P+R soit annexé au procès-verbal.

M. Goumaz note que ce plan d'action 2007-2010 des P+R avait anticipé le P+R de Tulette et la surélévation du P+R de Sous-Moulin, ce qui démontre la pertinence de la vision sur cinq ans. Concernant la rentabilité, il ajoute que le prix d'une place varie entre 5000 F et 60 000 F (pour le centre-ville). Les parkings peu onéreux sont inévitablement construits sur des terrains bon marché. Cependant, il est faux de se baser uniquement sur le coût de construction pour juger de la pertinence d'un investissement, car la desserte

des P+R est très importante. L'année dernière, des parkings peu onéreux ont été construits mais certains sont presque vides, faute de desserte efficace (par exemple le P+R des Tuileries).

Un commissaire demande si le concept énergétique de la surélévation du P+R de Sous-Moulin a été présenté au SCANE. Par ailleurs, il ajoute que le P+R de Genève-Plage est aujourd'hui plein, mais s'il y avait 1000 places ou même plus il serait également plein. Il demande pourquoi avoir construit seulement 900 places. Il faudrait tenir compte du coût marginal et calculer si on pourrait construire pour le même prix un parking de 1200 ou 1400 places. L'axe desservi est très important, car la vallée de l'Arve va continuer à se développer. Les 900 places vont très vite être complètes, ce qui est dommage.

M. Drême répond que le concept énergétique n'a pas été présenté au SCANE. Le même concept que pour le P+R de Sécheron va être utilisé ; des économies d'énergie sont réalisées grâce à l'éclairage par détection automatique de véhicules. Le concept sera présenté au SCANE quand il sera mieux défini. Pour le P+R de Genève-Plage, il y avait eu une étude qui avait estimé le besoin à 900 places. Actuellement, il y a 900 abonnements, ce qui ne signifie pas que la capacité du parking est atteinte. Le besoin de surélévation du P+R de Sous-Moulin a été estimé à deux étages de plus. Un troisième étage a été ajouté au projet, car on pouvait le faire sans beaucoup augmenter le coût. On s'approche par là du coût marginal, mais pour construire un quatrième étage, il aurait fallu refaire les fondations, ce qui aurait engendré un coût beaucoup plus important.

Le commissaire se demande sur quels critères cette étude a été faite et il la remet en doute.

M. Drême répond que pour faire une étude, un appel d'offres est fait, un cahier des charges établi et les bureaux d'études soumissionnaires sont jugés quant à leurs méthodes, leur offre, leur prix et leur expérience. Par ailleurs, la DGM a supervisé l'étude, suivie par la Fondation des parkings durant toute sa réalisation. On ne pouvait pas faire mieux concernant l'évaluation des besoins, car tous les paramètres ont été pris en compte et rien ne permet de remettre en question cette étude. La politique du canton est de laisser la porte ouverte à des solutions hors canton. Dans cette optique, si le P+R de Sous-Moulin est trop important, il n'y aura aucune raison de faire un parking en amont, qui ne serait pas attractif, car les gens vont toujours le plus loin possible avec leur voiture.

Une commissaire estime qu'il est mieux de faire un projet plus raisonnable afin d'éviter les oppositions. Au départ, on avait peur que le P+R de Genève-Plage ne soit pas rempli et elle était donc favorable à des prix

attractifs. Elle demande s'il serait possible, au vu du succès croissant des P+R, de pratiquer des tarifs plus hauts pour les nouveaux abonnés. Elle demande en outre si le parking des Verchères constituerait une solution de remplacement valable.

M. Goumaz ajoute que la Fondation s'est rendu compte que le parking dans la rue a un coût. On se dirige vers une augmentation générale du prix du parking, qu'il soit dans la rue ou en parking. Les tarifs des P+R vont donc inévitablement augmenter. Il faut cependant garder une équité entre les abonnements, et même plutôt privilégier les nouveaux abonnements par des mesures d'incitations, car la Fondation rencontre beaucoup de difficultés à inciter les usagers à déposer leur voiture.

Un commissaire revient sur la question du parking sauvage : il demande si la commune pourrait financer un étage de plus. Par ailleurs, il suggère de louer la surface du toit aux SIG au lieu de demander une rallonge au Grand Conseil. Il remarque enfin que Sarkozy comprend que la France doit devenir un canton de plus, car sans frontières, plus de problèmes.

M. Drême note qu'il n'y a pas beaucoup de parking sauvage dans la zone. La Fondation ne pense pas que cela serait une bonne idée pour la commune de financer un étage de plus.

Le commissaire demande si les communes participent au financement des P+R.

M. Goumaz répond que la commune était intéressée à avoir quelques places supplémentaires pour le centre sportif, mais que généralement les communes ne sont pas particulièrement intéressées à financer un P+R qui occasionne des nuisances et des désagréments.

Un commissaire demande pourquoi ne pas avoir prévu tout de suite des panneaux photovoltaïques dès l'élaboration de la demande de garantie de financement. Ne serait-ce pas plus avantageux que de les ajouter en cours de projet ?

M. Drême note qu'il n'y aura pas de surcoût, car de toute façon les panneaux doivent être implantés sur le dernier niveau de la construction, qui ne sera pas construit avant plusieurs années. Il ajoute que le parking et les installations photovoltaïques sont deux choses tout à fait distinctes et qu'elles doivent être bien dissociées. La Fondation des parkings ne veut pas que le coût des panneaux photovoltaïques soit assimilé au coût du parking pour des questions d'objectifs.

Ce commissaire demande si tout en étant deux projets complètement dissociés, la Fondation accepterait un amendement de la commission visant à

garantir 3 millions de F supplémentaires afin d'éviter à la Fondation des parkings de revenir devant la commission le cas échéant.

M. Drême répond que cela serait précoce par rapport à la démarche interne de la Fondation des parkings.

Un commissaire demande si la Fondation a déjà pensé à un partenariat avec l'EPFL. Elle pourrait en effet offrir la surface sur le toit du P+R afin de procéder à des expérimentations de nouveaux panneaux photovoltaïques.

M. Drême estime qu'il s'agit d'une bonne remarque qui doit être étudiée, mais qu'il faut malgré tout garder des objectifs de rentabilité.

Un commissaire félicite M. Drême pour sa réponse, car il ne faut pas pousser la Fondation des parkings à faire des investissements qu'elle n'avait pas prévus et qu'elle ne demande pas. La proposition précédente peut être étudiée, mais il ne faut pas faire d'amendement visant à accroître l'investissement de la Fondation.

Le président remercie les représentants de la Fondation des parkings et leur demande d'envoyer au bureau du Grand Conseil une copie du plan d'action 2007-2010 des P+R.

Le président passe au vote d'entrée en matière du projet de loi 10303. L'entrée en matière est acceptée.

Vote d'entrée en matière du projet de loi 10303

Pour : 13 (3 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC)

Contre : –

Abstention : 1 (1 MCG)

Le président passe ensuite au vote article par article.

Titre et préambule: pas d'opposition - adopté (unanimité moins 1 abstention MCG)

Article 1 : pas d'opposition - adopté (unanimité moins 1 abstention MCG)

Article 2 : pas d'opposition - adopté (unanimité moins 1 abstention MCG)

Article 3 : pas d'opposition - adopté (unanimité moins 1 abstention MCG)

Article 4 : pas d'opposition - adopté (unanimité moins 1 abstention MCG)

Article 5 : pas d'opposition - adopté (unanimité moins 1 abstention MCG)

Article 6 : pas d'opposition - adopté (unanimité moins 1 abstention MCG)

Le groupe libéral souligne l'excellente qualité de ce projet. Il estime qu'il est complètement opportun, étant le premier de la législature concernant un

P+R situé à la périphérie afin de capter les voitures en amont des routes d'accès du canton.

Une commissaire revient sur la différenciation du prix. Elle trouve qu'une réflexion doit être menée quant aux utilisateurs vaudois qui ne paient pas d'impôts à Genève et qui profitent des infrastructures genevoises, notamment des P+R. Cette question mérite un débat.

Le président passe au vote final sur le projet de loi 10303. Le projet de loi 10303 est accepté.

Vote d'ensemble du projet de loi 10303

Pour : 13 (3 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC)

Contre : –

Abstention : 1 (1 MCG)

Le président propose la catégorie de débat 2 (accélééré).

Le **projet de loi 10303** est accepté à la **majorité**.

Mesdames et Messieurs les députés, au vu de ce qui précède, la majorité des membres de la Commission des travaux vous propose d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (10303)

autorisant la Fondation des parkings à financer la construction de la surélévation du parc relais P+R Sous-Moulin de 460 places, pour un total de 900 places, sis sur la parcelle 3623 de la commune de Thônex, à hauteur de 9 500 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
vu les articles 8 et 9 de la loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Engagements

Art. 1 Autorisation

La Fondation des parkings est autorisée à financer la construction de la surélévation de 3 étages du parc relais « P+R Sous-Moulin » de 460 places, pour un total de 900 places, sis sur la parcelle 3623 de la commune de Thônex, à hauteur de 9 500 000 F, dont au minimum 25% seront financés par ses fonds propres.

Chapitre II Garantie des emprunts

Art. 2 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé par une caution simple à garantir le remboursement d'un prêt à hauteur de 8 000 000 F y compris les frais d'acquisition, en faveur de la Fondation des parkings, pour la construction du parking désigné à l'article 1.

² Cette caution simple sera mentionnée au pied du bilan de l'Etat de Genève.

Art. 3 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Art. 4 Appel de la garantie

Un éventuel appel de la garantie sera financé par une demande de crédit supplémentaire.

Chapitre III Dispositions finales

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Art. 6 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS (*Rappel*)

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Résumé

Compte tenu de la saturation du P+R existant de Sous-Moulin, de la forte demande pour ce parc relais, et de l'intérêt d'une telle localisation d'un point de vue de la mobilité, la Fondation des parkings (FP) souhaiterait ajouter trois étages à cet ouvrage, portant ainsi la capacité de 470 à 900 places. La construction des 460 nouvelles places de stationnement prévues dans le projet de surélévation, par la suppression des 30 places qu'elle impose, offrira donc un total de 900 places de stationnement. La structure porteuse actuelle avait été conçue et construite pour permettre cette extension en cas de besoin avéré. Les études d'avant-projet réalisées entre 2006 et 2008 ont permis de définir un ouvrage de façon assez précise et d'évaluer les coûts de la construction à environ 9 500 000 F. Selon la loi sur la Fondation des parkings (H 1 13 – LFPark), du 17 mai 2001, la FP doit demander l'autorisation du Grand Conseil avant d'engager pour un projet des dépenses d'un montant supérieur à 3 millions de francs, de même que pour obtenir une garantie de l'Etat sur l'emprunt auquel elle compte faire appel.

2. Cadre de la demande de projet de loi

A titre liminaire, il convient de rappeler que la loi sur la Fondation des parkings, qui précise les attributions accordées à la Fondation des parkings ainsi que les conditions qui s'y rapportent, fixe les modalités juridiques et pratiques liés à la construction ou à l'acquisition d'un ouvrage de stationnement par ladite Fondation (art. 8 et 9). Ainsi, les articles 8 et 9 de la loi sur la Fondation des parkings, ont la teneur suivante :

Art. 8 Garantie des emprunts

1 Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir les emprunts de la fondation.

2 Toutefois, pour les emprunts dépassant 3 millions de francs, l'autorisation du Grand Conseil est nécessaire.

Art. 9 Engagements

1 La fondation ne peut s'engager que dans la mesure correspondant aux moyens dont elle dispose.

2 Toutefois sont soumis au Grand Conseil pour approbation sous forme d'un projet de loi portant sur un projet entièrement étudié :

a) tout projet de construction ou d'achat de parkings d'une valeur dépassant 3 millions de francs par objet, y compris les frais d'acquisition;

b) tout engagement financier, permettant d'acquérir des parts au sein d'ouvrages de stationnement existants ou futurs d'une valeur dépassant 3 millions de francs par objet.

3 Le projet de loi doit s'intégrer dans une vision globale et contenir :

a) une description de l'ouvrage avec toutes ses parties, leur destination, leur surface et leur volume, leur concept énergétique;

b) une première estimation du coût probable des travaux;

c) une première estimation des frais probables de fonctionnement.

3. Missions de la Fondation des parkings

Les missions de la Fondation des parkings sont fixées par la loi sur la Fondation des parkings et son article 1, alinéa 2.

Dans cette perspective, le Conseil de fondation de la FP s'est en particulier fixé comme priorité la réalisation de parcs relais, dont le développement rapide est attendu le long des axes de transports publics à forte capacité.

Pour ce faire, la Fondation des parkings s'est dotée d'un plan stratégique pluriannuel, lui-même appuyé par le Plan d'action P+R 2007-2010 de l'Etat de Genève, lequel comprend la réalisation de l'ouvrage objet du présent projet de loi.

4. Objet du projet de loi : extension du P+R de Sous-Moulin

Devant le succès remporté par le parc relais de trois niveaux actuel de 470 places, saturé moins de trois ans après sa mise en service en 2001, des démarches ont été entreprises dès 2005 en vue de l'augmentation de la capacité de ce parking par une surélévation de l'ouvrage.

Il faut également noter que le P+R voisin situé à Moillesulaz, étant également saturé, il n'est pas possible d'envisager un transfert des demandes d'abonnements du parc relais de Sous-Moulin vers celui de Moillesulaz.

5. Justification du besoin d'extension

5.1 Historique du P+R de Sous-Moulin

En décembre 2001, la Fondation des parkings ouvrait au public le parc relais « P+R de Sous-Moulin », un ouvrage semi-enterré sur trois niveaux d'une capacité de 470 places, situé au numéro 3 de la route Blanche, à proximité immédiate du viaduc de la route de Sous-Moulin et du centre sportif de Sous-Moulin, sur la commune de Thônex.

Lors des premières réflexions sur la construction d'un parc relais dans la région de Thônex, la surface de l'ancien parking du centre sportif de Sous-Moulin, situé en bordure immédiate de la route Blanche, avait été identifiée comme un emplacement idéal pour un P+R. En effet, outre la disponibilité de l'espace et ses accès aisés depuis et vers la route Blanche, cet emplacement offre une synergie idéale par l'utilisation combinée de ce parking, soit la journée comme parc relais et le soir ainsi que les week-ends comme parking pour le centre sportif.

De plus, pour donner à ce parc relais la desserte nécessaire en transports publics, les TPG acceptèrent de prolonger la ligne de bus n° 6 à cadence de six minutes et de créer une desserte en site propre, permettant de rallier le centre-ville en quinze minutes.

En 1995, le nombre de places à construire avait été fixé à environ 500 places, ainsi que le recommandait le rapport de l'étude d'identification et de localisation des besoins en parkings d'échange, effectuée en 1991 pour le compte de la Fondation des parkings et l'office des transports et de la circulation (OTC), par le Bureau RIBI & Associés.

Ainsi, la Fondation des parkings a pu réaliser le P+R de Sous-Moulin de trois niveaux pour une capacité de 470 places.

Mais estimant que peu d'emplacements dans le canton présentaient autant d'intérêt que celui-ci, et consciente que la demande pourrait être amenée à évoluer fortement et rapidement dans ce couloir, la Fondation des parkings demanda à ce que la structure de cet ouvrage soit conçue dès le début pour pouvoir supporter une extension de deux ou trois étages suivant la technique de construction choisie.

5.2 Insuffisance de l'offre face à la demande

La demande d'abonnements pour les quatre P+R des couloirs de la rive gauche du lac est très forte. Ceux-ci sont soit saturés (Sous-Moulin, Moillesulaz, Frontenex), soit très proches de la saturation (le parc relais de

Genève-Plage a atteint les 900 abonnés dès mi-2007, à peine plus de trois ans après sa mise en service).

L'occupation du parc relais de Sous-Moulin a atteint la capacité maximale dès 2004, soit seulement trois ans après sa mise en service, avec un nombre d'abonnements P+R de 460.

Depuis, une liste d'attente s'est constituée et n'a cessé de grandir, à l'instar du P+R de Moillesulaz. En avril 2008, 126 demandeurs étaient inscrits sur la liste d'attente.

En 2006, la Fondation a demandé à un bureau spécialisé dans le domaine du trafic d'étudier la demande prévisionnelle pour ce P+R pour les années à venir. Le rapport conclut à la nécessité d'augmenter la capacité du parking d'au moins deux étages.

Au vu des conclusions de ce rapport, et en tenant compte de la qualité du site de Sous-Moulin pour un P+R et de la difficulté à trouver des sites intéressants dans le secteur, la Fondation a choisi de procéder à l'extension de trois étages de ce parc relais, afin de lui donner une capacité totale définitive de 900 places.

6. Description du projet

La Fondation des parkings a mandaté le bureau d'ingénieurs qui avait conçu le parking existant pour faire un avant-projet de la surélévation du parking et en évaluer le coût.

6.1. Description du bâtiment existant

Une description détaillée de l'ouvrage existant est donnée en **Annexe 1** sur la fiche extraite de la revue « Architecture & Construction ».

L'ouvrage existant compte 470 places de stationnement sur trois niveaux : un en sous-sol, un au rez-de-chaussée et un au 1^{er} étage.

Les dimensions du bâtiment sont de 95 m x 47 m et le niveau du premier étage est à environ +3 m au-dessus du terrain naturel. Les garde-corps de cet étage sont à 1m au-dessus de ce niveau.

Le parking est équipé de quatre escaliers pour piétons, éléments qui servent de sortie de secours avec porte d'accès directement sur l'extérieur du bâtiment au niveau 0.

L'entrée et la sortie des véhicules sont assurées par un système de bornes pour abonnés et tickets ainsi que de barrières automatiques, deux systèmes pour l'entrée et deux pour la sortie.

Un espace « piétons » au sud-ouest du niveau 0 permet le paiement des tickets horaires au moyen de caisses automatiques. De plus, cette zone pour les clients dispose d'un centre de contrôle, qui peut être occupé à la demande, ainsi que d'installations sanitaires.

La sécurité incendie du parking est assurée par un système d'extinction automatique « Sprinkler » ainsi que de boutons-poussoirs d'alarme incendie reliés directement au SIS.

Les mesures conservatoires ont été prises au moment de la conception du parking pour permettre la construction ultérieure d'au moins deux étages supplémentaires en béton. Une étude plus récente et plus poussée de la structure de l'ouvrage a même permis d'envisager la construction de trois étages supplémentaires, pour autant que le poids propre de ces structures soit réduit.

6.2. L'ouvrage à construire

6.2.1. Description de l'ouvrage à construire

Une description plus détaillée de l'ouvrage à réaliser ainsi que quelques documents graphiques sont donnés en **Annexe 2**.

Il est à noter que la Fondation des parkings est tout à fait consciente que pendant la durée des travaux de surélévation, des désagréments seront occasionnés pour les clients du parking. De plus, la réalisation des travaux sera difficile dans un environnement restreint et en exploitation.

6.2.2. Contraintes de la statique du bâtiment

Le mandataire choisi, qui a à sa disposition tous les plans de coffrages et d'armatures du bâtiment existant, doit, d'une part, vérifier les surcharges possibles et, d'autre part, réaliser le projet des trois étages supplémentaires de surélévation.

Si une structure métallique semble a priori la meilleure solution, les structures en béton et en bois ne sont pas écartées au stade actuel et feront l'objet d'une évaluation comparative concernant les coûts, les aspects constructifs (rapidité de montage et légèreté des matériaux) et le développement durable au stade intermédiaire du projet de l'ouvrage.

6.2.3. Contraintes de sécurité du bâtiment en exploitation

Le parking actuel étant en saturation et la Fondation des parkings ne pouvant pas déplacer la totalité des véhicules de ses clients, l'ouvrage devra rester en service durant toute la période des travaux de surélévation.

Compte tenu du fait que certaines zones du bâtiment devront être obligatoirement interdites de stationnement durant les travaux, notamment le niveau +1 de 165 places, des solutions de stationnements provisoires seront

trouvées par la Fondation des parkings en dehors de la zone de l'ouvrage. Dans l'étude de la surélévation, il est également demandé au mandataire choisi de trouver une ou des solutions comparatives (délais, coûts) pour supprimer le moins de places possible dans le bâtiment existant et en exploitation.

7. Concept énergétique

a) concept général

Bien que n'entrant pas dans les catégories d'ouvrages soumises au règlement cantonal d'application de la loi sur l'énergie (L 2 30.01) concernant l'obligation d'établir un concept énergétique, et bien que n'étant pas susceptible de présenter un impact énergétique sensible, n'étant ni ventilé ni chauffé, le parking fera quand même l'objet d'un concept énergétique pour l'éclairage.

L'éclairage du parking sera conforme à la recommandation SIA 380/4 « L'énergie électrique dans le bâtiment ». Celle-ci recommande notamment l'installation d'une commande automatique d'éclairage sur détection de véhicules et sur programmes horaires.

Par ailleurs, une étude sera menée pour évaluer la faisabilité, les coûts et l'intérêt du point de vue du développement durable d'une structure en bois.

b) toiture photovoltaïque

La possibilité de construire une toiture photovoltaïque au-dessus de la dalle de toiture du parking est envisagée.

Toutefois, cette possibilité n'a pas encore été arrêtée, deux paramètres restant à vérifier, d'une part la faisabilité technique, et d'autre part les conditions financières :

1. Faisabilité technique : problèmes du poids et du gabarit

La surélévation étant conditionnée à la limitation des nouvelles charges, il est essentiel de réaliser tout d'abord l'étude structurelle des bâtiments. Celle-ci doit tenir compte, non seulement des surcharges appliquées à ce type de bâtiment, mais également des dernières normes en matière de risques incendie et de résistance aux effets sismiques. Une fois la structure déterminée, il sera également nécessaire de définir si le gabarit (hauteur) avec la toiture photovoltaïque entre dans les normes dans la zone de construction.

2. Conditions financières : vente de l'électricité produite

Le second aspect essentiel pour la décision de réaliser cette toiture est évidemment l'investissement nécessaire pour sa construction et la vente du courant produit. La Fondation des parkings a entamé, à ce sujet, des

discussions préliminaires avec les SIG/Service des énergies nouvelles pour traiter de ces deux aspects. Les SIG doivent se prononcer sur les possibilités offertes pour la contrat à conclure avec la Fondation des parkings :

- soit les SIG prennent en charge l'investissement, évalué grossièrement à 3 000 000 F et demandent à la Fondation des parkings d'acheter une partie du courant utilisé pour le parking au tarif du courant solaire;
- soit la Fondation réalise et investit dans la toiture photovoltaïque et revend le courant produit aux SIG à un tarif à définir, mais qui devrait couvrir les fonds investis et les frais de fonctionnement.

8. Planification

La planification générale prévisible est jointe en **Annexe 3**.

La date visée pour la mise en service de l'ouvrage final est juin 2010. L'estimation de certains délais est toutefois délicate, compte tenu des délais administratifs, parlementaires ou d'oppositions, qui ne peuvent être qu'évalués.

L'avant-projet a été terminé en 2007. La précision de l'estimation des coûts, ainsi que le précise la norme SIA, est de 20%. En mai 2008, les études du projet par l'ingénieur civil sont en cours et devraient se terminer en septembre 2008. Le chiffrage des travaux pourra alors être refait avec une précision de 10%, selon la norme SIA.

Les premiers appels d'offres des entreprises seront diffusés entre janvier et septembre 2009. Le prix total de l'ensemble des commandes de travaux sera donc connu en septembre 2009.

Les premiers travaux de gros œuvre commenceront en juin 2009 et les nouveaux étages du parking devraient être ouverts au public en juin 2010.

9. Coût de construction

En 2008, le coût total des travaux pour la surélévation de l'ouvrage existant par trois niveaux supplémentaires est estimé à **9 500 000 F** (hors taxes), répartis de la manière suivante :

- Gros oeuvre CFC 1 et 21, 4 900 000 F
- Installations techniques CFC 23 à 26

Electricité, sanitaires, ascenseurs, 1 500 000 F

- Second œuvre, serrureries, façades CFC 22, 27, 28, 1 500 000 F

- Honoraires, frais, taxes, divers, imprévus 1 600 000 F sans les hausses des coûts de construction et les frais financiers sur la période 2008-2009, soit pour un coût par place de **20 650 F**.

A titre de comparaison, voici le coût effectif par place des quelques derniers parcs relais réalisés par la Fondation des parkings :

- Etoile (élévation) 1998-2000 30 300 F pour 2008, équivalent à 39 000 F ;
- Sous-Moulin (semi enterré, semi élévation trois étages) 2000-2001 22 500 F pour 2008, équivalent à 29 000 F.

Pour comparer avec un parking souterrain :

- Genève-Plage (enterré sous-lacustre) y compris les accès 2000-2003 56 500 F pour 2008, équivalent à 62 900 F.

10. Frais de fonctionnement

L'expérience de l'exploitation des 470 places existantes depuis fin 2001 permet de prévoir avec un bon niveau de fiabilité les frais d'exploitation de l'ouvrage final.

Il est rappelé ici que l'activité de construction et d'exploitation des P+R est déficitaire et que la Fondation des parkings finance celle-ci grâce aux revenus d'autres activités, notamment :

- la construction et l'exploitation de parkings publics,
- la prise de participations dans des sociétés privées de parking public,
- la vente des macarons de stationnement en zones bleues,
- le contrôle du stationnement des zones à horodateurs en Ville de Genève,
- l'entretien des horodateurs du canton,
- la gestion de parkings de l'Etat et d'autres tiers.

Le maintien de l'équilibre financier prévisionnel à cinq ans de la Fondation des parkings est l'objet de son plan stratégique quinquennal réactualisé chaque année.

Pour le P+R de Sous-Moulin, les recettes et dépenses évaluées sur la base du budget 2008, sont les suivantes :

a) Trois premières années d'exploitation

Recettes pour chacune des trois premières années d'exploitation avec 900 places $830\,000.- / 470\text{ pl.} \times 900\text{ pl.} \times 80\%* = 1\,270\,000\text{ F}$

* Il est admis que les trois premières années d'exploitation le parking, dans son ensemble, ne sera occupé qu'à 80 %.

- Charges d'exploitation $700\,000.- / 470\text{ pl.} \times 900\text{ pl.} = 1\,340\,000\text{ F}$

- Déficit d'exploitation 70 000 F
- Frais financiers et amortissement comptable
- Ancien emprunt 250 000 F
- Amortissement 1^{er} ouvrage 490 000 F
- Nouvel emprunt 7 125 000.- x 4% 285 000 F
- Amortissement 275 000 F 1 300 000 F

Résultats nets par année -1 370 000 F

b) Années d'exploitation suivantes (montants non actualisés)

Recettes pour les années d'exploitation dès la 4^e année 830 000.- / 470 pl. x 900 pl. x 90%* = 1 430 000 F

* Il est admis pour les années suivantes, un taux d'occupation de 90 %.

- Charges d'exploitation 700 000.- / 470 pl. x 900 pl. = 1 340 000 F
- Bénéfice d'exploitation 90 000 F
- Frais financiers et amortissement comptable
- Ancien emprunt 250 000 F
- Amortissement 1^{er} ouvrage 490 000 F
- Nouvel emprunt 7 125 000.- x 4% 285 000 F
- Amortissement 275 000 F 1 300 000 F

Résultats nets par année -1 210 000 F

11. Emprunt de la Fondation des parkings

Dans son plan stratégique 2008-2012, la Fondation des parkings a fixé à 75% la valeur du taux d'emprunt (montant emprunté sur coût de l'ouvrage) pour tous ses projets de construction.

Pour le projet du P+R de Sous-Moulin, il en résulte un montant à emprunter pouvant atteindre jusqu'à 8 000 000 F y compris les frais d'acquisition.

Dans l'éventualité de surcoûts imprévus, la Fondation souhaiterait pouvoir compter sur une garantie de l'Etat jusqu'à 8 000 000 F maximum.

12. Décision préalable du Conseil de la Fondation des parkings

Vu l'importance de la demande P+R dans le secteur concerné, vu la situation privilégiée du centre sportif de Sous-Moulin, vu le succès avéré du P+R existant, vu le peu de solutions alternatives équivalentes, et vu l'intérêt économique du coût de construction de ces 460 nouvelles places, le Conseil

de fondation a approuvé, lors de sa séance du 9 juin 2008, la réalisation de la surélévation de trois étages du parking de Sous-Moulin, qui fait l'objet du présent projet de loi.

Le projet a d'ailleurs été inscrit dans le plan stratégique 2008-2012 de la Fondation des parkings.

13. Conclusion

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi, en vue d'autoriser, d'une part, la Fondation des parkings à construire et financer ces trois étages de parc relais au centre sportif de Sous-Moulin pour un montant estimé à 9 500 000 F et, d'autre part, d'autoriser le Conseil d'Etat à garantir l'emprunt de la Fondation des parkings pour financer cette construction, pour un montant d'emprunt pouvant atteindre jusqu'à 8 000 000 F.