

Date de dépôt : 24 septembre 2010

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M^{me} et MM. Jean-Marc Odier, François Gillet, Fabiano Forte, Christiane Favre, Ivan Slatkine, Jacques Follonier et Mario Cavaleri ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F en vue de la réalisation d'un P+R sur la plateforme de la douane de Bardonnex et de la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en commun

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 16 février, 23 mars, 20 et 27 avril, 11 mai, 22 et 29 juin 2010 pour étudier le projet de loi 10416.

Elle a siégé sous la présidence de M. Gabriel Barrillier. Elle a pu bénéficier de la collaboration de M. Pierre-Alain Girard, secrétaire-adjoint du DCTI. Les procès-verbaux ont été tenus par Mme Camille Selleger.

Que toutes ces personnes soient ici remerciées de leurs apports appréciés aux travaux de la commission.

Débats préalables pour l'entrée en matière du PL 10416

En date du 16 février 2010, une discussion animée s'engage au sujet de l'entrée en matière du PL 10416.

Une députée (Ve) demande à ce que la commission s'en tienne à la Constitution genevoise et à la LRGC. En application de ces bases légales, toute dépense nouvelle doit être couverte financièrement.

Un député (L) note que ce PL pourrait être repris par le Conseil d'Etat et que dans un tel cas, il n'y a pas besoin de prévoir de couverture financière.

Le chef du département, M. Muller, note que la discussion de la couverture financière des dépenses nouvelles est récurrente. Il lui semble que cela s'appliquait seulement pour les nouvelles dépenses de fonctionnement.

Un député (L) estime qu'un partenariat public-privé serait un bon moyen de financer le P+R de Bardonnex.

Le président passe la parole à M. Ducret, Président de la Commission d'aménagement du canton. Celui-ci indique que sa commission est saisie du déclassement de la zone des Cherpines-Charrottons dans le cadre du PACA Saint-Julien qui comprend notamment l'étude des variantes possibles concernant le P+R de Bardonnex.

Un député (PDC) estime que le texte devrait plutôt prendre la forme d'une motion.

Un député (L) remarque que ce PL a le mérite d'ouvrir le débat.

Le président demande s'il faut auditionner la DGM au sujet du PL qui va vraisemblablement être retiré au profit d'une motion et renvoyé à la Commission d'aménagement du canton.

Le chef du département, M. Muller, indique que ce PL se situe dans un contexte de discussions nourries au sujet des PACA, qui sont les projets d'agglomération adoptées en 2007.

Le président propose de tenir une séance commune aux Commissions des travaux, d'aménagement et des transports concernant le PACA de Saint-Julien et le P+R de Bardonnex, avec l'audition de la DGM et de la Fondation des parkings. Il prendra contact avec les présidents des-dites entités.

Commissions communes des travaux, d'aménagement du canton et des transports.

En date du 23 mars 2010, les Commissions des travaux, d'aménagement du canton et des transports, se sont retrouvées afin de traiter du problème des PACA.

M^{me} Michèle Künzler, Conseillère d'Etat chargée du DIM et M. Mark Muller, Conseiller d'Etat chargé du DCTI, assistent à cette présentation. Sont également présents : M^{me} Rebecca Dougoud de la DGM ; M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint en charge de la mobilité, DIM, et M. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint, DCTI.

Les auditions de M^{me} Nicole Surchat Vial, cheffe du projet d'agglomération, et de M. René Leutwyler, ingénieur cantonal, DCTI, de M. Alexandre Prina, chef de l'organisation de la mobilité, DIM, et de

M. Laurent Dreme, directeur des travaux et de la planification, Fondation des Parkings sont prévues.

Le président accueille les députés des trois commissions et les remercie de leur présence ainsi que les Conseillers d'Etat présents et leurs collaborateurs. Il explique que cette séance commune a été initiée par la Commission des travaux afin d'examiner un certain nombre de PL ayant trait à la région de Saint-Julien et de Plan-les-Ouates qui fait l'objet d'un PACA. A ce sujet, la Commission d'aménagement du canton examine le PL 10576 qui vise au déclassement du terrain agricole en vue de réaliser un restoroute aux abords de la plate-forme douanière de Bardonnex.

Un député (L) précise que les pétitions 1729 et 1730 ont été renvoyées hier soir (22 mars 2010) à la Commission d'aménagement du canton.

Le Président de la Commission des travaux informe l'auditoire du contenu du PL 10416, de même, le Président de la Commission d'aménagement du canton rappelle que le déclassement de la zone Cherpines-Charrottons (PL 10523) est pendant dans sa commission.

M^{me} Künzler, Conseillère d'Etat, chargée du DIM, indique qu'il est nécessaire que les députés obtiennent les informations complètes sur ces différents projets coordonnés. Elle incite les députés à se rendre aux réunions d'information sur les PACA.

M. Muller se félicite de cette séance commune et souhaite que celles-ci se réunissent périodiquement afin d'assurer le suivi et la coordination des projets.

Le Président remercie M. Muller pour ses explications et passe la parole à M^{me} Surchat Vial pour son exposé.

M^{me} Surchat Vial fait remarquer que sa présentation sera une répétition pour certains députés, car le plan de synthèse a déjà été présenté à la Commission des travaux.

Elle explique que les PACA sont organisés en binôme et que celui de Bernex est couplé à celui de la Plaine-de-l'Aire - Saint-Julien.

Un comité de pilotage du plan de synthèse est constitué des élus communaux, du chef du DCTI, M. Muller, et des représentants des intercommunalités françaises.

Les tables rondes constituent toutefois des étapes provisoires du plan de synthèse. Le plan de synthèse devrait être achevé en décembre 2010. Il sera ensuite intégré au projet d'agglomération 2 en 2011.

Les projets sont divisés en trois volets soit :1) l'environnement 2) la mobilité 3) l'urbanisation.

Il prévu d'accueillir quelques 30 000 emplois et 50 000 habitants supplémentaires sur ce périmètre en mettant en œuvre des principes de coordination de l'urbanisation et des transports publics. Des liaisons de transports publics rapides sont prévues à l'horizon 2016 (CEVA) ainsi que deux lignes de tram. Un concept pour la mobilité douce est également prévu par le biais de pistes cyclables.

L'extension des zones d'activités est également abordée avec la densification des secteurs de Perly - Saint-Julien, de la ZIPLO.

Le président remercie M^{me} Surchat Vial pour ses explications. Après un échange de questions-réponses avec les députés, il passe la parole à M. Prina pour un exposé lié à la mobilité dans cette région.

Celui-ci explique que plus de 50 000 personnes traversent quotidiennement la douane entre Croix-de-Rozon et Soral dont environ 56% de pendulaires, soit presque 30'000 personnes. Il décrit la problématique du transit et quantifie le taux de remplissage des 4 P+R de la région. M. Prina affirme la volonté de la DGM de mieux coordonner les infrastructures de transport avec les réalisations urbaines, car il s'agit de rabattre les personnes provenant de cet habitat diffus sur le réseau des transports publics.

M. Prina démontre, chiffres à l'appui, que la viabilité d'un P+R n'est pas évidente. Il présente plusieurs sur l'agrandissement du P+R du Bachet-de-Pesay, la construction du P+R à Trèfle Blanc et la couverture des voies des Palettes, la construction d'un nouveau P+R à l'échangeur de Perly et la construction d'une nouvelle interface multimodale à Saint-Julien gare.

Deux éléments fondamentaux ont été intégrés à la réflexion : 1) le développement urbain de Saint-Julien, qui va s'étendre le long de la route de Saint-Julien et de la route de Base, et qui mènera au développement du tram sur ces deux axes, et 2) la création à long terme du barreau sud (RER).

Des études complémentaires sont indispensables afin de vérifier le potentiel de clientèle dans les corridors du P+R, d'analyser les coûts d'exploitation des transports publics, de déterminer la taille critique en regard de la liaison des transports publics à mettre en place. Des études de faisabilité de l'ouvrage et de ses accrochages doivent être effectuées. Des mesures d'améliorations de la progression des transports publics seront ensuite décidées.

Après un échange de questions-réponses avec les députés, le président passe la parole à M. Dreme pour son exposé.

M. Dreme expose la position de la Fondation des parkings dans le cadre du P+R de Bardonnex. Il indique que le rôle de la Fondation des parkings n'est pas de définir les besoins en termes de capacité et de localisation

sectorielle, mais de construire les parkings avérés d'utilité publique approuvés par les autorités.

Il précise qu'en 2008, en collaboration avec la DGM, la Fondation a mené une étude sur 38 combinaisons de solution P+R dans les secteurs de Bardonnex.

Présentation du projet de loi

Le Président rappelle la séance conjointe qui s'est tenue le 23 mars 2010 avec les Commissions des transports et d'aménagement du canton à la salle des Fiefs à l'initiative de la Commission des travaux. Il est mentionné que des études complémentaires sont indispensables afin de vérifier le potentiel de clientèle dans le corridor du P+R, d'analyser les coûts d'exploitation des transports publics et du P+R, et de déterminer la taille critique en regard de la rentabilité de la liaison de transports publics à mettre en place.

La séance commune a permis aux députés de poser certaines questions mais n'a pas permis de trouver des réponses. Dès lors, il ouvre la discussion au sujet du PL 10416, sur lequel la commission n'est pas encore entrée en matière.

Un député (L) indique que cette présentation n'a pas permis de répondre aux interrogations des députés. Il n'est pas convaincu par la localisation du P+R sous un viaduc autoroutier sans desserte en site propre sur l'autoroute. Il est convaincu de la nécessité de prévoir un P+R à la douane de Bardonnex afin de capter le trafic transfrontalier. Le groupe Libéral est donc favorable au crédit d'étude de 300'000 F afin d'étudier ce projet, mais pas au passage de bus de transports publics sur l'autoroute.

Un député (L) souligne qu'il est signataire de ce PL, Il indique qu'il a posé certaines questions lors d'une conférence du président des TPG pour savoir si les TPG sont disposés à mettre en place cette liaison en site propre. Il lui a été répondu que les TPG étaient au courant du projet mais n'avaient pas été consultés. Il rappelle que si le transit entre le P+R et la destination des utilisateurs excède 20 minutes, le P+R perd considérablement de son attractivité. Il demande que le paragraphe concernant le bus en site propre soit supprimé ou bien lorsque des solutions concrètes auront été trouvées afin de savoir précisément où faire passer le bus.

Un député (MCG) indique que le MCG est favorable au P+R afin de limiter le trafic dans le canton, mais il considère qu'il est inutile de prévoir 300 000 F pour des études sur ce projet. Il demande où va passer le tram et si il va falloir construire une route supplémentaire. Il propose de traiter le PL 10416 simultanément avec la construction d'un restoroute à Bardonnex,

qui est pendant devant la Commission d'aménagement du canton. Pour ces raisons, le MCG ne souhaite pas entrer en matière.

Une députée (S) estime que ce projet arrive au mauvais moment dans un espace qui a encore besoin d'être configuré.

Un député (MCG) note que la circulation des bus sur l'autoroute sur laquelle il est interdit de circuler à moins de 60 km/h pose des problèmes de sécurité. Il estime qu'il appartient aux autorités françaises de faire un effort en construisant des P+R. Il rappelle que la Fondation des parkings a une dette de 130 millions de francs, que le Grand Conseil vient de voter le P+R de Sécheron et que c'est suffisant.

Une députée (Ve) indique que les Verts sont plutôt intéressés par un P+R à cet endroit, en amont de la ville. Elle indique que le parking du Macumba a été utilisé durant le Salon de l'auto et qu'une navette transitait depuis ce parking jusqu'à Palexpo par l'autoroute.

Pour les Verts, il serait beaucoup cohérent de construire ce P+R que le restoroute dont il est question. Elle ajoute que la plateforme douanière de Bardonnex est largement surdimensionnée et qu'un parking en surélévation pourrait y être construit.

Un député (R) note que les radicaux sont favorables au PL 10416. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une problématique d'aménagement importante, notamment le PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire. A ce sujet, la Commission d'aménagement du canton examine actuellement une proposition de déclassement. Il annonce qu'il va proposer une motion à la Commission d'aménagement du canton afin que les projets du P+R, du restoroute et de la desserte en site propre soient mis en commun.

Un député (PDC) annonce que le PDC soutiendra le PL 10416. Il estime qu'il est important de prévoir le développement de l'ensemble de cette région de manière coordonnée.

Un député (L) dénote une contradiction dans le discours du MCG, qui se plaint que Genève est envahi par les frontaliers mais qui rechigne à construire un P+R en France voisine. Il affirme la volonté des libéraux d'aller de l'avant dans ce projet. Il propose d'amender l'art. 1 al. 1 de la manière suivante, ce qui permettra de s'assurer de la coordination du projet P+R avec l'ensemble des projets d'aménagement de la région.

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 300'000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'un parking P+R sur la plateforme de la douane de Bardonnex s'inscrivant dans le cadre du PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire.

Un député (UDC) indique que le groupe UDC soutiendra l'entrée en matière et le P+R, qu'il estime nécessaire. Il note qu'il a été très surpris de voir apparaître le barreau sud lors de la réunion du 23 mars 2010, alors que dans le même temps rien n'était annoncé concernant la traversée du lac.

Un député (MCG) répond à un député PDC et à un député libéral, estimant que le MCG avait été mis en cause parce qu'il se réserve le droit de refuser le P+R de Sécheron en plénière et qu'il n'est pas favorable au P+R de Bardonnex. Il répond également à une députée verte en disant que la plateforme de Bardonnex lui paraît surdimensionnée.

Un autre député (MCG) répond à un député PDC. Il estime qu'il faut d'abord définir les lignes de bus et les axes de transport avant de songer à la construction d'un parking. Il ajoute qu'il n'a jamais préconisé la réalisation de P+R situés en France, mais il ajoute qu'il faut avoir une vision globale du périmètre. Il adhère à la proposition du député libéral et serait d'accord d'entrer en matière sur cette base.

Une députée (S) comprend les arguments sur la nécessité de construire un P+R, mais elle rappelle qu'un processus politique et démocratique est en cours dans le cadre du PACA. Elle indique que ce crédit d'étude reviendrait à imposer une solution bien avancée avant d'avoir une vision globale du périmètre. Pour ces raisons, les socialistes s'opposent à ce projet de crédit d'étude.

Un député (L) estime qu'il est dangereux de politiser le débat sur l'aménagement de la région. Il propose que les groupes se mettent d'accord afin de pouvoir obtenir des financements extérieurs par le biais d'un PPP. Il propose de mettre ce PL en attente en attendant le vote de la résolution qui sera proposée par le président radical de la Commission d'aménagement du canton. Il annonce également que si ce n'est pas le cas, il proposera un amendement à l'art. 2 al. 3.

Une députée (Ve) propose de suspendre le PL 10416 le temps que la Commission d'aménagement du canton se détermine. Elle annonce que demain, la dite commission traitera le PL 10576 concernant le restoroute et

qu'elle procédera à plusieurs auditions dans ce cadre. La députée doute que la desserte de transports publics de ce P+R soit optimale.

Un député (PDC) partage l'avis du député libéral et que son amendement lui semble tout à fait justifié. Il émet un doute sur la proposition de la députée des verts de suspendre le PL.

Un député (L) demande comment sont financées les études concernant le PACA. Il adhère au principe de l'amendement de son collègue libéral à l'art. 2 al. 3. car il estime qu'il ne faut pas prévoir de bus en site propre.

M. Girard explique que le crédit d'étude est financé par l'enveloppe générale dévolue à l'aménagement du territoire.

Une députée (Ve) estime qu'il est nécessaire qu'il soit question d'aménagement du canton coordonné de la zone lors de la Commission d'aménagement du canton de demain. Elle demande en outre que M. le Conseiller d'Etat Mark Muller soit présent afin qu'il puisse donner des réponses claires concernant cette problématique.

Un député (R) note qu'il est important de mettre ensemble les différents éléments existants au sujet de ce PACA. Il ajoute à l'attention de sa préopinante que le tram de Saint-Julien est inscrit dans la loi votée par le Grand Conseil. Il est d'accord avec le fait de voter ou de mettre le projet en suspens, mais l'important est d'avancer dans le traitement d'aménagement du canton de cette zone et dans le projet de P+R en particulier.

Le député (L) lit le texte de l'amendement qu'il propose à l'art. 2. (al. 3 nouveau)

Art. 2 Définitions (alinéa 2 nouveau)

³ Ajouter cette ligne en site propre ne doit en aucun cas diminuer la surface destinée au trafic automobile privé sur l'autoroute de contournement.

Le président propose que l'on reporte le vote d'entrée en matière sur le PL 10416 en attendant que le président de la Commission d'aménagement du canton (R) transmette sa proposition de résolution à la Commission d'aménagement du canton.

Un député (L) estime que de voter l'entrée en matière ce soir du PL 10416 serait un signal fort. Le 2^e débat pourra tout à fait être effectué lors de la prochaine séance.

Le président estime que la politique de confrontation n'est pas la meilleure. Il propose donc que le débat soit reporté à la semaine prochaine.

Un député (L) propose l'audition du président de la Commission d'aménagement du canton et du président des TPG.

Un député (R) note qu'il est plus utile d'auditionner la DGM que les TPG.

Un député (L) souhaite s'assurer que la desserte demandée peut être concrètement mise en place. Il souhaite donc entendre le président des TPG sur ce sujet.

Un député (L) rappelle que la DGM était présente lors de la séance du 23 mars. Il répète maintenant qu'il faut donner une impulsion politique et voter ce PL.

Un député (MCG) demande l'audition de la commune de Bardonnex. Il précise que des pétitions ont été déposées par les habitants de la commune contre le restoroute et le P+R.

Un député (MCG) demande également l'audition des pétitionnaires afin qu'ils puissent s'exprimer au sujet du P+R.

Le président demande à ses collègues d'être raisonnables. Il leur demande de bien vouloir reporter le débat en attendant le résultat de la séance de la Commission d'aménagement du canton.

Une députée (S) demande qu'un extrait du PV de la Commission d'aménagement du canton de demain soit transmis à la Commission des travaux.

Le président indique que le président de la Commission d'aménagement du canton sera en mesure d'informer la Commission des travaux du résultat de la séance. Il procède ensuite au vote d'entrée en matière sur le PL 10416.

Vote d'entrée en matière sur le PL 10416

Pour : 11 (1 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 PDC, 1 Ve, 2 S, 1 R)

Contre : 0

Abstentions : 2 (1 R, 1 MCG)

Une députée (S) rappelle qu'elle avait demandé un extrait du PV de la dernière séance de la Commission d'aménagement du canton.

Un député (R) indique que la Commission d'aménagement du canton a accepté que le PV de la dernière séance soit transmis à la Commission des travaux. Or, ce document n'a pas été transmis. Quand au projet de résolution, il a été envoyé aux députés il y a quelques heures.

Le président indique que le projet de résolution envoyé par le président de la Commission d'aménagement du canton a bien été reçu. Il demande s'il faut lier cette résolution au PL10416. Il estime que non et il ouvre la discussion à ce sujet.

Un député (L) propose de voter l'entrée en matière du PL 10416 amendé de la manière discutée par les commissaires lors de la dernière séance. Il rappelle que le but premier de la commission est de faire avancer les projets de construction à Genève.

Un député (L) demande que le président de la Commission d'aménagement du canton synthétise les discussions de la dernière séance de la Commission d'aménagement du canton.

Un député (R) qui préside la Commission d'aménagement du canton note que la dernière séance de sa commission a uniquement été consacrée à des auditions. L'idée de la commission est de proposer au DCTI d'étudier l'implantation commune du P+R et du restauroute ainsi que de prévoir éventuellement une sortie commune sur l'autoroute. Rien n'empêche le vote du PL 10416 qui permettra d'étudier la faisabilité de tels projets coordonnés.

Un député (L) indique qu'il n'est pas favorable au fait d'accorder 300 000 francs de crédit d'étude pour un P+R isolé et sans infrastructure coordonnée. Il propose de voter le P+R sous réserve d'un aménagement coordonné de la zone.

Un député (MCG) rappelle qu'il est administrateur de la Fondation des parkings et qu'à ce titre, il ne participera pas au vote du PL 10416. Le MCG est opposé au PL 10416 car il considère que l'aménagement de la zone doit être coordonné avec la sortie de l'autoroute, le P+R, le restoroute et les lignes de transports publics.

Un député (L) rappelle la présentation du PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire, durant lequel la nécessité de débloquer des crédits d'étude pour la zone a été évoquée. Il propose l'amendement suivant à l'art. 1 du PL 10416.

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'un parking P+R sur/ou aux environs de la plateforme de la douane de Bardonnex qui s'inscrit dans le développement du PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire.

Un député (L) explique que le but de cet amendement est de donner les moyens au DCTI de réaliser cette étude. Il est toujours possible de lier ce PL à la résolution de la Commission d'aménagement du canton.

Une députée (Ve) note que lors de la dernière séance de la Commission des travaux, il a été demandé au DCTI de présenter un panorama de la planification des P+R dans la région. Il est acquis que le tram ira jusqu'à Saint-Julien et il lui paraît plus opportun de construire le P+R le long de cet axe, entre la Fontenette et la Sauterie. Les Verts sont favorables à la construction de P+R situés en amont du trafic urbain.

Un député (MCG) est surpris d'investir 300'000 F dans une telle étude. Il estime que le DCTI compte suffisamment d'experts afin de débroussailler le dossier et en étudier la faisabilité.

Un député (R) explique que le tram de Saint-Julien est lié à l'hypothétique aménagement de la Plaine de l'Aire et qu'il faut une desserte de transports publics efficace. De ce fait, l'emplacement évoqué à proximité de la plateforme de Bardonnex n'est pas stratégiquement idéal.

Un député (PDC) note que la commission recommence le même débat depuis plusieurs séances. Il répète que le PDC soutiendra le projet tel qu'amendé par le parti libéral.

Un député (L) estime que l'aménagement du P+R doit être coordonné avec le PACA et qu'il est nécessaire que le tram desserve directement le P+R.

Une députée (S) demande si un P+R est déjà prévu dans le PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire.

M. Girard n'a pas noté la demande de la Commission d'auditionner la DGM concernant la planification des P+R dans la région. Par contre, il assure les députés que le présent crédit d'étude spécifique sera présenté dès qu'il sera prêt.

Un député (L) propose la modification du titre suivant :

Projet de loi

ouvrant un crédit d'étude de 300'000 F en vue de la réalisation d'un P+R sur/ou aux environs de la plateforme de la douane de Bardonnex et en lien avec le PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire, et de la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en commun.

Un député (UDC) soutiendra l'entrée en matière du PL 10416 dûment amendé.

Un député (R) rappelle que le crédit de 300 000 F ne financera pas l'étude du projet définitif, mais une étude de circulation et de faisabilité. La proposition de modification du titre par un député libéral permettra de s'assurer que cette étude sera effectuée de manière coordonnée avec le PACA mis en place pour la région.

Un député (MCG) demande si les études de faisabilité ont déjà abouti à la conclusion qu'un projet n'était pas opportun.

M. Girard explique que le PL 10416 vise à financer une étude de faisabilité qui va par la suite générer un véritable crédit d'étude.

Une députée (Ve) attend la relecture du titre tel qu'amendé. Elle indique que la Confédération avait refusé de financer tout projet situé à Bardonnex pour des raisons de trafic. Elle estime qu'il ne faut pas spécifier un lieu précis pour ce projet.

Un député (L) annonce qu'il attend le 2^{ème} débat pour présenter son amendement.

Un député (MCG) note que le président avait indiqué que des extraits de PV de la Commission d'aménagement du canton devaient parvenir à la Commission des travaux. Il propose d'attendre la réception de ces documents ainsi que des amendements proposés par les commissaires avant de procéder au vote.

Le président demande au député libéral de relire le titre tel qu'amendé.

Le député (L) relit le titre tel qu'amendé.

Le président propose de passer au vote d'entrée en matière.

Un député (MCG) rappelle qu'il ne prend pas part au vote en raison de sa qualité d'administrateur de la Fondation des parkings.

Vote d'entrée en matière sur le PL 10416

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

Contre : 0

Abstention : 1 (1 L)

L'entrée en matière du PL 10416 est acceptée.

Le président passe au vote de deuxième débat. Il procède au vote du titre tel qu'amendé par un député (L). Il est accepté.

Vote sur le titre du PL 10416 tel qu'amendé par un député (L)**Pour : 12 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 R, 2 L, 2 Ve, 2 S)****Contre : 0****Abstention : 0**

Le député (L) relit son amendement à l'art. 1 du PL 10416 (voir ci-avant).

Le président procède au vote de l'amendement à l'art. 1 proposé par le député (L). Il est accepté.

Vote sur l'amendement à l'art. 1 du PL 10416 proposé par le député (L)**Pour : 12 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 R, 2 L, 2 Ve, 2 S)****Contre : 0****Abstention : 0**

Le président procède au vote de l'art. 1 dans son ensemble tel qu'amendé. Il est accepté.

Vote sur l'art. 1 du PL 10416 dans son ensemble**Pour : 12 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 R, 2 L, 2 Ve, 2 S)****Contre : 0****Abstention : 0****Art, 2 Définitions****P+R et/ou P+P**

¹ Au sens de la présente loi, on entend par P+R les parkings relais (ou « parcs relais ») situés en périphérie du centre-ville et dont l'emplacement est choisi de manière stratégique afin de favoriser le transfert modal et par conséquent de diminuer la circulation automobile au centre.

Un député (R) note qu'il s'agit d'un point de détail et qu'il s'oppose donc cet amendement. De plus, il est absurde de parler de covoiturage lors d'une étape intermédiaire sur le trajet entre la France voisine et Genève.

Un député (L) demande au préopinant d'avoir une vision plus large. Tous les utilisateurs ne se dirigent pas vers le centre-ville. De nombreux utilisateurs se rendent dans la zone de l'aéroport ou encore de la ZIMEYSA.

Une députée (Ve) propose de supprimer la définition de la plateforme douanière.

Une députée (S) adhère aux propos de sa collègue.

Le président procède au vote de l'amendement libéral. Il est refusé.

Vote sur l'amendement à l'art. 2 al. 1 du PL 10416 proposé par un député libéral.

Pour : 3 (1 MCG, 1 UDC, 1 L)

Contre : 6 (2 R, 2 PDC, 2 Ve)

Abstentions : 3 (2 S, 1 L)

Une députée (S) note qu'il faut spécifier dans le rapport que « P+R » est un terme générique.

Le président procède au vote de l'amendement proposé par une députée des Verts.

Vote sur l'amendement à l'art. 2 al. 2 du PL 10416 proposé par une députée des Verts.

Pour : 12 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 R, 2 L, 2 S, 2 Ve)

Contre : 0

Abstentions : 0

Le président procède au vote de l'art. 2 al. 3.

Un député (L) propose l'amendement suivant :

Art. 2 Définitions

Ligne en site propre

³ Au sens de la présente loi, on entend par loi en site propre la possibilité pour un bus des transports en commun de disposer, pour circuler, d'une portion de route qui lui est réservée et attribuée au moyen d'un marquage distinct. Les éventuelles lignes en site propre ne doivent en aucun cas diminuer les surfaces actuellement destinées au trafic automobile privé.

Un député (L) propose une autre modification de l'art. 2 al. 3 :

Ligne en site propre

Art. 2 Définitions

³ **Au sens de la présente loi, on entend par ligne en site propre la possibilité pour les transports en commun de disposer, pour circuler, d'une portion de route qui leur est réservée et attribuée au moyen d'un marquage distinct.**

Le président procède au vote de l'amendement libéral sur l'art. 2 al. 3 du PL 10416. Il est accepté.

Vote sur l'amendement à l'art. 2 al. 3 du PL 10416 proposé par un député libéral

Pour : 12 (1 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 R, 2 L, 2 S, 2 Ve)

Contre : 0

Abstention : 0

Le président procède au vote de l'autre amendement libéral à l'art. 2 al. 3 du PL 10416. Il est refusé.

Vote sur l'amendement de l'art. 2 al. 3 du PL 10416 proposé par un député libéral

Pour : 4 (1 MCG, 1 UDC, 2 L)

Contre : 7 (2 PDC, 1 R, 2 Ve, 2 S)

Abstention : 1 (1 R)

Le président procède au vote de l'art. 3.

Un député (L) propose l'amendement suivant à l'art. 3 al. 1 du PL 10416 soit : « dès 2010 » et non « dès 2009 ».

Art. 3 Budget d'investissement

¹ **Ce crédit d'étude est réparti en tranches mensuelles inscrites au budget d'investissement dès 2010 sous la rubrique l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil.**

Le président procède au vote sur l'amendement proposé par un député libéral.

Vote sur l'amendement à l'art. 3 al. 1 du PL 10416 proposé par un député libéral. Celui-ci est accepté.

Pour : 11 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 2 S)

Contre : 0

Abstention : 3 (3 Ve)

Le président procède au vote de l'art. 3 al. 2. Il est accepté.

Vote sur l'art. 3 al. 2 du PL 10416

Pour : 14 (2MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2S)

Contre : 0

Abstention : 0

Le président procède au vote de l'art. 4 du PL 10416. Il est accepté.

Vote sur l'art. 4 du PL 10416

Pour : 14 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : 0

Abstention : 0

Le président procède au vote de l'art. 5 du PL 10416. Il est accepté.

Vote sur l'art. 5 du PL 10416

Pour : 14 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : 0

Abstention : 0

Le président procède au vote de l'art. 6 du PL 10416

Un député (L) propose l'amendement suivant :

Art. 6 Suivi des travaux d'étude

Le Grand Conseil est régulièrement informé de l'avancement des études.

Un député (R) adhère à la proposition du préopinant. Il rappelle que les Commissions ne sont que des délégations du Grand Conseil.

Le président procède au vote de l'amendement proposé par un député libéral. Il est accepté.

Vote sur l'amendement à l'art. 6 du PL 10416 proposé par le député libéral.

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

Contre : 1 (1 MCG)

Abstention : 0

Le président procède au vote de l'art. 6 ainsi amendé. Il est accepté.

Vote sur l'art. 6 du PL 10416 tel qu'amendé.

Pour : 12 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : 1 (1 MCG)

Abstention : 1 (MCG)

Le président procède au vote de l'art. 7 du PL 10416. Il est accepté.

Vote sur l'art. 7 du PL10416

Pour : 12 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : 1 (1 MCG)

Abstention : 1 (1 MCG)

Le président sur l'art. 8 du PL 10416

Vote sur l'art. 8 du PL 10416

Un député (R) indique que des modifications apportées à l'art. 2 al. 3, le terme « ligne en site propre » a été employé. Or, il s'est ensuite aperçu que le terme correct est celui de « ligne en voie réservée » et non celui de « ligne en site propre ». Il conviendrait donc d'effectuer la correction suivante :

Art. 2 Définitions

Ligne en site propre voir réservée

³ **Au sens de la présente loi, on entend par ligne en voie réservée pour un bus des transports en commun de disposer, pour circuler, d'une portion de route qui lui est réservée et attribuée au moyen d'un marquage distinct.**

Un député (L) propose un nouvel amendement à l'art. 2 al. 3, qui s'ajouterait à l'amendement déposé par son préopinant.

Art. 2 Définitions

Ligne en voie réservée

³ Au sens de la présente loi, on entend par ligne en voie réservée la possibilité pour un bus des transports en commun de disposer, pour circuler, d'une portion de route qui lui est réservée au moyen d'un marquage distinct. Les éventuelles lignes en voie réservée ne doivent en aucun cas diminuer les surfaces actuellement destinées au trafic autoroutier.

Le président procède au vote sur l'amendement à l'art. 2 al. 3 du PL 10416 proposé par un député libéral. Il est accepté.

Vote sur l'amendement à l'art. 2 al. 3 du PL 10416 proposé par un député libéral

Pour : 7 (1 MCG, 3 L, 2 R, 1 PDC)

Contre : 2 (1 MCG, 1 Ve)

Abstentions : 4 (2 Ve, 2 S)

Le président procède au vote sur l'amendement à l'art. 2 al. 3 du PL 10416 proposé par un député radical. Il est accepté.

Vote sur l'amendement à l'art. 2 al. 3 du PL 10416 proposé par un député radical.

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

Contre : 1 (1 MCG)

Abstention : 0

Le président procède au vote de l'art. 2 du PL 10416 tel qu'amendé.

Vote sur l'art. 2 du PL 10416 tel qu'amendé.

Pour : 12 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : 1 (1 MCG)

Abstention : 1 (1 MCG)

Un député (MCG) annonce qu'il s'opposera au PL, car le groupe MCG n'accepte plus de financer des P+R en l'absence de financement de la part des autorités françaises.

Un député (L) rappelle au préopinant qu'il s'agit d'un crédit d'étude. L'éventuelle participation des autorités françaises au projet de construction ultérieur n'est donc en rien prétéritée. Il annonce que le groupe libéral soutiendra ce PL tel qu'amendé.

Un député (R) ajoute que le titre doit être corrigé de la manière suivante :

Projet de loi

Ouvrant un crédit d'étude de 300'000 F en vue de la réalisation d'un P+R sur la plateforme de Bardonnex et de la mise en place d'une desserte en voie réservée par les transports en commun.

Un député (Ve) indique que les Verts soutiendront ce PL y compris les amendements votés. Il trouve la position de refus du MCG incompréhensible.

Un député (MCG) note que le MCG n'est pas systématiquement opposé à la construction de P+R mais souhaite qu'ils soient cofinancés.

Un député (Ve) répond qu'il espère que le MCG sera favorable aux dizaines de P+R prévus sur la ligne CEVA du côté français.

Une députée (Ve) souligne la contradiction du MCG qui a soutenu le P+R de Sécheron, nullement cofinancé par les autorités françaises.

Le président procède au vote final sur le PL 10416. Il est accepté.

Vote final sur le PL 10416

Pour : 12 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)

Contre : 1 (1 MCG)

Abstention : 1 (1 MCG)

Conclusions

Nous vous recommandons donc, Mesdames et Messieurs les députés, d'approuver ce projet de loi visant à ouvrir un crédit d'étude de 300'000 F pour la réalisation d'un P+R sur la plateforme de la douane de Bardonnex.

Catégorie : II

Projet de loi (10416)

ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F en vue de la réalisation d'un P+R sur/ou aux environs de la plateforme de la douane de Bardonnex et en lien avec le PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire, et de la mise en place d'une desserte en voie réservée pour les transports en commun

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'un parking P+R sur/ou aux environs de la plateforme de la douane de Bardonnex qui s'inscrit dans le développement du PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire.

² L'étude doit également porter sur la mise en place d'une desserte du futur parking pour les transports en commun, en site propre, préfigurant l'extension du réseau prévue dans ce secteur par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

Art. 2 Définitions

P+R

¹ Au sens de la présente loi, on entend par P+R les parkings relais (ou « parcs relais ») situés en périphérie du centre ville et dont l'emplacement est choisi de manière stratégique afin de favoriser le transfert modal et par conséquent de diminuer la circulation automobile au centre.

Ligne en voie réservée

² Au sens de la présente loi, on entend par ligne en voie réservée la possibilité pour les transports en commun de disposer, pour circuler, d'une portion de route qui leur est réservée et attribuée au moyen d'un marquage distinct. Les éventuelles lignes en voie réservée ne doivent en aucun cas diminuer les surfaces actuellement destinées au trafic autoroutier.

Art. 3 Budget de fonctionnement

¹ Ce crédit d'étude est inscrit au budget de fonctionnement dès 2010 sous la rubrique 05150000 318.

² L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 4 Suivi des travaux d'étude

Le Grand Conseil est régulièrement informé de l'avancement des études.

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

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.